

**RÉGIMEN JURÍDICO DEL TRANSPORTE  
TERRESTRE EN COLOMBIA**

**OSCAR DAVID GOMEZ PINEDA**  
**Editor, Compilador y Comentador**

**Bogotá D.C. – Colombia**

**2011**



A Marcela, por ser los ojos de mi existencia,  
a Matias, por ser mi esperanza y el sueño de mi mañana,  
a mis padres, por ser los cultivadores de mi vida,  
a mis hermanos, por llenar de rosas mi sendero,  
a mis ángeles, por haber hecho mas hermosa mi vida.



## **PRESENTACION**

La Corporación Fondo de Prevención Vial sigue comprometida con salvar vidas mediante la mejora en la seguridad vial en Colombia. Uno de los principales frentes de acción para elevar la seguridad vial es el fortalecimiento institucional.

Como una herramienta para el fortalecimiento institucional en Colombia se presenta hoy la obra Régimen de Transporte Terrestre, documento que recoge con admirable cuidado, rigor y claridad, la extensa normativa aplicable al transporte de carga y pasajeros en el país.

Esta obra complementa la compilación de normativa de tránsito presentada al país hace corto tiempo. Busca contribuir a una mayor difusión de la normativa vigente para incentivar su conocimiento y por supuesto, observancia, de parte de transportadores y empresarios. Así mismo, busca ser un instrumento para respaldar las acciones de vigilancia y control que ejercen las distintas autoridades a nivel local y nacional.

Estamos seguros de que un mayor conocimiento y claridad acerca de la normativa, redundará en un país con mayor capacidad de proteger la integridad, la vida y el patrimonio de todos quienes usamos las carreteras y vías en Colombia.

Finalmente, nuevamente queremos agradecer al doctor Oscar David Gómez, editor, compilador y comentador de esta publicación, quien se consolida como el más destacado jurista en materia de tránsito y transporte de Colombia. Nos sentimos muy honrados de contar con su asesoría y de poder difundir su profundo conocimiento del tema y ponerlo al alcance de todos.

**ALEXANDRA ROJAS LOPERA**

Directora Ejecutiva – Corporación Fondo de Prevención Vial



## CONTENIDO

### PARTE PRIMERA DISPOSICIONES DE CARÁCTER GENERAL

<b>LIBRO PRIMERO</b> - FUNDAMENTOS CONSTITUCIONALES	13	<b>LIBRO SÉPTIMO</b> - PERÍMETROS DEL TRANSPORTE Y TRANSITO POR CARRETERA EN EL TERRITORIO COLOMBIANO	85
<b>LIBRO SEGUNDO</b> - OBJETIVOS DE LA NORMATIVIDAD DE TRANSPORTE	25	<b>LIBRO OCTAVO</b> - CREACIÓN Y FUNCIONAMIENTO DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO	86
<b>LIBRO TERCERO</b> - INTEGRACIÓN DEL SECTOR Y DEL SISTEMA NACIONAL DE TRANSPORTE	26	<b>LIBRO NOVENO</b> - DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO	101
<b>SECCION I</b> - DISPOSICIONES GENERALES	26	<b>LIBRO DECIMO</b> – EQUIPOS	106
<b>SECCIÓN II</b> - FONDOS DE SEGURIDAD Y PROMOCION PARA EL TRANSPORTE	38	<b>LIBRO DECIMO PRIMERO</b> - SERVICIOS CONEXOS AL DE TRANSPORTE	108
<b>SECCIÓN III</b> - COMISION INTERSECTORIAL DE SEGURIDAD EN LAS CARRTERAS	39	<b>LIBRO DECIMO SEGUNDO</b> – TARIFAS	109
<b>SECCIÓN IV</b> - CONSEJO CONSULTIVO DEL TRANSPORTE	43	<b>LIBRO DECIMO TERCERO</b> - DE LA SEGURIDAD	110
<b>SECCIÓN V</b> - CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD	45	<b>LIBRO DECIMO CUARTO</b> - TRANSPORTE INTERNACIONAL Y FRONTERIZO	118
<b>SECCIÓN VI</b> - CONSEJO CONSULTIVO DE TERMINALES	47	<b>LIBRO DECIMO QUINTO</b> - TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR	120
<b>LIBRO CUARTO</b> - PRINCIPIOS RECTORES DEL TRANSPORTE	47	<b>LIBRO DECIMO SEXTO</b> - PLANEACIÓN DEL TRANSPORTE Y LA INFRAESTRUCTURA	124
<b>LIBRO QUINTO</b> - REGULACIÓN DEL TRANSPORTE	59	<b>LIBRO DECIMO SÉPTIMO</b> – ACCESIBILIDAD	126
<b>LIBRO SEXTO</b> - REPOSICIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR	64	<b>CAPÍTULO I</b> - NOCIONES GENERALES	126
<b>SECCIÓN I</b> - DISPOSICIONES GENERALES	64	<b>CAPÍTULO II</b> - DEL TRANSPORTE	128
<b>SECCIÓN II</b> – FONDO NACIONAL PARA LA REPOSICIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DE SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE	68	<b>LIBRO DECIMO OCTAVO</b> - CONTRATO DE TRANSPORTE	131

### PARTE SEGUNDA TRANSPORTE DE CARGA

<b>LIBRO PRIMERO</b> - ASPECTOS GENERALES	137	<b>SECCION IV</b> – VIGENCIA	149
<b>SECCIÓN I</b> - OBJETO Y PRINCIPIOS	137	<b>LIBRO TERCERO</b> – SEGUROS	150
<b>SECCIÓN II</b> - ÁMBITO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES	137	<b>SECCIÓN I</b> - ASPECTOS GENERALES	150
<b>SECCIÓN III</b> - AUTORIDADES COMPETENTES	145	<b>SECCIÓN II</b> - SEGUROS EN TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS	151
<b>LIBRO SEGUNDO</b> - HABILITACIÓN DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PUBLICO DE CARGA	146	<b>LIBRO CUARTO</b> - PRESTACIÓN DEL SERVICIO	153
<b>SECCIÓN I</b> - PARTE GENERAL	146	<b>SECCIÓN I</b> - DISPOSICION GENERAL	153
<b>SECCIÓN II</b> - CONDICIONES Y REQUISITOS	147	<b>SECCIÓN II</b> – EQUIPOS	153
<b>SECCIÓN III</b> – TRAMITE	149	<b>TÍTULO I</b> – Aspectos Generales	153
		<b>TÍTULO II</b> - Contrato de Vinculación	155

<b>TÍTULO III</b> – Registro Nacional de Transporte de Carga	158	<b>SECCIÓN IV</b> - OBLIGACIONES DE LOS ACTORES DE LA CADENA DEL TRANSPORTE	200
<b>TÍTULO IV</b> – Pesos y Dimensiones Vehiculares	158		
<b>TÍTULO V</b> - Transformación y Repotenciación	165	<b>SECCIÓN V</b> - SISTEMA DE CONTROL	209
<b>TÍTULO VI</b> - Condiciones de la Carga –Mecanismos de Sujeción de Contenedores-	168	<b>SECCIÓN VI</b> - DISPOSICIONES FINALES	211
<b>TÍTULO VII</b> - Dispositivo de Posicionamiento Satelital	169	<b>SECCIÓN VII</b> - REGIMEN DE TRANSICION	212
<b>SECCIÓN III</b> - DOCUMENTOS DE TRANSPORTE DE CARGA	170	<b>LIBRO NOVENO</b> - TRANSPORTE DE SUSTANCIAS SOMETIDAS A CONTROL ESPECIAL	213
<b>LIBRO QUINTO</b> - OTRAS DISPOSICIONES REGLAMENTARIAS	180	<b>LIBRO DECIMO</b> - RELACIONES ECONOMICAS	223
<b>LIBRO SEXTO</b> - TRANSPORTE DE GANADO	182	<b>LIBRO DECIMO PRIMERO</b> - CONTRATO DE TRANSPORTE DE COSAS	234
<b>SECCIÓN I</b> - ASPECTOS GENERALES	182	<b>LIBRO DECIMO SEGUNDO</b> – REPOSICION	250
<b>SECCIÓN II</b> - MOVILIZACION DE GANADO	183	<b>SECCIÓN I</b> - COMITÉ DE REPOSICION Y REGULACION DEL PARQUE AUTOMOTOR	250
<b>LIBRO SEPTIMO</b> - TRANSPORTE DE ALIMENTOS	185	<b>SECCIÓN II</b> - INGRESO DE VEHICULOS POR REPOSICION	251
<b>SECCIÓN I</b> - CONDICIONES GENERALES	185	<b>LIBRO DECIMO TERCERO</b> - TRANSPORTE DE CARGA EXTRAPESADA O EXTRADIMENSIONADA	282
<b>SECCIÓN II</b> - TRANSPORTE DE LECHE	187	<b>SECCIÓN I</b> - ASPECTOS GENERALES	282
<b>SECCIÓN III</b> - CONDICIONES PARA LOS VEHICULOS QUE TRANSPORTAN CARNE, PESCADO O ALIMENTOS FACILMENTE CORRUPTIBLES	188	<b>SECCIÓN II</b> - EXPEDICION DE PERMISOS PARA TRANSPORTE DE CARGA EXTRADIMENSIONADA	283
<b>SECCIÓN IV</b> - TRANSPORTE DE CARNE	190	<b>SECCIÓN III</b> - EXPEDICION DE PERMISOS PARA EL TRANSPORTE DE CARGAS EXTRAPESADAS O EXTRADIMENSIONADAS Y EXTRAPESADAS A LA VEZ	290
<b>LIBRO OCTAVO</b> - TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS	191	<b>SECCIÓN IV</b> - CONDICIONES PARA LA OPERACIÓN Y CONDICIONES DE SEGURIDAD	295
<b>SECCIÓN I</b> - ASPECTOS GENERALES	191	<b>SECCIÓN V</b> - DISPOSICIONES FINALES	298
<b>SECCIÓN II</b> - DISPOSICIONES GENERALES DE LA CARGA Y DE LOS VEHÍCULOS	194		
<b>SECCIÓN III</b> - REGISTRO NACIONAL PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS	198		

### **PARTE TERCERA TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR MIXTO**

<b>LIBRO PRIMERO</b> - PARTE GENERAL	301	<b>TÍTULO III</b> - Procedimiento para Otorgar el Permiso de Prestación del Servicio Público Terrestre Automotor Mixto	315
<b>SECCIÓN I</b> - OBJETO Y PRINCIPIOS	301	<b>Capítulo I</b> - Objeto, definición, clasificación del servicio mixto	315
<b>SECCIÓN II</b> - AMBITO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES	301	<b>Capítulo II</b> - Procedimiento para Otorgar el Permiso de Prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto	316
<b>SECCIÓN III</b> – CLASIFICACIÓN	303	<b>Capítulo III</b> - Disposiciones Finales	323
<b>SECCIÓN IV</b> - AUTORIDADES COMPETENTES	303	<b>TÍTULO IV</b> - Aspectos Generales en la Operación y en la Prestación del Servicio	325
<b>SECCIÓN V</b> – HABILITACION	304	<b>SECCIÓN VIII</b> - CRITERIOS PARA LA FIJACION DE TARIFAS	326
<b>TÍTULO I</b> – Parte General	304	<b>SECCIÓN IX</b> – EQUIPOS	332
<b>TÍTULO II</b> - Condiciones y Requisitos	305	<b>TÍTULO I</b> - Capacidad Transportadora	332
<b>TÍTULO III</b> - Trámite de la Habilitación	308	<b>TÍTULO II</b> - Vinculación y Desvinculación	333
<b>TÍTULO IV</b> - Vigencia de la Habilitación	308	<b>TÍTULO III</b> - Tarjeta de Operación	336
<b>SECCIÓN VI</b> – SEGUROS	308	<b>TÍTULO IV</b> – Reposición	338
<b>SECCIÓN VII</b> - PRESTACION DEL SERVICIO	310		
<b>TÍTULO I</b> - Disposiciones Generales	310		
<b>TÍTULO II</b> - Procedimiento para Efectuar el Registro de Recorridos y Frecuencias	311		

<b>LIBRO SEGUNDO - SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR MIXTO EN MOTOCARRO</b>	340	<b>SECCIÓN II - HABILITACION Y PRESTACION DEL SERVICIO</b>	341
<b>SECCIÓN I - OBJETO Y DEFINICIONES</b>	340	<b>SECCIÓN III - DISPOSICIONES FINALES</b>	348

**PARTE CUARTA  
TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE PASAJEROS**

<b>LIBRO PRELIMINAR - CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS</b>	349	<b>SECCIÓN VIII – ACCESIBILIDAD</b>	465
<b>LIBRO PRIMERO - TRANSPORTE INTERMUNICIPAL O INTERURBANO DE PASAJEROS</b>	350	<b>LIBRO SEGUNDO - TRANSPORTE ESPECIAL DE PASAJEROS</b>	468
<b>SECCIÓN I - PARTE GENERAL</b>	350	<b>SECCIÓN I - ASPECTOS GENERALES</b>	468
<b>TÍTULO I - Objeto y Principios</b>	350	<b>TÍTULO I - Objeto y Principios</b>	468
<b>TÍTULO II - Ambito de aplicación y Definiciones</b>	353	<b>TÍTULO II - Ambito de Aplicación y Definiciones</b>	468
<b>TÍTULO III – Clasificación</b>	359	<b>TÍTULO III - Autoridades Competentes</b>	471
<b>TÍTULO IV - Autoridades Competentes</b>	360	<b>SECCIÓN II – HABILITACION</b>	471
<b>SECCIÓN II – HABILITACION</b>	361	<b>TÍTULO I - Parte General</b>	471
<b>TÍTULO I – Parte General</b>	361	<b>TÍTULO II - Condiciones y Requisitos</b>	472
<b>TÍTULO II – Condiciones y Requisitos</b>	362	<b>TÍTULO III – Trámite</b>	480
<b>TÍTULO III – Trámite de la Habilitación</b>	365	<b>TÍTULO IV – Vigencia</b>	480
<b>TÍTULO IV - Vigencia de la Habilitación</b>	365	<b>SECCIÓN III – SEGUROS</b>	481
<b>SECCIÓN III – SEGUROS</b>	366	<b>SECCIÓN IV - PRESTACION DEL SERVICIO</b>	483
<b>SECCIÓN IV - PRESTACION DEL SERVICIO</b>	368	<b>TÍTULO I - Disposiciones Generales</b>	483
<b>TÍTULO I – Disposición General</b>	368	<b>TÍTULO II - Distintivos y Requisitos Especiales</b>	485
<b>TÍTULO II- Acceso a la Prestación del Servicio</b>	368	<b>TÍTULO III - Prestación del servicio de Transporte por los Prestadores de Servicios Turísticos</b>	485
<b>TÍTULO III - Procedimiento para la Adjudicación de Rutas y Horarios en los Niveles de Servicio Básico y Lujo</b>	372	<b>Capítulo I - Regulación Reglamentaria</b>	485
<b>TÍTULO IV - PROCEDIMIENTO para Acceder a la Prestación del Servicio en el Nivel Preferencial de Lujo</b>	378	<b>Capítulo II - Del Registro Nacional de Turismo</b>	487
<b>TÍTULO V - Aspectos Generales en la Operación y en la Prestación del Servicio</b>	385	<b>Capítulo III - De los Transportadores de Pasajeros</b>	488
<b>SECCIÓN V – EQUIPOS</b>	404	<b>Capítulo IV - De los Establecimientos de Arrendamiento de Vehículos</b>	490
<b>TÍTULO I - Capacidad Transportadora</b>	412	<b>SECCIÓN V – EQUIPOS</b>	491
<b>TÍTULO II - Vinculación y Desvinculación de Equipos</b>	414	<b>TÍTULO I - Aspectos Generales</b>	491
<b>TÍTULO III - Tarjeta de Operación</b>	425	<b>TÍTULO II - Capacidad Transportadora</b>	492
<b>TÍTULO IV - Dispositivo de Control de Velocidad</b>	427	<b>TÍTULO III - Vinculación y Desvinculación de Equipos</b>	503
<b>TÍTULO V – Reposición</b>	435	<b>TÍTULO IV - Tarjeta de Operación</b>	506
<b>SECCIÓN VI - OTRAS DISPOSICIONES REGLAMENTARIAS</b>	440	<b>TÍTULO V – Reposición</b>	507
<b>SECCIÓN VII - TERMINALES DE TRANSPORTE</b>	442	<b>Capítulo Único - Registro de Vehículos</b>	507
<b>TÍTULO I - Disposiciones Generales</b>	442	<b>TÍTULO VI - Dispositivo de Control de Velocidad</b>	513
<b>TÍTULO II - Autoridades Competentes</b>	444	<b>SECCIÓN VI – TRANSITORIO - PRESTACION DEL SERVICIO ESCOLAR EN VEHICULOS PARTICULARES</b>	517
<b>TÍTULO III - requisitos Mínimos para la Creación y Habilitación de un Terminal de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera</b>	445	<b>TÍTULO I - Prestación del Servicio de Transporte Escolar en Municipios de más de Treinta mil Habitantes</b>	517
<b>TÍTULO IV – Tasas de Uso</b>	448	<b>TÍTULO II - Prestación del Servicio de Transporte Escolar en Municipios Hasta de Treinta mil Habitantes</b>	518
<b>TÍTULO V - Obligaciones de las Terminales de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera</b>	458	<b>TÍTULO III - Disposiciones Comunes</b>	519
<b>TÍTULO VI - Derechos, Deberes y Prohibiciones de las Empresas de Transporte Frente a los Terminales de Transporte Terrestre Automotor</b>	462	<b>TÍTULO IV - Permisos para Operar</b>	521
<b>TÍTULO VII – Disposiciones Varias</b>	463	<b>TÍTULO V - Otras Disposiciones</b>	522

<b>SECCIÓN VII - OTRAS DISPOSICIONES REGLAMENTARIAS</b>	522	<b>Capítulo II - Ambito de Aplicación y Definiciones</b>	630
		<b>Capítulo III - Autoridades Competentes</b>	633
<b>LIBRO TERCERO - TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS</b>	524	<b>TÍTULO II – Habilitación</b>	634
<b>SECCIÓN I - TRANSPORTE COLECTIVO</b>	524	<b>Capítulo I- Parte General</b>	634
<b>TÍTULO I - Parte General</b>	524	<b>Capítulo II - Condiciones y Requisitos</b>	635
<b>Capítulo I - Objeto y Principios</b>	524	<b>Capítulo III - Trámite de la Habilitación</b>	638
<b>Capítulo II - Ambito de Aplicación y Definiciones</b>	524	<b>Capítulo IV – Vigencia</b>	639
<b>Capítulo III – Clasificación</b>	530	<b>TÍTULO III – Seguros</b>	639
<b>Capítulo IV - Autoridades Competentes</b>	531	<b>TITULO IV - Prestación del Servicio</b>	642
<b>TÍTULO II – Habilitación</b>	540	<b>Capítulo I - Disposiciones Generales</b>	642
<b>Capítulo I - Parte General</b>	540	<b>Capítulo II - Determinación de Necesidades de Equipo y Asignación de Matriculas</b>	649
<b>Capítulo II - Condiciones y Requisitos</b>	541	<b>Capítulo III – Tarifas</b>	653
<b>Capítulo III – Trámite</b>	546	<b>TÍTULO V – Equipos</b>	658
<b>Capítulo IV – Vigencia</b>	546	<b>Capítulo I - Vinculación y Desvinculación de Equipos</b>	658
<b>TÍTULO III – Seguros</b>	548	<b>Capítulo II - Tarjeta de Operación, Tarjeta de Control, Tarifas</b>	663
<b>TÍTULO IV - Prestación del Servicio</b>	551	<b>TÍTULO VI – Otras Disposiciones</b>	668
<b>Capítulo I - Disposición General</b>	551	<b>LIBRO CUARTO - TRANSPORTE MASIVO DE PASAJEROS</b>	669
<b>Capítulo II - Acceso a la Prestación del Servicio</b>	551	<b>SECCIÓN I - PRINCIPIOS GENERALES</b>	669
<b>Capítulo III - Procedimiento para la Adjudicación de Rutas y Frecuencias en el Servicio Básico</b>	553	<b>SECCIÓN II - SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE MASIVO</b>	680
<b>Capítulo IV - Alternativas de Acceso al Servicio</b>	557	<b>TÍTULO I - Ambito de Aplicación</b>	680
<b>Capítulo V - Alternativas en la Operación y en la Prestación del Servicio</b>	562	<b>TÍTULO II - Disposiciones Generales</b>	683
<b>Capítulo VI – Equipos</b>	569	<b>TÍTULO III - Habilitación y Operación</b>	683
<b>Subcapítulo 1 -Capacidad Transportadora</b>	569	<b>TÍTULO IV - De la Utilización de Recursos de la Nación</b>	687
<b>Subcapítulo 2 -Vinculación y Desvinculación de equipos</b>	581	<b>TÍTULO V - De la Vigilancia y Control</b>	688
<b>Subcapítulo 3 - Tarjetas de Operación</b>	588	<b>SECCIÓN III - DE LA FINANCIACION DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE MASIVO</b>	688
<b>Subcapítulo 4 – Reposición</b>	590	<b>SECCIÓN IV – ACCESIBILIDAD</b>	701
<b>Subcapítulo 5 -Tipologías Vehiculares</b>	601		
<b>Subcapítulo 6 - Salida de Emergencia</b>	609		
<b>TÍTULO V - Criterios para la Fijación de Tarifas</b>	613		
<b>TITULO VI - Otras Disposiciones Reglamentarias</b>	619		
<b>TITULO VII - Sistemas Estratégicos de Transporte Público</b>	620		
<b>TITULO VIII – Accesibilidad</b>	628		
<b>SECCIÓN II - TRANSPORTE INDIVIDUAL EN VEHICULOS TAXI</b>	630		
<b>TÍTULO I - Parte General</b>	630		
<b>Capítulo I - Objeto y Principios</b>	630		

**PARTE QUINTA  
REGIMEN SANCIONATORIO DEL TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR**

<b>LIBRO PRIMERO - PARTE GENERAL</b>	704	<b>SECCIÓN II - SANCIONES POR INCLUMPLIMIENTO A LAS NORMAS DE TRANSPORTE</b>	711
<b>SECCIÓN I - SUJETOS Y PRINCIPIOS</b>	704	<b>TÍTULO I - Sanciones a las Empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros o Mixto</b>	711
<b>TÍTULO I – Sujetos</b>	704	<b>TÍTULO II - Sanciones a 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</b>	713
<b>TÍTULO II - Definiciones y Autoridades</b>	705		
<b>TÍTULO III – Principios</b>	706		
<b>LIBRO SEGUNDO – SANCIONES</b>	708		
<b>SECCIÓN I - CLASIFICACION Y GRADUACION</b>	708		

<b>TÍTULO III</b> - Sanciones a las Empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi	714	<b>TÍTULO XVIII</b> - Suspensión de la Licencia, Registros, Habilitaciones o Permisos de Operación	733
<b>TÍTULO IV</b> - Sanciones a los Propietarios, Poseedores o Tenedores de Vehículos de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi	716	<b>TÍTULO XIX</b> - Cancelación de las Licencias, Registros, Habilitaciones o Permisos de Operación de las Empresas de Transporte	734
<b>TÍTULO V</b> - Sanciones a las Empresas de Transporte Público Colectivo de Pasajeros y Mixto por Carretera	716	<b>LIBRO TERCERO</b> – INMOVILIZACION	735
<b>TÍTULO VI</b> - Sanciones a Propietarios, Poseedores o Tenedores de Vehículos de Transporte Público Terrestre Automotor de Pasajeros y Mixto por Carretera	718	<b>SECCIÓN I</b> - ASPECTOS GENERALES	735
<b>TÍTULO VII</b> - Sanciones a Empresas que Prestan el Servicio Público Terrestre Automotor en Motocarros y Propietarios	719	<b>TÍTULO I</b> - Definición y Procedencia	735
<b>TÍTULO VIII</b> - Sanciones a las Empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial	721	<b>TÍTULO II</b> – Procedimiento	739
<b>TÍTULO IX</b> - Sanciones a los Propietarios, Poseedores o Tenedores de Vehículos de Transporte Público Terrestre Automotor Especial	723	<b>LIBRO CUARTO</b> - PROCEDIMIENTO PARA IMPOSICIÓN DE SANCIONES	740
<b>TÍTULO X</b> - Sanciones a los Propietarios de Vehículos Particulares de Transporte Escolar	724	<b>LIBRO QUINTO</b> - DOCUMENTOS QUE SOPORTAN LA OPERACIÓN DE LOS EQUIPOS	743
<b>TÍTULO XI</b> - Sanciones a las Entidades Educativas con Equipos Propios o Empresas Privadas con Equipos Propios Dedicados al Transporte de sus Estudiantes o Asalariados	724	<b>LIBRO SEXTO</b> - SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	744
<b>TÍTULO XII</b> - Sanciones a las Empresas de Transporte Público Terrestre Automotor de Carga	725	<b>LIBRO SEPTIMO</b> - CONTROL OPERATIVO	750
<b>TÍTULO XIII</b> - Sanciones a los Propietarios, Tenedores o Poseedores de Vehículos de Transporte de Carga	726	<b>SECCIÓN I</b> - DISPOSICIONES GENERALES	750
<b>TÍTULO XIV</b> - Sanciones a los Remitentes de la Carga	727	<b>SECCIÓN II</b> - DE LA JERARQUÍA, CREACIÓN E INGRESO	753
<b>TÍTULO XV</b> - Condiciones Económicas Mínimas	727	<b>SECCIÓN III</b> - MORALIZACIÓN Y SISTEMA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA	754
<b>TÍTULO XVI</b> - Medidas Preventivas de Seguridad, Procedimientos y Sanciones en el Transporte de Mercancías Peligrosas	728	<b>SECCIÓN IV</b> - UNIFORMES, USO Y DISPOSICIONES FINALES	755
<b>TÍTULO XVII</b> - Sanciones y Procedimiento para Terminales de Transporte	732	<b>LIBRO OCTAVO</b> - DISPOSICIONES FINALES	756
		<b>INDICE NORMATIVO</b>	765



## PARTE PRIMERA DISPOSICIÓN DE CARÁCTER GENERAL

### LIBRO PRIMERO

#### FUNDAMENTOS CONSTITUCIONALES

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional Sentencia C-066 de 1999.

***La naturaleza del transporte y los distintos fundamentos constitucionales de la regulación estatal en este campo.***

*En términos muy esquemáticos, el transporte consiste en la movilización de personas o de cosas de un lugar a otro, por distintos medios o modos, como pueden ser el transporte aéreo, terrestre, fluvial, férreo, etc. Esa movilización puede ser directamente realizada por el interesado, o por el contrario éste puede recurrir a personas o entidades que están dedicadas a prestar esos servicios. A su vez, estas empresas especializadas pueden ofrecer ese servicio de manera puntual a un usuario específico, o por el contrario brindarlo en forma masiva a la colectividad, por medio de sistemas de transporte público. El transporte es entonces una actividad material que a veces realizan las propias personas, como ocurre cuando un individuo desplaza directamente sus pertenencias de un lugar a otro. Pero no es sólo eso: el transporte es también un servicio comercial prestado por ciertas entidades especializadas y adquiere el carácter de servicio público en el caso de los transportes masivos. Es pues posible diferenciar, como lo señala la doctrina y lo establecen los artículos 4º y ss de la Ley 336 de 1996, entre la actividad transportadora como tal, el servicio privado de transporte, que satisface las necesidades de movilización de personas y de cosas, pero dentro del marco de las actividades exclusivas de los particulares, y, finalmente, el servicio público del transporte.*

*De otro lado, es claro que el transporte juega un papel muy importante en el desarrollo social y económico y en la realización de los derechos fundamentales. Así, la libertad de movimiento y circulación (CP art. 24, Convención Interamericana art. 22, Pacto de Derechos Civiles y Políticos art. 12) presupone la existencia de formas y modos de transporte, pues mal podrían las personas transitar libremente por el territorio nacional, si la sociedad no les ofrece los medios para hacerlo. En segundo término, la realización de las actividades económicas y el intercambio de mercancías sólo son posibles si existen medios idóneos de transporte, que permitan que los sujetos económicos y los distintos bienes puedan desplazarse de un lugar a otro. La profundización de la división social del trabajo y el desarrollo de una libre competencia presuponen entonces el perfeccionamiento de los medios de transporte. Finalmente, en la sociedad moderna, la actividad transportadora implica en general riesgos importantes, por cuanto los adelantos técnicos permiten que éstos se realicen a velocidades importantes, por lo cual resulta indispensable no sólo potenciar la eficacia de los modos de transporte sino garantizar su seguridad.*

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional, Sentencia T-604 de 1992

El fenómeno de la ciudad - su tamaño y distribución - hace del transporte público urbano un medio indispensable para ciertos estratos de la sociedad, en particular aquellos que viven en las zonas marginales y carecen de otra forma de movilización. De la capacidad efectiva de superar distancias puede depender la estabilidad del trabajo, el acceso y la permanencia en el sistema educativo, el ejercicio de la iniciativa privada y, en general, el libre desarrollo de la personalidad.

De otra parte, la complejidad del mundo moderno hace que el tiempo y el espacio individuales se conviertan en formas de poder social. Tiempo y espacio son elementos cruciales para la búsqueda de bienestar y progreso en las sociedades de economía capitalista. La necesidad de trascender la distancia entre los sitios de habitación, trabajo, estudio, mercado, etc, en el menor tiempo y costo posibles, coloca al ciudadano carente de medios de transporte propios, a merced del Estado o de los particulares que prestan este servicio. La potencialidad de afectar la vida diaria del usuario por parte de las empresas transportadoras explica la mayor responsabilidad social y jurídica exigible a éstas y el estricto control de las autoridades con el fin de garantizar la prestación adecuada del servicio.

La disparidad de poder entre el Estado o la organización privada transportadora y el individuo se reduce cuando el alcance de los mecanismos de protección constitucional de los derechos - v.gr. la acción de tutela - se extiende en su aplicación a relaciones de indefensión como la descrita. El juez constitucional tiene la función social de atender los reclamos ciudadanos y asegurar que sus derechos fundamentales no sean vulnerados.

Los transportes, y los avances tecnológicos que diariamente los transforman, han posibilitado el progreso social y el crecimiento económico. La 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.

La administración equilibrada y justa de la riqueza puede verse afectada por errores o falta de planeación del transporte público que, siendo un instrumento clave del desarrollo, tiene una incidencia directa sobre el goce efectivo de los derechos fundamentales.

La trascendental importancia económica y social del transporte se refleja en el tratamiento de los servicios públicos hecha por el constituyente. Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado (CP art. 365) - uno de cuyos fines esenciales es promover la prosperidad general (CP art. 2) -, factor que justifica la intervención del Estado en la actividad transportadora con miras a "racionalizar la economía con el fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo..." (CP art. 334).

A nivel del individuo, el transporte es un instrumento de efectividad de los derechos fundamentales. La íntima conexidad entre el derecho al servicio público del transporte con los derechos al trabajo (CP art. 25) a la enseñanza (CP art. 27), a la libre circulación (CP art. 24) y, en general, al libre desarrollo de la personalidad (CP art. 16), hace predicable a éstos últimos la protección constitucional del artículo 86 de la Constitución cuando su desconocimiento se traduce en una inmediata vulneración o amenaza de los mencionados derechos.

El transporte es una actividad comercial que tradicionalmente ha sido considerada un servicio público en atención a su trascendencia para el desarrollo económico y social de la comunidad (CP arts. 78, 334 y 365 a 370).

La prestación del servicio público de transporte es regulada por ley (CP art. 150-23), pero la Constitución reserva a las Asambleas Departamentales la posibilidad de expedir normas sobre la materia (CP art. 300).

Con anterioridad a la Constitución de 1991 ya existía una regulación del transporte, la cual debe ser interpretada y aplicada a la luz de los nuevos preceptos constitucionales. En efecto, el Gobierno Nacional, en desarrollo de la descentralización administrativa (ley 12 de 1986), mediante Decreto 80 de 1987, asignó a los alcaldes municipales la función de otorgar, negar, modificar, cancelar y declarar la caducidad de licencias sobre asignación de rutas y horarios para la prestación del servicio de transporte terrestre urbano, suburbano, de pasajeros y mixto. A su vez, el Estatuto Nacional de Transporte Público Colectivo Municipal (D. 1787 de 1990) estableció los requisitos que debe contener la solicitud de las empresas de transporte con el objeto de servir áreas de operación y rutas de despacho. Para tal efecto se exige, entre otros, el croquis de la ruta con indicación de longitud, tiempo de recorrido, paraderos, terminales, frecuencias de despacho y características socio-económicas de la zona de influencia. En el procedimiento de adjudicación de una ruta, la autoridad debe estudiar las oposiciones técnicas o jurídicas ejercidas por empresas presuntamente afectadas, y luego de resolver sobre su procedencia, debe entrar a adjudicar o no las rutas o áreas de operación. En todo caso, la autoridad competente conserva en todo tiempo las facultades de revocar los permisos de rutas concedidas como consecuencia del abandono o la vacancia en el servicio.

La modificación, incremento o disminución de las rutas o frecuencias de despacho es una facultad de la primera autoridad municipal y puede ser ejercida cuando las necesidades y requerimientos técnicos, económicos y sociales así lo exijan (D. 1787 de 1990 art. 53). En el evento de hacerse oficiosamente, el acto administrativo correspondiente debe estar precedido de un estudio técnico que será dado a conocer a las empresas afectadas con el fin de concederles la oportunidad de presentar sus oposiciones (D. 1787 art. 54).

En materia constitucional las normas jurídicas anteriores a la Constitución deben interpretarse en concordancia con los mandatos superiores de la Carta. El valor normativo de la Constitución impone al intérprete que aplica disposiciones jurídicas pre-constitucionales el deber de integrar armónicamente los diversos ordenamientos.

La participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación es un fin esencial del Estado (CP art. 2). Tratándose del transporte público de pasajeros en zonas urbanas, los usuarios del servicio tienen derecho a expresar su opinión (CP art. 20) y la autoridad el deber de atender sus peticiones (CP art. 23) cada vez que una decisión administrativa de modificación de las rutas pueda afectar sus intereses.

Adicionalmente, desde principios de los años setenta, la actividad del transporte comercial ha dejado de enfocarse a nivel de la planeación urbana bajo criterios económicos y tecnocráticos, pasando a tener en cuenta factores sociológicos y políticos. Con la entrada en vigencia de la Constitución de 1991, la vida económica debe estar orientada a promover la prosperidad general (CP art. 2), en particular mediante el mejoramiento de la calidad de vida de todos los colombianos y la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo (CP art. 334). Se ha operado así en el campo del transporte público un cambio desde la administración centralizada y técnica a otra descentralizada y democrática donde las leyes del mercado pueden encontrar un punto de confluencia con el beneficio común.

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional Sentencia C- 408 de 2004

*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 (art. 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 “La 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”<sup>1</sup>.*

*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. art. 24), el derecho al trabajo (CP. art. 25), a la enseñanza (CP. art. 27), y en general, el derecho al libre desarrollo de la personalidad (CP. art. 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 (art. 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, art. 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.*

---

<sup>1</sup> Sent. T-604/92 M.P. Eduardo Cifuentes Muñoz

*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 “las 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, sólo podrán aplicar las restricciones a la garantía constitucional de libre empresa establecidas en la ley “que 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 “regulará 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.*

*El artículo 333 de la Constitución Política establece que la actividad económica y la iniciativa privada son libres dentro de los límites del bien común. Por su parte, el artículo 334 del Estatuto Fundamental al referirse a la dirección general de la economía a cargo del Estado, dispone que éste intervendrá por mandato de la ley “en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de bienes, y en los servicios públicos y privados para racionalizar la economía con el fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano”.*

*La libertad económica ha sido definida por esta Corporación como “La facultad que tiene toda persona de realizar actividades de carácter económico, según sus preferencias o habilidades, con miras a crear, mantener o incrementar un patrimonio. La (sic) actividades que conforman dicha libertad están sujetas a limitaciones impuestas por la Constitución y las leyes, por razones de seguridad, salubridad, moralidad, utilidad pública o interés social”<sup>2</sup>.*

*La libertad económica y de empresa no son absolutas, como lo enuncia explícitamente la Carta Política, pues se encuentran sujetas a los límites que impone el bien común, así como a las limitaciones de orden legal establecidas por el legislador, con fundamento en los derechos fundamentales y la prevalencia del interés general. Precisamente, esta Corte al analizar una demanda de inconstitucionalidad contra el párrafo del artículo 18 de la Ley 336 de 1996<sup>3</sup>, en relación con la naturaleza de las habilitaciones que debe conferir el Estado para la prestación del servicio público de transporte en función del carácter revocable que la ley les asigna, manifestó, acudiendo para ello a la jurisprudencia constitucional sobre la materia, que si bien es cierto que la Constitución garantiza la libre iniciativa privada y la libertad de empresa, correspondiendo al Estado impedir su obstrucción y restricción (art. 333) ...<sup>4</sup>.*

**Comentario del Editor:** La Constitución Política consagra como uno de sus fundamentos el derecho a la libertad, una de cuyas proyecciones es el derecho a la libre locomoción, prerrogativa de carácter fundamental que se materializa a través del derecho a la movilidad, entendida como el derecho que tiene toda persona de desplazarse de un lugar a otro –de acuerdo a la decisión libre de cada uno–, en el tiempo que decida, sin que elementos o agentes propios o extraños se lo impidan; así entendida la movilidad se nos presenta bajo dos dimensiones, la del transporte y la del tránsito, cada una de ellas diferente y diferenciable. El transporte se presenta como el objeto o sustrato material de la movilidad en la medida que consiste en el desplazamiento de personas, animales o cosas de un lugar a otro, así entendido podemos concluir que el transporte puede mirarse como una actividad humana, como una actividad mercantil o como un servicio. Como actividad humana se considera al transporte como el acto de moverse, desplazarse o trasladarse de un punto a otro o hacerlo con personas diferentes al sujeto mismo o con objetos; como actividad mercantil se entiende el transporte como una convención entre dos o más partes, una de ellas cualificada –el transportador– en virtud del cual, dicha parte cualificada se compromete a trasladar unas personas o mercancías de un lugar a otro en un tiempo determinado, a cambio de una contraprestación determinada; como servicio, se entiende que el transporte es una industria que tiene como finalidad la satisfacción de una necesidad fundamental de los seres humanos de desplazarse o desplazar sus objetos de un lugar a otro, como presupuesto para el goce de otros derechos fundamentales.

---

<sup>2</sup> T-425/92 M.P. Ciro Angarita Barón

<sup>3</sup> Sent. C-043/98 M.P. Vladimiro Naranjo Mesa

<sup>4</sup> Cfr. Sent. C-398/95 M.P. José Gregorio Hernández Galindo

**Constitución Política Artículo 1º.** Colombia es un Estado social de derecho organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general.

**Constitución Política Artículo 2º.** Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.

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

**Constitución Política Artículo 3º.** La soberanía reside exclusivamente en el pueblo, del cual emana el poder público. El pueblo la ejerce en forma directa o por medio de sus representantes, en los términos que la Constitución establece.

**Constitución Política Artículo 13.** Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica.

El Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptará medidas en favor de grupos discriminados o marginados.

El Estado protegerá especialmente a aquellas personas que por su condición económica, física o mental, se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta y sancionará los abusos o maltratos que contra ellas se cometan.

*j*

**Constitución Política Artículo 24. Modificado Acto Legislativo 02 de 2003 Artículo 2º.** Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.

El Gobierno Nacional podrá establecer la obligación de llevar un informe de residencia de los habitantes del territorio nacional, de conformidad con la ley estatutaria que se expida para el efecto.

Jurisprudencia: Corte Constitucional, Sentencia T-595 de 2002

*El transporte público es un medio indispensable para garantizar el goce efectivo de la libertad de locomoción, en especial en las ciudades*

*Desde sus inicios, la jurisprudencia constitucional ha señalado que la libertad de locomoción, derecho reconocido a todo colombiano por el artículo 24 de la Carta Política, comprende por lo menos en su sentido más elemental, la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro dentro del territorio del propio país, especialmente si se trata de las vías y los espacios públicos.<sup>5</sup> Se trata de un derecho constitucional que al igual que el derecho a la vida, tiene una especial importancia en tanto que es un presupuesto para el ejercicio de otros derechos y garantías, como por ejemplo, el derecho a la educación, al trabajo o a la salud.<sup>6</sup> ...*

*Ahora bien, la jurisprudencia constitucional ha considerado que en el contexto urbano el servicio de transporte público es un medio indispensable para poder ejercer la libertad de locomoción. Es así como en la sentencia T-604 de 1992 (M.P. Eduardo Cifuentes Muñoz) se decidió que “los derechos al trabajo, al estudio, a la libre circulación, a la recreación y al libre desarrollo de la personalidad resultan amenazados como consecuencia de la prestación discontinua e irregular del servicio de transporte (...) a una zona marginal de una ciudad.<sup>7</sup> En la sentencia, además de señalar la importancia que tiene para el orden constitucional vigente el servicio público de transporte,<sup>8</sup> la Sala de Revisión indicó la importancia económica y social de éste...*

*Las empresas de transporte público prestan un servicio que cumple una función social significativa en el contexto actual de las ciudades. La posibilidad de generar procesos de desarrollo económico e integración social que propicien el goce efectivo de las garantías constitucionales, reposa, en gran medida, en el éxito de los sistemas de transporte público. Toda empresa que preste el servicio público de transporte juega un papel determinante (sic) los habitantes de una ciudad, su responsabilidad social debe llevarla a estar del lado de los usuarios.*

*Pero no se trata sólo de una (sic) mandato constitucional, el Congreso de la República expidió la Ley 105 de 1993 (por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector del transporte y se dictan otras disposiciones) resaltando la importancia del mismo y señalando los principios que deben regir la actividad dentro de ese sector. Dentro de estos se encuentra el carácter de servicio público...*

*Son pues, cuatro las conclusiones que deben tenerse en cuenta.... Primero, la libertad de locomoción es de capital importancia por cuanto es una condición para el goce efectivo de otros derechos fundamentales. Segundo, esta libertad se afecta no sólo cuando por acciones positivas directamente se obstruye la circulación de los ciudadanos, sino también se ve limitado cuando se genera ese efecto indirectamente o por omisión en la remoción de barreras o en la creación de una infraestructura adecuada para la circulación. Tercero, el servicio de transporte público es indispensable para el ejercicio de la libertad de locomoción, y de los demás derechos constitucionales que dependen de la posibilidad de movilizarse, en especial para aquellos sectores marginados de la población urbana que carecen de otra alternativa de transporte. Cuarto, el servicio básico de transporte debe ser accesible para todos los usuarios.*

### ***La dimensión positiva de la libertad de locomoción, el carácter progresivo de la prestación consistente en la accesibilidad al servicio de transporte y las condiciones de su exigibilidad***

*La libertad de locomoción suele ser considerada un derecho de dimensión negativa o defensiva, por cuanto se ha entendido que su función consiste en ser un límite al ejercicio del poder del Estado en defensa de la libertad del individuo. El creer que su goce efectivo implica únicamente el freno a las acciones del Estado o requiere tan sólo la inacción estatal ha llevado a suponer que las libertades suelen ser garantías que no comprometen gasto público. No*

<sup>5</sup> Esta noción se consideró en la sentencia T-518/92 (M.P. Alejandro Martínez Caballero), posteriormente se reiteró en la sentencia C-741/99 (M.P. Fabio Morón Díaz): “La libertad de locomoción, ha dicho la Corte, es un derecho fundamental en cuanto afecta la libertad del individuo, cuyo sentido más elemental, ‘...radica en la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro dentro del territorio del propio país, especialmente si se trata de las vías y espacios públicos’ (...).”

<sup>6</sup> En la sentencia T-150/95 (M.P. Alejandro Martínez Caballero) la Sala de Revisión consideró lo siguiente: “El legítimo ejercicio del derecho a la circulación se constituye en un presupuesto para el ejercicio de otros derechos constitucionales, cuyo desarrollo supone el reconocimiento a un derecho de movimiento que garantiza la independencia física del individuo.”

<sup>7</sup> El accionante, quien residía en el barrio Manuela Beltrán de Bucaramanga, solicitó al juez de tutela que se ordenara a la compañía de transporte que tenía asignada la única ruta que pasaba por el barrio, que volviera a adoptar el recorrido habitual, pues se había modificado y ya ningún bus llegaba hasta allí. La Sala de Revisión concedió la tutela y resolvió ordenar a la empresa UNITRANSA S.A. el cumplimiento continuo y regular del servicio público de transporte al barrio Manuela Beltrán en los estrictos y precisos términos del acto administrativo que autorizó su prestación.

<sup>8</sup> Dice la sentencia al respecto: “La trascendental importancia económica y social del transporte se refleja en el tratamiento de los servicios públicos hecha por el constituyente. Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado (CP art. 365) —uno de cuyos fines esenciales es promover la prosperidad general (CP art. 2) —, factor que justifica la intervención del Estado en la actividad transportadora con miras a ‘racionalizar la economía con el fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo...’ (CP art. 334).” (Sentencia T-604/92; M.P. Eduardo Cifuentes Muñoz).

comparte esta Sala de Revisión esta tesis. Casos como el que se estudia en esta sentencia, evidencian que derechos fundamentales llamados de libertad, como el de locomoción, pueden tener una faceta positiva y de orden prestacional. Como se dijo, en las ciudades contemporáneas la libertad de locomoción depende en gran medida del servicio público de transporte. Sin éste difícilmente es posible desplazarse a lo largo de una urbe, incluso para las personas que no tienen una limitación física.

La creencia de que los derechos de libertad no suponen gasto y que en cambio los derechos sociales, económicos y culturales sí, ha llevado a salvaguardar decididamente la protección inmediata de los primeros, mientras que la de los segundos no. No obstante esta distorsión ya ha sido advertida en la jurisprudencia constitucional...

El carácter prestacional de las libertades surge de la dimensión positiva de éstas. Tradicionalmente la doctrina identificaba las libertades básicas con derechos negativos o de abstención. El Estado sólo estaba obligado a no impedir el goce y ejercicio de las libertades de la persona, sin que fuera concebible hablar de una dimensión prestacional de las libertades. No obstante, actualmente se reconoce que incluso las libertades más clásicas como el derecho a la libre locomoción o a la libre expresión presuponen prestaciones materiales que hacen posible su ejercicio. En las sociedades modernas, donde el uso de la libertad individual depende de acciones y prestaciones públicas – servicio público de transporte, de telecomunicaciones, de salud, etc. – y donde la seguridad personal cuesta, no es posible sostener la tesis del carácter negativo de las libertades básicas. Por el contrario, la infraestructura necesaria para hacer posible el ejercicio de las libertades fundamentales, los derechos de defensa y debido proceso o los derechos políticos, requiere de grandes erogaciones económicas y de la actuación permanente y coordinada por parte del Estado. La fuerza pública, la administración de justicia y la organización electoral, aunque parezcan obvias en un Estado de derecho, constituyen la dimensión prestacional de las libertades básicas.

No sobre advertir, sin embargo, que la dimensión positiva de los derechos y libertades no siempre supone su carácter progresivo. La gradualidad de la prestación positiva de un derecho no impide que se reclame su protección por vía judicial cuando la omisión en el cumplimiento de las obligaciones correlativas mínimas coloca al titular del derecho ante la inminencia de sufrir un daño injustificado. Por ejemplo, se vulnera el derecho a la libertad de locomoción de la persona que requiere de un tratamiento médico vital al que sólo puede acceder con el transporte público, cuando no se le garantiza inmediatamente el acceso al mismo de forma que se evite el daño grave e inminente que puede sufrir en caso de no recibir la atención requerida. La urgencia de la situación en la que se encuentra la persona activa la exigibilidad judicial del derecho respecto de la prestación cuyo cumplimiento es necesario para evitar un perjuicio irremediable. El criterio de la urgencia torna objetiva y judicialmente reconocible la necesidad de ejecutar de forma inmediata la prestación que, de otra forma, permanece dentro de la esfera decisoria del obligado en los términos anteriormente señalados en esta providencia.<sup>9</sup> (...)

El que una prestación amparada por un derecho sea de carácter programático no quiere decir que no sea exigible o que eternamente pueda incumplirse. La libertad de locomoción, en su faceta prestacional, es un derecho constitucional que al igual que los demás debe ser respetado desarrollado y garantizado, máxime si es para remover los obstáculos que impiden el acceso a una persona discapacitada al sistema de transporte de su ciudad con el fin de alcanzar la igualdad real y efectiva (artículo 13, CP). (...)

Si bien TransMilenio S.A. no puede de manera inmediata e instantánea, garantizar el acceso de Daniel Arturo Bermúdez Urrego al Sistema de transporte sin tener que soportar cargas excesivas, lo mínimo que debe hacer para proteger la prestación de carácter programático derivada de la dimensión positiva de la libertad de locomoción en un Estado Social de Derecho y en una democracia participativa, es, precisamente, contar con un programa o con un plan encaminado a asegurar el goce efectivo de sus derechos, como de los demás discapacitados físicos.

No poder garantizar de manera instantánea el contenido prestacional del derecho es entendible por las razones expuestas; pero carecer de un programa que de forma razonable y adecuada conduzca a garantizar los derechos en

---

<sup>9</sup> En la sentencia T-1279/01 (M.P. Manuel José Cepeda) se consideró a cerca del derecho a la salud que: "(...) el legislador determinó que enfermedades que no afectan de manera grave la salud de la persona deben ser costeadas por ella misma o su familia, sin que para ello pueda pretenderse la participación en los recursos destinados a combatir otras enfermedades de mayor entidad para el individuo y de mayor relevancia social, a juicio de los órganos democráticos habilitados para fijar las prioridades de la política pública de salud. Sin embargo, en reiteradas ocasiones la Corte ha sostenido que una persona tiene derecho a recibir una prestación específica así ésta haya sido excluida del POS cuando ello es necesario para evitar perjuicios graves a otros derechos fundamentales, en especial para evitar el desconocimiento del derecho a la vida o a la integridad del accionante. En esta hipótesis el ámbito de la protección del derecho a la salud se expande más allá de los límites que se le han fijado en virtud del POS. Pero la Corte debe apreciar caso por caso si ello es así."

*cuestión es inadmisiblemente constitucionalmente. El carácter progresivo de la prestación no puede ser invocado para justificar la inacción continuada, ni mucho menos absoluta, del Estado. Precisamente por el hecho de tratarse de garantías que suponen el diseño e implementación de una política pública, el no haber comenzado siquiera a elaborar un plan es una violación de la Carta Política que exige al Estado no sólo discutir o diseñar una política de integración social, sino adelantarla. Esta es la consecuencia lógica que se sigue de la jurisprudencia constitucional en materia de prestaciones programáticas, que establece que la plena realización de éstas será gradual. La jurisprudencia ha indicado así que el alcance de exigibilidad debe aumentar con el paso del tiempo, con el mejoramiento de las capacidades de gestión administrativa, con la disponibilidad de recursos y, lo que es especialmente relevante en el presente caso, con las decisiones democráticamente adoptadas y plasmadas en leyes de la República, mediante las cuales el Congreso fija metas y señala la magnitud de los compromisos encaminados a lograr el goce efectivo de tales prestaciones.*

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional Sentencia C-885 de 2010

### ***El transporte público en calles y carreteras, expresión contemporánea básica de la libertad de locomoción***

*La jurisprudencia constitucional ha señalado que la libertad de locomoción, derecho reconocido a todo colombiano por el artículo 24 de la Carta Política, comprende por lo menos en su sentido más elemental, la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro dentro del territorio del propio país, especialmente si se trata de las vías y los espacios públicos.<sup>10</sup> Es un derecho constitucional que como el derecho a la vida, tiene una especial importancia significativa, en tanto que es un presupuesto para el ejercicio de otros derechos y garantías, como por ejemplo, el derecho a la educación, al trabajo o a la salud.<sup>11</sup>*

*En tal sentido, la jurisprudencia constitucional ha señalado que en virtud de la naturaleza de la libertad de locomoción, la sola circunstancia del cierre de una vía implica afectar o limitar el derecho a circular libremente, salvo que exista una justificación legal y constitucionalmente razonable para ello.<sup>12</sup> También ha considerado que las limitaciones a esta libertad pueden ser indirectas, es decir, pueden provenir de las consecuencias que genera la actividad que realiza una persona. Así, en la sentencia T-066 de 1995<sup>13</sup> se resolvió confirmar los fallos proferidos por los jueces de instancia, en los que se había decidido que la Delegación Departamental de la Registraduría Nacional Del Estado Civil para Norte de Santander y Especial de Cúcuta, violaba la libertad de locomoción de los vecinos del sector en el que se encontraba ubicada al no tomar las medidas necesarias para evitar el malestar que generaba su presencia; un flujo permanente de personas, vehículos, vendedores ambulantes y plastificadores de cédulas, que generaba incomodidades tales como la dificultad en el ingreso a los hogares de las personas que residían en el vecindario.<sup>14</sup>*

*En el contexto urbano, el servicio de transporte público es un medio indispensable para poder ejercer la libertad de locomoción...*

---

<sup>10</sup> Así se consideró en la sentencia T-518 de 1992 (MP Alejandro Martínez Caballero), posteriormente se reiteró esta posición en la sentencia C-741 de 1999 (MP Fabio Morón Díaz; AV Alfredo Beltrán Sierra, José Gregorio Hernández Galindo y Fabio Morón Díaz) en los siguientes términos: "La libertad de locomoción, ha dicho la Corte, es un derecho fundamental en cuanto afecta la libertad del individuo, cuyo sentido más elemental, '...radica en la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro dentro del territorio del propio país, especialmente si se trata de las vías y espacios públicos' (...)."

<sup>11</sup> En la sentencia T-150 de 1995 (MP Alejandro Martínez Caballero), por ejemplo, la Sala de Revisión consideró que: "el legítimo ejercicio del derecho a la circulación se constituye en un presupuesto para el ejercicio de otros derechos constitucionales, cuyo desarrollo supone el reconocimiento a un derecho de movimiento que garantiza la independencia física del individuo."

<sup>12</sup> Esta decisión se adoptó en la sentencia T-550 de 1992 (MP José Gregorio Hernández Galindo); en el caso la Sala de Revisión resolvió conceder la tutela, ordenando al Departamento Administrativo de Seguridad (DAS) que, en un término razonable de máximo 30 días, solicitara, tramitara y obtuviera permiso especial de la autoridad distrital competente para continuar aplicando la medida de cierre de las calles 18 y 19 entre carreras 28 y 27 de Santafé de Bogotá, aledañas a las instalaciones en las cuales funciona dicho Departamento. Con relación a los límites de esta libertad la Corte ha considerado lo siguiente: "La Constitución faculta al legislador para establecer limitaciones a la libertad de locomoción. Estas pueden ser necesarias cuando el orden público se encuentre gravemente alterado. Igualmente pueden justificarse, entre otras, por razones de planeación rural o urbana, por motivos culturales o para proteger zonas de reserva natural. La misma Constitución prevé un tratamiento especial para el Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina (art. 310). De la Constitución también se derivan obvias restricciones a esa libertad en la propiedad privada (art. 58), y en los resguardos indígenas (arts. 319 y 330), ya que estas normas establecen que la propiedad de los resguardos es colectiva y no enajenable y facultan a los Consejos Indígenas para velar por la aplicación de las normas legales sobre usos del suelo y poblamiento de sus territorios. Y en las zonas de reserva natural, como se deduce de la norma constitucional que protege el derecho al ambiente sano (art. 79), con la preservación de las áreas de especial importancia ecológica" Corte Constitucional, sentencia T-257 de 1993 (MP Alejandro Martínez Caballero).

<sup>13</sup> Corte Constitucional, sentencia T-066 de 1995 (MP Hernando Herrera Vergara).

<sup>14</sup> La Sala Civil del Tribunal Superior de Cúcuta, quien conoció del caso en primera instancia, resolvió ordenar al señor Registrador Nacional del Estado Civil y a sus delegados en la Registraduría Nacional en Norte de Santander, que en el término de 15 días adoptaran las medidas necesarias para garantizar los derechos fundamentales tutelados, bien fuera mediante la vigilancia prestada por la Policía Nacional o por una Compañía de Vigilancia Privada. La Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia confirmó el fallo en segunda instancia.

*El transporte en calles y carreteras mediante los diferentes vehículos que permiten el tránsito terrestre son una de las formas conducentes para asegurar el goce efectivo de la libertad de locomoción. Pero se trata de formas de transporte que también generan riesgos para la vida y la integridad de las personas, que demandan un control del Estado. El poder de regulación del transporte no sólo busca asegurar que en efecto las personas puedan desplazarse, busca también que éste se dé en condiciones de seguridad, sin tener que exponer la vida y la integridad personal a riesgos más allá de lo razonable. Es decir, usar vehículos terrestres para el desplazamiento humano, supone generar o asumir riesgos significativos, incluso de muerte.<sup>15</sup> El Estado, al asegurar las condiciones de seguridad y remover los obstáculos que impidan minimizar la probabilidad de que dichos riesgos tengan lugar, protege los derechos cardinales a la vida y a la integridad personal, presupuestos de toda libertad.*

*En resumen, (i) la libertad de locomoción tiene una importancia central, por cuanto es una condición para el goce efectivo de otros derechos fundamentales; (ii) es una libertad que se afecta no sólo cuando irrazonablemente por acciones positivas directamente se obstruye la circulación de los ciudadanos, sino también cuando se genera ese efecto indirectamente o por omisión en la remoción de barreras o en la creación de una infraestructura adecuada para la circulación; (iii) el transporte en las ciudades es fundamental para el ejercicio de la libertad de locomoción, y de los demás derechos constitucionales que dependen de la posibilidad de movilizarse, en especial para aquellos sectores marginados de la población urbana que carecen de otra alternativa de transporte diferente a los servicios públicos; (iv) el poder de regulación del transporte no sólo pretende asegurar la posibilidad de desplazarse, sino el hacerlo en condiciones de seguridad, sin riesgos para la vida y la integridad personal más allá de lo razonable.*

**Constitución Política Artículo 82.** Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.

Las entidades públicas participarán en la plusvalía que genere su acción urbanística y regularán la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común.

**Constitución Política Artículo 84.** Cuando un derecho o una actividad hayan sido reglamentados de manera general, las autoridades públicas no podrán establecer ni exigir permisos, licencias o requisitos adicionales para su ejercicio.

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

(...)

2. Expedir códigos en todos los ramos de la legislación y reformar sus disposiciones.

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional, Sentencia C-066 de 1999.

***El transporte, como servicio público, debe regularse por la ley.***

*...la actividad misma del transporte constituye un servicio público, que ha de prestarse en forma permanente, regular y continua, dada la función económica que con ella se cumple y, además, por cuanto resulta indispensable para el desarrollo de las demás actividades de los usuarios, tanto si se trata del desplazamiento de mercancías de un lugar a otro, como en el transporte de pasajeros.*

---

<sup>15</sup> Desde el momento de la introducción de los vehículos de transporte terrestre, la preocupación por las condiciones de seguridad que puedan evitar los graves riesgos a los que éstos exponen a las personas, ha sido un tema de debate público. La muerte del famoso arquitecto catalán Antoni Gaudí, por causa de un 'tranvía', en 1926, es uno de esos acontecimientos emblemáticos que llamaron la atención de las personas acerca de esos nuevos riesgos introducidos a las ciudades.

*Siendo ello así no cabe duda alguna de que, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 150, numeral 23, de la Constitución Nacional, corresponde al Congreso la expedición de la ley para regular la prestación de ese servicio público, atribución que, además, corresponde igualmente al legislador en ejercicio de la potestad de “expedir códigos en todos los ramos de la legislación y reformar sus disposiciones” (artículo 150 numeral 2 Constitución Nacional).*

*Ello significa, entonces, que, en un estado unitario como el nuestro, lo atinente a la regulación de la prestación del servicio público de transporte, los modos y los medios en que este se preste, las condiciones generales para el otorgamiento de las rutas y horarios, los requisitos mínimos de seguridad para los usuarios, la determinación de quiénes han de ejercer la autoridad de transporte, la necesaria coordinación de las autoridades nacionales con las autoridades locales para el efecto, entre otros aspectos, corresponden al legislador, sin perjuicio de que el Gobierno Nacional, para la cumplida ejecución de la ley, en el ámbito de su competencia, ejerza la potestad reglamentaria conforme a lo preceptuado por el artículo 189, numeral 11 de la Constitución Nacional.*

3. Aprobar el Plan Nacional de Desarrollo y de inversiones públicas que hayan de emprenderse o continuarse, con la determinación de los recursos y apropiaciones que se autoricen para su ejecución, y las medidas necesarias para impulsar el cumplimiento de los mismos.

(...)

7. Determinar la estructura de la administración nacional y crear, suprimir o fusionar ministerios, departamentos administrativos, superintendencias, establecimientos públicos y otras entidades del orden nacional, señalando sus objetivos y estructura orgánica; reglamentar la creación y funcionamiento de las corporaciones autónomas regionales dentro de un régimen de autonomía; así mismo, crear o autorizar la constitución de empresas industriales y comerciales del Estado y sociedades de economía mixta.

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.

(...)

23. Expedir las leyes que regirán el ejercicio de las funciones públicas y la prestación de los servicios públicos.

**Constitución Política Artículo 189.** Corresponde al Presidente de la República como Jefe de Estado, Jefe del Gobierno y Suprema Autoridad Administrativa:

(...)

9. Sancionar las leyes.

10. Promulgar las leyes, obedecerlas y velar por su estricto cumplimiento.

11. Ejercer la potestad reglamentaria, mediante la expedición de los decretos, resoluciones y órdenes necesarios para la cumplida ejecución de las leyes.

(...)

22. Ejercer la inspección y vigilancia de la prestación de los servicios públicos...)

**Constitución Política Artículo 300. Modificado Acto Legislativo 01 de 1996 Artículo 2º.** Corresponde a las asambleas departamentales, por medio de ordenanzas:

(...)

2. Expedir las disposiciones relacionadas con la planeación, el desarrollo económico y social, el apoyo financiero y crediticio a los municipios, el turismo, el transporte, el ambiente, las obras públicas, las vías de comunicación y el desarrollo de sus zonas de frontera...

**Constitución Política Artículo 333.** La actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común. Para su ejercicio, nadie podrá exigir permisos previos ni requisitos, sin autorización de la ley.

La libre competencia económica es un derecho de todos que supone responsabilidades.

La empresa, como base del desarrollo, tiene una función social que implica obligaciones. El Estado fortalecerá las organizaciones solidarias y estimulará el desarrollo empresarial.

El Estado, por mandato de la ley, impedirá que se obstruya o se restrinja la libertad económica y evitará o controlará cualquier abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado nacional.

La ley delimitará el alcance de la libertad económica cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la Nación.

**Constitución Política Artículo 334.** La dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este intervendrá, por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano.

El Estado, de manera especial, intervendrá para dar pleno empleo a los recursos humanos y asegurar que todas las personas, en particular las de menores ingresos, tengan acceso efectivo a los bienes y servicios básicos.

También para promover la productividad y competitividad y el desarrollo armónico de las regiones.

**Constitución Política 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.

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional Sentencia T-604 de 1992

#### ***Principios de regularidad y continuidad de la prestación***

El usuario del transporte tiene derecho a que el servicio funcione **en forma regular y continúa**. El concesionario de un área de operación o ruta se compromete a prestar el servicio con la continuidad convenida - frecuencia de despacho -. Los principios de regularidad y continuidad protegen el interés del usuario consistente en contar con un acceso oportuno y permanente y unas reglas claras en materia de cumplimiento del servicio público.

El incumplimiento de las obligaciones por parte de la empresa transportadora es sancionado por la ley, pudiendo la autoridad competente imponer multas, suspender o cancelar la licencia de funcionamiento, según la gravedad del hecho.

De tiempo atrás, por razones logísticas, las autoridades competentes no siempre pueden controlar efectivamente la frecuencia y el recorrido de las diversas rutas de transporte. Por este motivo, se hace indispensable la intervención y fiscalización ciudadana con el fin de poner en marcha la potestad sancionatoria de la administración, y controlar las irregularidades que afectan la regular y continúa prestación.

Por otra parte, la consagración constitucional de la acción de tutela contra organizaciones o empresas privadas encargadas de la prestación de un servicio público vino a reforzar los mecanismos de control jurídico sobre las conductas u omisiones de los particulares que pueden llegar a afectar los derechos fundamentales de los usuarios (CP art. 86).

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.

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional, Sentencia T-731 de 1998

*En el campo que dentro de este proceso importa destacar -el de los servicios públicos- el artículo 365 de la Carta Política estipula que ellos son inherentes a la finalidad social del Estado, como también lo son el bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población (art. 366 C.P.), lo cual se consigue, entre otras vías, a través de unos servicios públicos de alta eficiencia y de continuidad garantizada. En un Estado Social de Derecho (art. 1 C.P.) la presencia oficial y la contundencia de las actuaciones que adelanten Gobierno y autoridades administrativas para lograr su prestación permanente, correcta y oportuna, viene a erigirse en factor necesario, susceptible de ser exigido a los funcionarios competentes por la vía judicial. No en vano el precepto señala como deber del Estado el de asegurar que tales objetivos se alcancen a favor de "todos los habitantes del territorio nacional" (subraya la Corte).*

*Y aunque no todos los servicios públicos son prestados directamente por el Estado puesto que la Constitución autoriza que estén a cargo de comunidades organizadas o de particulares, lo que aparece como riguroso en el Ordenamiento Fundamental es la responsabilidad que el Estado asume en mantener, "en todo caso, la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios".*

*La eficiencia, idoneidad y continuidad de los servicios públicos son derechos garantizados en la Constitución a favor de los usuarios. Y si bien, en principio, la vía judicial para reclamar que se presten con esas características son las acciones*

populares (art. 88 C.P.), puesto que los derechos que principalmente pueden resultar afectados son los colectivos, o la de cumplimiento, con el objeto de obtener que se acaten las disposiciones legales sobre la prestación del servicio (art. 87 C.P.), la acción de tutela es procedente cuando están de por medio derechos fundamentales de personas específicas -la vida o la integridad física....

Por supuesto el servicio de transporte de personas...está regido por los indicados principios constitucionales y exige especial cuidado por parte de las autoridades encargadas de su coordinación, control y vigilancia, no solamente para que se preste con eficiencia y de manera permanente en todo el territorio nacional sino en condiciones de seguridad que garanticen la preservación de la vida y la integridad de los pasajeros. (...)

Aunque, de conformidad con lo ya observado, la Corte no puede disponer la adjudicación de la ruta a favor de la empresa interesada...sí está facultada para ordenar al Ministerio de Transporte que adopte todas las medidas indispensables para que...preste el servicio público en las condiciones que establecen la Constitución y la ley, y de modo que los derechos a la vida y a la integridad personal, y a la salud, en conexión con ellos, estén debidamente resguardados, pues las irregularidades denunciadas y probadas en el proceso ponen en grave riesgo a los usuarios. Obviamente dicha orden se impartirá sin perjuicio de la competencia que tiene el Ministerio para adjudicar la ruta en referencia a la empresa o empresas que juzgue capaces y merecedoras de la confianza pública, de acuerdo con los trámites y requisitos legales.

**Constitución Política Artículo 366.** El bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población son finalidades sociales del Estado. Será objetivo fundamental de su actividad la solución de las necesidades insatisfechas de salud, de educación, de saneamiento ambiental y de agua potable.

Para tales efectos, en los planes y presupuestos de la Nación y de las entidades territoriales, el gasto público social tendrá prioridad sobre cualquier otra asignación.

## LIBRO SEGUNDO

### OBJETIVOS DE LA NORMATIVIDAD DE TRANSPORTE

**Ley 336 de 1996 Artículo 1º.** La presente ley tiene por objeto unificar los principios y los criterios que servirán de fundamento para la regulación y reglamentación del Transporte Público Aéreo, Marítimo, Fluvial, Férreo, Masivo, Terrestre y su operación en el Territorio Nacional, de conformidad con la Ley 105 de 1993, y con las normas que la modifiquen o sustituyan.

**Comentario del Editor:** De acuerdo con esta disposición, el Estatuto Nacional de Transporte se constituye en el marco para la realización de dos funciones por parte de las autoridades de transporte a saber: (i) la regulación y (ii) la reglamentación, la primera concebida como el conjunto de reglas técnicas, económicas y jurídicas que permiten el ejercicio de determinada actividad por parte de los particulares; y la segunda, entendida como el conjunto de normas expedidas por el ejecutivo –en primero, segundo o tercer grado- que, en el marco de la ley, permiten realizar una actividad. De igual forma este texto permite inferir que la competencia de regulación y reglamentación otorgada a las autoridades, únicamente se proyecta al transporte público, más no, en principio, al particular. Por otra parte debe entenderse que el ordenamiento jurídico considera como modos de transporte los siguientes: (i) Aéreo, (ii) Marítimo, (iii) Fluvial, (iv) Férreo, (v) Masivo y (vi) Terrestre; aunque esta es la clasificación legal, debemos aclarar que desde el punto de vista técnico, el transporte marítimo y fluvial hacen parte de un mismo modo cual es el acuático, el transporte masivo hace parte del terrestre y al que la ley denomina terrestre, ha de entenderse que es el terrestre automotor.

**Doctrina:** Sistema Normativo del Transporte Terrestre en Colombia, José Yesid Rodríguez:

*Con el fin de comprender el estatuto, es necesario complementarlo con la Ley 105 de 1993. Inicialmente, el sector transporte había pensado que en esta Ley se iban a dictar normas de mayor profundidad que reglamentaran cada modalidad en el transporte terrestre, pero faltó, de parte del Gobierno, la voluntad suficiente para que en esta ley quedaran regulados la mayor parte de los aspectos y temas de cada submodo, pero no quiso perder espacio para reglamentar la mayor parte de las materias. Esto quiere decir que el sector no tendrá unas normas claras y duraderas y vamos a continuar al vaivén de las reglamentaciones con sus consecuentes excesos.*

**Ley 336 de 1996 Artículo 3°.** Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarles a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada Modo, dándoles prioridad a la utilización de medios de transporte masivo. 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.

**Comentario del Editor:** Esta disposición trae consigo varios elementos de un gran efecto interpretativo a nivel de la regulación del transporte en Colombia: 1. Los postulados mínimos en la operación de cualquier clase o tipo de transporte público son la seguridad, la comodidad, la accesibilidad y la eficiencia. 2. El Estado debe garantizar a todos los particulares el acceso al servicio básico. 3. Los medios de transporte masivo prevalecen sobre cualquier otro medio. 4. El marco de la regulación y vigilancia que el Estado realiza sobre el transporte público está determinado por el criterio pendular de intervención en la economía por parte del Estado establecido en los artículos 333 y 334 Superiores.

## LIBRO TERCERO

### INTEGRACIÓN DEL SECTOR Y DEL SISTEMA NACIONAL DE TRANSPORTE

#### SECCIÓN I DISPOSICIONES GENERALES

**Ley 105 de 1993 Artículo 1º.** Sector y Sistema Nacional del Transporte. Integra el sector Transporte, el Ministerio de Transporte, sus organismos adscritos o vinculados y la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional, en cuanto estará sujeta a una relación de coordinación con el Ministerio de Transporte.

**Comentario del Editor:** De acuerdo con las normas vigentes el Sector Transporte está integrado por: Ministerio de Transporte, Superintendencia de Puertos y Transporte –Supertransporte-, Instituto Nacional de Vías –Invias-, Instituto Nacional de Concesiones –Inco-, Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil –Aerocivil- y Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional –Dimar-

Conforman el Sistema Nacional de Transporte, para el desarrollo de las políticas de transporte, además de los organismos indicados en el inciso anterior, los organismos de tránsito y transporte, tanto terrestre, aéreo y marítimo e infraestructura de transporte de las entidades territoriales y demás dependencias de los sectores central o

descentralizado de cualquier orden, que tengan funciones relacionadas con esta actividad.

**Reglamentación:** Decreto 087 de 2011. **Estructura del Ministerio de Transporte**

**Decreto 087 de 2011 Artículo 1º. Objetivo.** El Ministerio de Transporte tiene como objetivo primordial la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.

**Decreto 087 de 2011 Artículo 2º. Funciones.** Corresponde al Ministerio de Transporte cumplir, además de las funciones que determina el artículo 59 de la Ley 489 de 1998, las siguientes:

- 2.1. Participar en la formulación de la política, planes y programas de desarrollo económico y social del país.
- 2.2. Formular las políticas del Gobierno Nacional en materia de transporte, tránsito y la infraestructura de los modos de su competencia.
- 2.3. Establecer la política del Gobierno Nacional para la directa, controlada y libre fijación de tarifas de transporte nacional e internacional en relación con los modos de su competencia, sin perjuicio de lo previsto en acuerdos y tratados de carácter internacional.
- 2.4. Formular la regulación técnica en materia de tránsito y transporte de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.
- 2.5. Formular la regulación económica en materia de tránsito, transporte e infraestructura para todos los modos de transporte.
- 2.6. Establecer las disposiciones que propendan por la integración y el fortalecimiento de los servicios de transporte.
- 2.7. Fijar y adoptar la política, planes y programas en materia de seguridad en los diferentes modos de transporte y de construcción y conservación de su infraestructura.
- 2.8. Establecer las políticas para el desarrollo de la infraestructura mediante sistemas como concesiones u otras modalidades de participación de capital privado o mixto.
- 2.9. Apoyar y prestar colaboración técnica a los organismos estatales en los planes y programas que requieran asistencia técnica en el área de la construcción de obras y de infraestructura física, con el fin de contribuir a la creación y mantenimiento de condiciones que propicien el bienestar y desarrollo comunitario.
- 2.10. Elaborar el proyecto del plan sectorial de transporte e infraestructura, en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación y las entidades del sector y evaluar sus resultados.
- 2.11. Elaborar los planes modales de transporte y su infraestructura con el apoyo de las entidades ejecutoras, las entidades territoriales y la Dirección General Marítima, Dimar.
- 2.12. Coordinar, promover, vigilar y evaluar las políticas del Gobierno Nacional en materia de tránsito, transporte e infraestructura de los modos de su competencia.
- 2.13. Diseñar, coordinar y participar en programas de investigación y desarrollo científico, tecnológico y administrativo en las áreas de su competencia.
- 2.14. Impulsar en coordinación con los Ministerios competentes las negociaciones internacionales relacionadas con las materias de su competencia.
- 2.15. Orientar y coordinar conforme a lo establecido en el presente decreto y en las disposiciones vigentes, a las entidades adscritas y ejercer el control de tutela sobre las mismas.

- 2.16. Coordinar el Consejo Consultivo de Transporte y el Comité de Coordinación Permanente entre el Ministerio de Transporte y la Dirección General Marítima, Dimar.
- 2.17. Participar en los asuntos de su competencia, en las acciones orientadas por el Sistema Nacional de Prevención y Atención de Desastres.
- 2.18. Las demás que le sean asignadas.

**Parágrafo 1°.** Exceptuase de la Infraestructura de Transporte, los faros, boyas y otros elementos de señalización para el transporte marítimo. Sobre los cuales tiene competencia la Dirección General Marítima. Dimar.

**Parágrafo 2°.** El Instituto Nacional de Concesiones, INCO, y el Instituto Nacional de Vías en relación con lo de su competencia, para el desarrollo de las actividades del modo de Transporte marítimo, serán asesorados por la Dirección General Marítima, Dimar, en el área de su competencia.

**Decreto 087 de 2011 Artículo 3°. Dirección.** La Dirección del Ministerio de Transporte estará a cargo del Ministro, quién la ejercerá con la inmediata colaboración de los Viceministros.

**Decreto 087 de 2011 Artículo 4°. Integración del Sector Transporte.** El Nivel Nacional del Sector Transporte está constituido, en los términos de la Ley 105 de 1993, por el Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas:

#### ENTIDADES ADSCRITAS

Instituto Nacional de Vías, INVIAS.  
 Instituto Nacional de Concesiones, INCO  
 Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, AEROCIVIL  
 Superintendencia de Puertos y Transporte, SUPERTRANSPORTE

#### ÓRGANOS DE ASESORÍA Y COORDINACIÓN SECTORIAL

Comité de Coordinación permanente entre el Ministerio de Transporte y la Dirección General Marítima, DIMAR.  
 Consejo Consultivo de Transporte

**Decreto 087 de 2011 Artículo 5°. Estructura.** La estructura del Ministerio de Transporte será la siguiente:

<b>5.1.</b>	Despacho del Ministro
<b>5.1.1.</b>	Oficina Asesora de Planeación
<b>5.1.2.</b>	Oficina Asesora de Jurídica
<b>5.1.3</b>	Oficina de Regulación Económica
<b>5.1.4</b>	Oficina de Control Interno
<b>5.2.</b>	Despacho del Viceministro de Infraestructura

5.2.1	Dirección de Infraestructura	
5.3	Despacho del Viceministro de Transporte	
5.3.1	Dirección de Transporte y Tránsito	
5.3.1.1	Subdirección de Transporte	
5.3.1.2	Subdirección de Tránsito	
5.3.1.3	Direcciones Territoriales:	
<b>DIRECCIONES TERRITORIALES</b>	<b>SEDE</b>	<b>JURISDICCIÓN</b>
Antioquia	Medellín	Antioquia y Chocó
Atlántico	Barranquilla	Atlántico
Bolívar	Cartagena	Bolívar y San Andrés y Providencia
Boyacá	Duitama	Boyacá y Casanare
Caldas	Manizales	Caldas
Cauca	Popayán	Cauca
Cesar	Valledupar	Cesar
Córdoba	Montería	Córdoba y Sucre
Cundinamarca	Bogotá	Cundinamarca
Guajira	Riohacha	y Amazonas
Huila	Neiva	Guajira
Magdalena	Santa Marta	Magdalena
Meta	Villavicencio	Meta, Guaviare, Guainía, Vaupés y Vichada
Nariño	Pasto	Nariño y Putumayo
Norte de Santander	Cúcuta	Norte de Santander y

		Arauca
Quindío	Armenia	Quindío
Risaralda	Pereira	Risaralda
Santander	Bucaramanga	Santander
Tolima	Ibagué	Tolima
Valle del Cauca	Cali	Valle del Cauca
<b>5.4</b>	Secretaria General	
<b>5.4.1</b>	Subdirección del Talento Humano	
<b>5.4.2</b>	Subdirección Administrativa y Financiera	
<b>5.5</b>	Órganos de Asesoría y Coordinación	
<b>5.5.1</b>	Comité de Coordinación del Sistema de Control Interno	
<b>5.5.2</b>	Comité Sectorial de Desarrollo Administrativo	
<b>5.5.3</b>	Comisión de Personal	

**Decreto 087 de 2011 Artículo 6°.** *Funciones del Despacho del Ministro de Transporte:* Son funciones del Despacho del Ministro de Transporte, además de las señaladas por la Constitución Política y la ley, las siguientes:

- 6.1. Orientar, dirigir, coordinar, planificar, controlar y evaluar el cumplimiento de las funciones a cargo del Sector, en materia de transporte, tránsito e infraestructura de todos los modos.
- 6.2. Definir y establecer las políticas en materia de transporte, tránsito, e infraestructura de todos los modos.
- 6.3. Formular la regulación técnica en materia de transporte, tránsito y de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.
- 6.4. Formular la política de regulación económica en materia de tránsito, transporte e infraestructura en todos los modos de transporte.
- 6.5. Establecer las disposiciones que propendan por la integración y el fortalecimiento de los servicios de transporte.
- 6.6. Establecer los mecanismos y alternativas económicas relativos a la modernización del parque automotor del país.
- 6.7. Definir las estrategias, planes, programas, proyectos e inversiones requeridos en materia de tránsito, transporte e infraestructura de todos los modos de transporte.
- 6.8. Fijar la política del Gobierno Nacional para la directa, controlada o libre fijación de tarifas de transporte nacional e internacional en los modos de su competencia, sin perjuicio de lo previsto en convenios o acuerdos de carácter internacional.
- 6.9. Establecer políticas para el desarrollo de la infraestructura mediante sistemas como concesiones u otras modalidades de participación de capital privado o mixto.

- 6.10. Establecer las disposiciones para la integración y el fortalecimiento de los servicios de transporte.
- 6.11. Presentar al Congreso de la República los proyectos de ley relacionados con los asuntos de su competencia.
- 6.12. Coordinar, controlar y evaluar la gestión de las entidades adscritas al Ministerio y velar por que ejecuten las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos a su cargo.
- 6.13. Atender la defensa judicial y extrajudicial del Ministerio y coordinar la del sector transporte, de conformidad con las políticas y directrices que trace el Ministerio del Interior y de Justicia.
- 6.14. Emitir, en su calidad de suprema autoridad del Sector Transporte y del Sistema Nacional de Transporte, concepto vinculante previo al establecimiento de los peajes que deban cobrarse por el uso de las vías a cargo de la Nación, los departamentos, distritos y municipios.
- 6.15. Establecer los peajes, tarifas, tasas y derechos a cobrar por el uso de la infraestructura de los modos de transporte, excepto el aéreo.
- 6.16. Colaborar con los Ministerios de Relaciones Exteriores y de Comercio, Industria y Turismo, en la negociación de tratados o convenios internacionales del Sector Transporte, sin perjuicio de las facultades que le corresponden a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y a la Dirección General Marítima, Dimar.
- 6.17. Apoyar y prestar cooperación técnica a los organismos estatales en los planes y programas que requieran asistencia técnica en el área de la construcción de obras de infraestructura física en los asuntos de competencia del sector.
- 6.18. Adoptar las medidas necesarias para garantizar la prestación del servicio público de transporte de pasajeros y de carga en el territorio nacional, con cobertura y frecuencia adecuada a la demanda, en términos de servicio y costo que lo hagan accesible a la mayoría de los usuarios.
- 6.19. Declarar la habilitación de los puertos para el comercio exterior, previa autorización de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, DIAN, y de la Dirección General Marítima-Dimar.
- 6.20. Autorizar la construcción y operación de muelles privados y puertos de servicio público, dedicados al cargue y descargue de mercancías.
- 6.21. Aprobar el anteproyecto de inversión y de funcionamiento, así como el prospecto de utilización de los recursos del crédito público que se contemplen para el Sector Transporte y vigilar el curso de su ejecución.
- 6.22. Crear, organizar y conformar con carácter permanente o transitorio, grupos internos de trabajo.
- 6.23. Las demás que se le sean asignadas.

**Decreto 087 de 2011 Artículo 7°.** *Oficina Asesora de Planeación.* Son funciones de la Oficina Asesora de Planeación, las siguientes:

- 7.1. Asesorar al Ministro y Viceministros en la definición, coordinación y adopción de las políticas sectoriales, estrategias, planes, programas y proyectos para garantizar el cumplimiento de los objetivos sectoriales.
- 7.2. Preparar, en coordinación con las demás dependencias del Ministerio, el anteproyecto de presupuesto anual que habrá de someterse a la Dirección General de Presupuesto Nacional del Ministerio de Hacienda y Crédito Público y las modificaciones al mismo.
- 7.3. Asesorar al Ministro y Viceministros en la definición de la política del Gobierno en relación con las materias de transporte, tránsito, e infraestructura de los modos de transporte.

- 7.4. Coordinar con las entidades del sector y demás entidades pertinentes, la formulación de propuestas de políticas, estrategias, planes, programas, proyectos e inversiones a desarrollarse en el sector, realizar su seguimiento y evaluación y recomendar los ajustes necesarios.
- 7.5. Formular programas de cooperación técnica nacional e internacional para el desarrollo de los objetivos institucionales.
- 7.6. Elaborar el proyecto del plan sectorial de transporte e infraestructura, en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación y las entidades del Sector y evaluar sus resultados.
- 7.7. Viabilizar, registrar y actualizar los proyectos de inversión a cargo del Sector, en el Banco de Programas y Proyectos de Inversión.
- 7.8. Coordinar la elaboración de estudios técnicos, económicos y financieros y el desarrollo de estadísticas, metodologías de planeación, evaluación de proyectos y programas del Sector.
- 7.9. Las demás que le sean asignadas.

**Decreto 087 de 2011 Artículo 8°.** *Oficina Asesora de Jurídica.* Son funciones de la Oficina Asesora de Jurídica, las siguientes:

- 8.1. Asesorar y asistir al Ministro y demás dependencias del Ministerio en la aplicación e interpretación de las normas constitucionales y legales.
- 8.2. Establecer los criterios de interpretación legal de última instancia del Ministerio.
- 8.3. Contribuir al estudio de temas que, según su naturaleza, hayan sido previamente proyectados y debatidos en otras dependencias y respecto de los cuales haya de fijarse la posición jurídica del Ministerio.
- 8.4. Elaborar, estudiar y conceptuar sobre los proyectos de ley, decretos, resoluciones, contratos, convenios y demás actos administrativos que deba expedir o proponer el Ministerio y que sean sometidos a su consideración.
- 8.5. Atender los procesos judiciales y extrajudiciales en los que sea parte la Nación Ministerio de Transporte, cuando así lo disponga el Ministro, y suministrar al Ministerio del Interior y de Justicia las informaciones y documentos necesarios para la adecuada defensa de los intereses del Estado.
- 8.6. Adelantar las actuaciones encaminadas a lograr el cobro efectivo de las sumas que le adeuden al Ministerio por todo concepto, desarrollando las labores de cobro persuasivo, y adelantando los procesos ejecutivos por jurisdicción coactiva, en las condiciones que señale la ley.
- 8.7. Estudiar y conceptuar sobre la viabilidad jurídica de los procesos de contratación que adelante el Ministerio.
- 8.8. Atender y resolver las consultas y derechos de petición relacionados con las funciones de la oficina, presentados ante el Ministerio por personas de carácter público o privado.
- 8.9. Compilar las normas legales, conceptos, jurisprudencia y doctrina relacionados con la actividad del Ministerio y velar por su actualización, difusión y aplicación.
- 8.10. Las demás que se le asignen.

**Decreto 087 de 2011 Artículo 9°.** *Oficina de Regulación Económica.* Son funciones de la Oficina de Regulación Económica las siguientes:

- 9.1. Promover la competencia entre las empresas o los operadores que prestan el servicio público de transporte y servicios conexos, para que sus operaciones sean eficientes y el servicio esté enmarcado bajo los principios de calidad, cubrimiento y libertad de acceso.

- 9.2. Formular las propuestas para establecer las disposiciones que propendan por la integración y el fortalecimiento de los servicios de transporte.
- 9.3. Formular las propuestas para definir los criterios de eficiencia y desarrollar indicadores y modelos para evaluar la gestión administrativa y financiera de las empresas operadoras de servicio público de transporte y de los concesionarios en materia de transporte.
- 9.4. Formular las propuestas para establecer la cobertura y condiciones de los seguros y garantías que deben ofrecer las empresas de servicio público de transporte.
- 9.5. Formular las propuestas para desarrollar mecanismos y alternativas económicas relativos a la renovación y reposición del parque automotor del país.
- 9.6. Elaborar las propuestas para establecer fórmulas y criterios para la fijación de las tarifas para el servicio público del transporte y servicios conexos.
- 9.7. Definir los criterios económicos y financieros para los concursos y licitaciones para la prestación del servicio público de transporte.
- 9.8. Elaborar las propuestas para establecer fórmulas y criterios en materia tarifaria y de localización de las estaciones de peajes.
- 9.9. Definir los elementos de registro e información que deben suministrar las entidades del Sistema Nacional del Transporte y las empresas prestadoras del servicio público de transporte y conexos, para fundamentar la regulación que se expida.
- 9.10. Las demás que le sean asignadas.

**Decreto 087 de 2011 Artículo 13.** *Despacho del Viceministro de Transporte.* Son funciones del Despacho del Viceministro de Transporte además de las que determina el artículo 62 de la ley 489 de 1998, las siguientes:

- 13.1. Realizar la coordinación sectorial e intersectorial para la planeación, formulación de las políticas, estrategias y estudios relacionados con los servicios de transporte y tránsito, la logística, la seguridad vial y los sistemas inteligentes de transporte, orientado al desarrollo económico y social que requiere el país.
- 13.2. Coordinar el cumplimiento de las funciones asignadas a la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio y de aquellas que le señale el Ministro.
- 13.3. Coordinar las relaciones del Ministerio con las entidades territoriales y el sector privado en lo relacionado con los servicios de transporte y tránsito, la logística, la seguridad vial y los sistemas inteligentes de transporte.
- 13.4. Realizar la coordinación y articulación con las entidades territoriales y del Gobierno Nacional para la planeación, ejecución y seguimiento de los sistemas de movilidad urbana que sean cofinanciados por el Gobierno Nacional.
- 13.5. Las demás señaladas en el artículo 62 de la Ley 489 de 1998 y las que le sean asignadas.

**Decreto 087 de 2011 Artículo 14.** *Dirección de Transporte y Tránsito.* Son funciones de la Dirección de Transporte y Tránsito, las siguientes:

- 14.1. Apoyar al Despacho del Viceministro de Transporte en la determinación de las políticas relacionadas con las materias de transporte y tránsito nacional e internacional.
- 14.2. Apoyar al Despacho del Viceministro de Transporte en la determinación de la regulación técnica en las materias de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.

- 14.3. Planear, dirigir, coordinar, controlar y evaluar, en coordinación con el Despacho del Viceministro de Transporte, la ejecución de las políticas, planes, programas y proyectos relacionados con la gestión del transporte, tránsito y seguridad en los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.
- 14.4. Proponer al Despacho del Viceministro de Transporte, en coordinación con la Oficina de Regulación Económica, las políticas sobre la directa, controlada o libre fijación de tarifas para el servicio de transporte público y de los servicios conexos.
- 14.5. Fijar los criterios e indicadores técnicos de calidad y seguridad a las que deben ceñirse las empresas de servicio público de transporte, en los modos a su cargo, para la prestación del mismo.
- 14.6. Administrar el proceso de registro de operadores de transporte en los modos a su cargo.
- 14.7. Conocer en segunda instancia sobre las decisiones proferidas por las Subdirecciones a su cargo y las Direcciones Territoriales.
- 14.8. Mantener un sistema de información y registro de transporte y tránsito de los modos de su competencia.
- 14.9. Las demás que le sean asignadas.

**Decreto 087 de 2011 Artículo 15.** *Subdirección de Transporte.* Son funciones de la Subdirección de Transporte, las siguientes:

- 15.1. Planear, coordinar, ejecutar, controlar y evaluar la formulación de las políticas, y la regulación técnica en materia de transporte de su competencia.
- 15.2. Ejecutar los planes, programas y proyectos en materia de transporte de su competencia a nivel nacional e internacional.
- 15.3. Elaborar los estudios y presentar las propuestas en relación con el Sistema de Transporte Urbano que incluya los desarrollos de transporte masivo.
- 15.4. Elaborar los estudios orientados al cumplimiento de las políticas para la directa, controlada o libre fijación de tarifas para todos los modos de transporte.
- 15.5. Expedir los actos administrativos necesarios para las autorizaciones y demás requerimientos relacionados con el transporte carretero, marítimo, fluvial y férreo.
- 15.6. Determinar parámetros para el avalúo comercial de los vehículos automotores, que se utilizan en la fijación de los impuestos sobre los mismos.
- 15.7. Expedir los actos administrativos en relación con los procesos de homologaciones, adjudicación de rutas y horarios, capacidad transportadora, habilitación, permisos de operación, declaratoria de vacancia o abandono de rutas y horarios, para el perímetro nacional, de los modos de su competencia.
- 15.8. Expedir los actos administrativos en relación con los procesos de autorizaciones, permisos, habilitaciones, registros y demás documentos necesarios solicitados por las empresas nacionales y extranjeras interesadas en la prestación de los servicios de transporte internacional, de acuerdo con la normatividad internacional existente en los acuerdos y convenios de los cuales hace parte Colombia.
- 15.9. Preparar los proyectos de normas o reglamentos sobre el transporte internacional para presentar a las instancias pertinentes.
- 15.10. Coordinar con las entidades correspondientes la organización de los Centros Nacionales y de Frontera.
- 15.11. Registrar, modificar, renovar y cancelar las habilitaciones a los operadores portuarios.

- 15.12. Coordinar, impulsar, ejecutar y controlar los planes de desconcentración, delegación y descentralización de la gestión de transporte de conformidad con las normas legales vigentes.
- 15.13. Ejecutar el proceso de registro de operadores de transporte multimodal.
- 15.14. Las demás que le sean asignadas.

**Decreto 087 de 2011 Artículo 16.** *Subdirección de Tránsito.* Son funciones de la Subdirección de Tránsito las siguientes:

- 16.1. Planear, coordinar, ejecutar, controlar y evaluar la formulación de políticas y la regulación técnica en materia de tránsito en los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.
- 16.2. Ejecutar los planes, programas y proyectos en materia de tránsito, tráfico y seguridad de los modos de su competencia.
- 16.3. Expedir los actos administrativos pertinentes para el diseño y asignación de la placa única nacional, licencias de conducción y especies venales; clasificación y reclasificación de los organismos de tránsito, autorización de funcionamiento de las sedes operativas y supresión de permisos, cuando dichas funciones no estén asignadas o delegadas a otra entidad.
- 16.4. Expedir los actos administrativos necesarios para las autorizaciones y demás requerimientos relacionados con el tráfico y tránsito carretero, marítimo, fluvial, y férreo.
- 16.5. Expedir los actos administrativos pertinentes para la autorización, constitución, funcionamiento y clasificación de los Centros de Enseñanza Automovilística.
- 16.6. Dirigir y coordinar los estudios para la fijación de la política, planes y programas sobre seguridad vial en los modos de su competencia.
- 16.7. Las demás que le sean asignadas.

**Decreto 087 de 2011 Artículo 17.** *Direcciones Territoriales.* Son funciones de las Direcciones Territoriales, las siguientes:

- 17.1. Ejecutar en el ámbito de su jurisdicción las políticas, planes, y programas aprobados por el Ministerio, relacionados con el transporte y tránsito terrestre automotor y adoptar las medidas necesarias para su cumplimiento.
- 17.2. Desarrollar en coordinación con las entidades adscritas que tengan funciones de tránsito o delegadas en materia de transporte, las políticas generales fijadas por el Ministerio en el territorio de su jurisdicción.
- 17.3. Ejecutar en el ámbito de su jurisdicción las políticas, planes, y programas, que se establezcan para la descentralización de las funciones relacionadas con el transporte y tránsito terrestre automotor.
- 17.4. Otorgar, negar, modificar, reestructurar y revocar las rutas y horarios a las empresas de transporte terrestre automotor de pasajeros y mixto por carretera, que tengan rutas autorizadas, origen y destino dentro de su jurisdicción, cuando el servicio sea regulado.
- 17.5. Llevar el registro de las rutas y horarios, que tengan origen y destino dentro de su jurisdicción, de acuerdo con la reglamentación que para este efecto se expida, cuando exista régimen de libertad en el servicio.
- 17.6. Otorgar, negar, modificar y revocar la habilitación a las empresas de transporte terrestre automotor de: Pasajeros, carga, mixto, turismo y especial, por carretera que tengan sede principal en su jurisdicción.
- 17.7. Fijar previo estudio técnico, la capacidad transportadora a las empresas de transporte de pasajeros, carga y mixto por carretera y expedir, modificar o cancelar las tarjetas de operación

para los vehículos vinculados a las empresas de transporte, de acuerdo con la capacidad asignada para los nuevos servicios.

- 17.8. Mantener actualizado el sistema de información sobre los fondos de reposición constituidos.
- 17.9. Expedir los registros relacionados con transporte de mercancías peligrosas.
- 17.10. Expedir las planillas de viaje ocasional, los certificados de capacitación a los Centros de Enseñanza Automovilística, las licencias de instructor y las tarjetas de servicios para vehículos de enseñanza.
- 17.11. Asesorar y supervisar a las autoridades regionales de su jurisdicción en lo relacionado con los trámites delegados en materia de transporte y tránsito, de conformidad con las normas legales vigentes.
- 17.12. Controlar, evaluar y hacer el seguimiento de los planes y proyectos a su cargo.
- 17.13. Las demás que le sean asignadas.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, MP Camilo Arciniegas.

***La facultad reglamentaria residual que mediante actos administrativos compete al Ministro del Transporte para desempeñar la función de jefe de la administración de su respectiva dependencia y de Director del Sector y Sistema Nacional de Transporte.***

*...la actividad misma del transporte constituye un servicio público, que ha de prestarse en forma permanente, regular y continua, dada su función económica esencial y, además, por cuanto resulta indispensable para el desarrollo de las demás actividades de los usuarios, tanto si se trata del desplazamiento de mercancías, como del transporte de pasajeros.*

*En un estado unitario como el Colombiano, y en virtud de lo dispuesto en los numerales 2º y 23 del artículo 150 CP compete al Congreso regular la prestación del servicio público de transporte, los modos y los medios, las condiciones generales para el otorgamiento de las rutas y horarios, los requisitos mínimos de seguridad para los usuarios, la determinación de quiénes han de ejercer la autoridad de transporte, la necesaria coordinación de las autoridades nacionales con las locales para el efecto, sin perjuicio de que el Gobierno Nacional, para la cumplida ejecución de la ley, en el ámbito de su competencia, ejerza la potestad reglamentaria conforme a lo preceptuado por el artículo 189, numeral 11 ibídem...la potestad del Presidente de la República para reglamentar las leyes (art. 189-11 CP), no puede confundirse con la del Ministro de Transporte, en su calidad de «jefe de la administración en su respectiva dependencia» y de Director del Sector y Sistema Nacional de Transporte, para dictar reglamentos o actos administrativos de contenido general sobre determinados aspectos cambiantes, como ocurre en el caso presente con la fijación de los fletes para el transporte terrestre de carga. Desde luego, al ejercerla, no puede rebasar el ámbito material de la ley ni de la potestad reglamentaria que la Constitución atribuye al Presidente de la República, ni interferir con su calidad de suprema autoridad administrativa.*

*En sentencia de 23 de mayo de 2002, al examinar análoga temática en relación con actos reglamentarios expedidos por el Director de la DIAN, la Sala caracterizó la facultad reglamentaria de los directores de Departamentos Administrativos para expedir actos administrativos de carácter general en asuntos de su especialidad. Se refirió a esta como una facultad reglamentaria de «segundo grado» en tanto se ejerce con sujeción a la ley y al reglamento. Las consideraciones allí expuestas son enteramente aplicables a la facultad reglamentaria que ejercen los Ministros como jefes de la administración en el sector y sistema a que pertenece su dependencia. Dijo la Sala:*

*«La acusación fundamental es la de que con la expedición de esa resolución, la Directora General de Impuestos y Aduanas Nacionales está ejerciendo la potestad reglamentaria que el artículo 189, numeral 11, le atribuye de manera exclusiva al Presidente de la República, por cuanto el objeto reglamentado es un decreto reglamentario especial, de ley marco, de modo que dicha funcionaria carece de competencia para ello, puesto que no le ha sido delegada y es exclusiva del Presidente de la República. La Sala observa que esa argumentación de la actora, con la cual coincide el Ministerio Público, no es acertada, puesto que es evidente que la resolución enjuiciada no está reglamentando una ley o una norma con fuerza de ley, que es el objeto propio de la potestad reglamentaria, la cual constitucionalmente está en cabeza del Presidente de la República, como cláusula general de competencia en relación con todas las normas de esa jerarquía jurídica, en cuanto justamente está prevista “para*

*la cumplida ejecución de las leyes.” ... En este sentido le asiste razón a la entidad demandada al advertir que no se está ejerciendo la potestad reglamentaria consagrada en el artículo 189, numeral 11, de la Constitución Política... La Sala la ha considerado como una reglamentación de segundo grado o derivada, para distinguirla de la que se hace para desarrollar directamente la ley o normas con fuerza de ley como las contenidas en los decretos leyes.»<sup>16</sup>*

*Las competencias de reglamentación de las autoridades deben interpretarse sistemática y teleológicamente, a la luz de la concepción de la Administración Pública y del Estado Unitario Colombiano plasmada en la Constitución Política, de los principios que rigen la función administrativa conforme al artículo 209 CP, y en consonancia con los lineamientos trazados en la Ley 489 de 1998 para la Función Administrativa y la Administración Pública.*

*Unos y otros propician las estructuras, métodos y formas de gestión que hagan más eficiente y celera la administración pública, tales como la desconcentración y la delegación de funciones, y la conformación de sectores y sistemas sectoriales de gestión administrativa, liderados por el Ministro de la respectiva cartera.*

*Sirvan para ilustrarlo, a modo de ejemplo, lo dispuesto en el artículo 8º de la Ley 336 de 1996 a cuyo tenor: «Bajo la suprema dirección y tutela administrativa del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción y ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su pertenencia al orden estatal. Así mismo el Ministerio de Transporte reglamentará todo lo pertinente al transporte turístico contemplado en la Ley 300 de 1996.»*

*Y, el artículo 86 ibídem conforme al cual «El Ministerio de Transporte elaborará el Registro en el Banco de Proyectos de Inversión de los Proyectos de Sistemas de Servicio Público de Transporte Masivo, de Pasajeros.*

*Asimismo el Ministerio citado constituirá la Autoridad Única<sup>17</sup> de Transporte para la Administración de Sistemas de Transporte Masivo de acuerdo con los criterios de coordinación institucional y la articulación de los diferentes Modos de Transporte.»*

*Su premisa es la imposibilidad material de que el Presidente de la República ejerza de manera personal todas y cada una de las facultades de reglamentación necesarias para el desempeño de la Administración Pública.*

*Ante esta realidad incontrovertible, la puesta en marcha de esquemas y estrategias de descentralización, delegación y desconcentración, así como la conformación de sectores y de sistemas sectoriales de gestión se hace imprescindible para que la función administrativa pueda desarrollarse con fundamento en los principios de celeridad, eficacia y economía, conforme lo preceptúa el artículo 209 CP y para que sirva a la comunidad, promueva la prosperidad general y haga efectivos los fines estatales previstos en el artículo 2º ídem.*

*Es común a estos institutos jurídicos el objetivo de facilitar el ejercicio de la función administrativa con fundamento en los principios fijados por el artículo 209 C.P. Se trata de modalidades organizacionales arbitradas en la Constitución para el ejercicio de la función administrativa.*

*El principio del efecto útil de las normas obliga a desechar esa interpretación pues de acogerse, se haría nugatoria la competencia que constitucionalmente corresponde a los Ministros conforme al artículo 208 de la Constitución. Una interpretación contraria produciría la hipertrofia de la administración, haría ineficiente la toma de decisiones, e impediría al Ministro del ramo desempeñarse como jefe de la administración en su respectiva dependencia.*

*La Administración Pública requiere día a día de una más ágil capacidad para satisfacer las demandas ciudadanas. Ello supone que el proceso de toma de decisiones y de ajuste a las condiciones cambiantes de las políticas públicas se haga a través de procedimientos ágiles.*

*A este respecto, resulta pertinente reiterar las consideraciones prácticas que en la sentencia citada, expuso la Sala:*

<sup>16</sup> C.P. Manuel Urueta Ayola. Expediente No. 7536

<sup>17</sup> La Corte Constitucional declaró inexecutable la palabra “única” a través de la Sentencia C-066 de 1999

*«A la anterior justificación jurídica, no está demás agregar las de tipo práctico, tales como la necesidad de que quien tiene a su cargo la dirección de las actividades de aplicación y cumplimiento de las normas aduaneras, pueda impartir las instrucciones generales y las interpretaciones que las circunstancias requieran, con la oportunidad y la agilidad que la situación lo amerite. Además, dada la inmediatez y el dominio técnico jurídico que de manera especial se presume de quienes tienen a cargo el manejo directo de tales asuntos, se entiende que son las autoridades más idóneas para impartir esas instrucciones. Se sale de los parámetros y principios de la administración moderna y de la complejidad del Estado colombiano, pretender que aún este tipo de reglamentación deba ser expedido por el Presidente de la República, más cuando son tantas las materias y los niveles jerárquicos en que ello se requiere, que generaría una concentración y dilación a todas luces contraria a los principios de eficacia, economía y celeridad consagrados en el artículo 209 de la Constitución Política, para cuyo cumplimiento, justamente, el mismo artículo prevé los mecanismos de la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones.»*

*(...) Concluyese que el Ministro de Transporte, en su calidad de «jefe de la administración en su respectiva dependencia» y de Director del Sector y Sistema Nacional de Transporte, está constitucionalmente facultado (arts. 208 y 209 CP) para dictar reglamentos o actos administrativos de contenido general en los asuntos de su competencia, desde luego, con sujeción a la ley y al reglamento y sin rebasar el ámbito de regulación normativa de una y otro.*

**Ley 336 de 1996 Artículo 2º.** La seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del Sector y del Sistema de Transporte.

**Comentario del Editor:** El principio fundamental prevalente sobre cualquier otro dentro del transporte es la seguridad, el cual se entiende como la garantía que tiene toda persona de poder desplazarse de un lugar a otro, sin que ningún agente, actor o elementos propio o ajeno a la movilidad se lo impida.

**Ley 336 de 1996 Artículo 8º.** Bajo la suprema dirección y tutela administrativa del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción y ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su pertenencia al orden estatal. Así mismo el Ministerio de Transporte reglamentará todo lo pertinente al transporte turístico contemplado en la Ley 300 de 1996.

**Comentario del Editor:** Son varios los rasgos de profundos efectos jurídicos, administrativos e interpretativos que de esta disposición se desprenden, entre los cuales podemos mencionar: (i) el Ministerio de Transporte es la suprema autoridad administrativa en materia de transporte que existe en el Estado Colombiano, (ii) las autoridades de transporte tienen como funciones estructurales la organización, la vigilancia y el control de la actividad transportadora, (iii) las autoridades de transporte solo ejercen sus funciones dentro de la jurisdicción que les corresponde (iv) el legislador le otorga directamente al Ministerio de Transporte la función reglamentaria sobre el transporte turístico.

## **SECCIÓN II FONDOS DE SEGURIDAD Y PROMOCIÓN PARA EL TRANSPORTE**

**Decreto 1326 de 1998 Artículo 1º.** En desarrollo del artículo 2º de la Ley 336 de 1996 y 2º literal e) de la Ley 105 de 1993, los gremios representativos del orden nacional del sector transporte terrestre automotor, podrán constituir Fondos de Seguridad y Promoción para el Transporte Terrestre.

**Decreto 1326 de 1998 Artículo 2º.** Los Fondos de Seguridad y Promoción para el Transporte Terrestre Automotor podrán incluir en sus estatutos las siguientes estipulaciones:

- a. La participación en el Consejo Directivo de Delegados del Ministerio de Transporte, Policía Nacional, así como otros organismos de seguridad del Estado;
- b. Mecanismos vinculantes de estímulo y sanción para el pago de las cuotas o aportes que se definan;
- c. Régimen de recaudos y su destinación;
- d. Acciones, programas, proyectos e inversiones en materia de seguridad que beneficien al sector transportador terrestre del país;
- e. Campañas e inversiones para reducir la piratería terrestre con participación pública y privada en beneficio del sector transportador terrestre automotor.

**Decreto 1326 de 1998 Artículo 3°.** El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte prestará toda la colaboración y apoyo a los participantes en los Fondos de que trata el artículo 1°.

### **SECCIÓN III COMISIÓN INTERSECTORIAL DE SEGURIDAD EN LAS CARRETERAS**

**Decreto 29 de 2002 Artículo 1°.** *Creación de la Comisión Intersectorial.* Créase la Comisión Intersectorial de Seguridad en las Carreteras, como organismo dirigido a la coordinación y orientación superior de materias relacionadas con la seguridad en las carreteras del país.

**Decreto 29 de 2002 Artículo 2°. Modificado Decreto 3680 de 2007 Artículo 1°.** *Integración.* La Comisión Intersectorial de Seguridad en las Carreteras estará integrada por:

1. El Ministro de Transporte, quien la presidirá.
2. El Ministro del Interior y de Justicia.
3. El Ministro de Defensa Nacional.
4. El Ministro de Educación Nacional.
5. El Ministro de la Protección Social.
6. El Director del Instituto Nacional de Vías.
7. El Gerente del Instituto Nacional de Concesiones.

**Parágrafo 1°.** La Comisión podrá invitar a sus deliberaciones a los funcionarios públicos, particulares, representantes del sector académico, representantes de las agremiaciones, representantes del sector transportador y generador de carga y demás sectores de la sociedad civil que estime necesario, de acuerdo con los temas específicos a tratar.

Serán invitados permanentes el Director de la Policía Nacional, el Director de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, el Director del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses y el Superintendente de Puertos y Transporte.

**Parágrafo 2°.** Los Ministros miembros de la Comisión podrán delegar su asistencia exclusivamente en los Viceministros. El Director del Invías y el Gerente del Inco podrán hacerlo en funcionarios del nivel directivo.

**Decreto 29 de 2002 Artículo 3°. Modificado Decreto 3680 de 2007 Artículo 2°.** Son funciones de la Comisión Intersectorial de Seguridad en las Carreteras, las siguientes:

1. Servir de espacio para la coordinación y orientación superior de políticas, planes, programas y propuestas que contribuyan a garantizar en las carreteras la seguridad vial, el orden público, la libre circulación de personas y vehículos y el diseño de estrategias de prevención y reacción frente a situaciones que afecten la seguridad y la salud de los usuarios.
2. Promover respecto de las competencias de cada una de las instancias participantes, la adopción de estrategias y medidas estructurales que de manera articulada con las demás instancias participantes en la Comisión, apoyen el objetivo de garantizar la seguridad vial, el orden público y la libre circulación de los usuarios de las carreteras y su mejor atención ante la ocurrencia de accidentes de tránsito o de situaciones atentatorias de tales derechos.
3. Establecer de manera articulada, planes, estrategias, políticas y programas que potencien el ejercicio de la participación ciudadana en actividades de apoyo a las medidas que adopten para la seguridad en las carreteras y planes de seguridad vial.
4. Aprobar el Plan Nacional de Seguridad Vial.
5. Diseñar para periodos anuales un plan estratégico para la seguridad en las carreteras y para la atención de impactos negativos de situaciones de orden público y de accidentalidad vial que afecten dicho cometido de seguridad.
6. Promover el desarrollo de convenios interinstitucionales en las materias descritas en este decreto, que objetivamente permitan la canalización de esfuerzos, competencias y recursos articulados hacia los propósitos enunciados.
7. Promover a nivel interinstitucional los programas y acciones orientadas al tratamiento integral de la problemática de la accidentalidad vial, acorde con las responsabilidades institucionales y las competencias de cada una de las instancias participantes y niveles jurisdiccionales.
8. Promover programas para la obtención y administración de los recursos humanos, financieros e interinstitucionales para la gestión de la seguridad vial.

**Decreto 29 de 2002 Artículo 4°. Modificado Decreto 2828 de 2005 Artículo 1°. Reunión y Quórum.** La Comisión Intersectorial de Seguridad en las carreteras se reunirá cuando menos una vez por semestre por convocatoria del Ministerio de Transporte.

**Parágrafo.** Dada la calidad de los miembros que integran la comisión, las reuniones podrán ser no presencial empero en todo caso se dejará constancia en acta de esta circunstancia.

**Decreto 29 de 2002 Artículo 5°. Comités Técnicos.** Mediante resoluciones del Ministro de Transporte, podrán establecerse comités técnicos de discusión con invitación de otras instancias públicas y de los particulares, para la valoración, discusión, propuesta, seguimiento y participación activa de la colectividad, en particular de los sectores transportadores, en asuntos puntuales que se relacionen con la materia objeto del presente decreto.

**Reglamentación:** Resolución 5953 de 2002

**Resolución 5953 de 2002 Artículo 1°. Conformación del Comité Técnico de Discusión.** Conformase un Comité Técnico de Discusión, como foro de discusión participativa que apoye la gestión de la Comisión Intersectorial de Seguridad en las Carreteras.

El Comité Técnico de Discusión que se conforma mediante esta resolución actuará de acuerdo con la invitación que efectúe el Ministerio de Transporte de manera oficiosa o por solicitud de los participantes en el mismo.

**Resolución 5953 de 2002 Artículo 2º. Participantes.** Participarán en el Comité Técnico de Discusión a que se refiere el artículo anterior los siguientes representantes de la sociedad civil que acepten y concurran a la invitación que realice el Ministerio de Transporte:

- 1.Un (1) representante del Ministro de Transporte.
- 2.Un (1) representante de la Policía de Carreteras.
- 3.Un (1) representante de las agremiaciones de transportadores de carga.
- 4.Un (1) representante de las agremiaciones de camioneros.
- 5.Un (1) representante de las agremiaciones de transportadores de pasajeros por carretera.
- 6.Un (1) representante de los empresarios de transporte de pasajeros por carretera.
- 7.Un (1) representante de las agremiaciones de transporte urbano de pasajeros.
- 8.Un (1) representante de las agremiaciones de propietarios de buses urbanos.
- 9.Un (1) representante de las agremiaciones de propietarios de vehículos particulares.

**Parágrafo.** La participación de los funcionarios y particulares representativos de las agremiaciones se llevará a efecto en cuanto acepten y concurran a la invitación del Ministerio de Transporte.

**Resolución 5953 de 2002 Artículo 3º. Reunión.** El Comité Técnico de Discusión de que trata esta resolución se reunirá en las instalaciones del Ministerio de Transporte en las fechas que indique la respectiva invitación y sesionará con el número plural de asistentes que concurra a la misma.

**Resolución 5953 de 2002 Artículo 4º. Actividades a cargo del Comité Técnico de Discusión.** El Comité Técnico de Discusión a que se refiere esta resolución realizará las siguientes actividades:

- 1.Servir de foro de discusión, valoración, análisis, propuesta y seguimiento en materia de seguridad en las carreteras o planes de seguridad vial, que apoye la adopción de medidas correspondientes al sector transporte y las gestiones que competen a la Comisión Intersectorial de Seguridad en las Carreteras.
- 2.Promover y potenciar el ejercicio de la participación ciudadana en actividades de apoyo a las medidas de seguridad que se adopten para las carreteras o en los planes de seguridad vial.
- 3.Valorar, diseñar y generar propuestas que apoyen los propósitos, programas y estrategias institucionales de seguridad en las carreteras.
- 4.Proponer estrategias y gestiones de vigilancia y control ciudadano sobre la utilización de recursos en materia de seguridad en las carreteras.
- 5.Elevar sugerencias que permitan corregir o re direccionar, en cuanto así se estime necesario, la gestión interinstitucional en materia de seguridad en las carreteras.
- 6.Actuar como medio de información ante las respectivas agremiaciones y sectores de la sociedad civil relacionados con la materia objeto de la presente resolución, y servir de medio de canalización de las propuestas, opiniones y demás pronunciamientos que dichas agremiaciones o sectores emitan.
- 7.Designar, cuando se requiera, subcomités encargados de la preparación o análisis de temas específicos.
- 8.Las demás que correspondan a la naturaleza de un foro de esta naturaleza.

**Resolución 5953 de 2002 Artículo 5º. Secretaría Técnica.** La secretaria técnica del Comité Técnico de Discusión de que trata esta resolución será ejercida por el secretario técnico de la Comisión Intersectorial de Seguridad en las Carreteras, quien tendrá a su cargo las siguientes funciones:

- 1.Convocar a las reuniones del Comité Técnico de Discusión por instrucción del Ministro de Transporte.
- 2.Elaborar y suscribir las actas de las reuniones que efectúe el Comité Técnico de Discusión y mantener su archivo.
- 3.Hacer seguimiento a la implementación de las recomendaciones del Comité Técnico de Discusión y a su consideración en la Comisión Intersectorial de Seguridad en las Carreteras creada mediante decreto 29 de 2002.
- 4.Efectuar la coordinación interinstitucional que se requiera para efectos del seguimiento e implementación de las recomendaciones del Comité Técnico de Discusión.
- 5.Verificar las acreditaciones e identificación de los representantes de las agremiaciones que participen en el Comité Técnico de Discusión.
- 6.Coordinar los requerimientos logísticos para la reunión del Comité Técnico de Discusión.

7. Las demás que correspondan a la naturaleza de esta clase de secretaría técnica.

**Resolución 5953 de 2002 Artículo 6°.** *Carácter de los participantes.* Los particulares que actúen en las reuniones del Comité Técnico de Discusión a que se refiere esta resolución, lo hacen motivados en un espíritu cívico de participación ciudadana activa. No generan por este hecho, ninguna clase de vinculación institucional, ni su participación da lugar a remuneración o reconocimiento económico alguno.

Sus actividades se ejercerán consultando principios de participación y apoyo. Se comprometerán públicamente a mantener un apropiado manejo de la información a la cual tengan acceso en virtud de su gestión en el Comité Técnico de Discusión o de su participación en las deliberaciones de la Comisión Intersectorial de Seguridad en las Carreteras.

**Resolución 5953 de 2002 Artículo 7°.** *Competencias Administrativas.* La actuación del Comité Técnico de Discusión creado mediante esta resolución no constituye instancia previa, ni condiciona la adopción de las decisiones que en todo momento corresponden con exclusividad a las autoridades administrativas o a la Comisión Intersectorial de Seguridad en las Carreteras.

Periódicamente se valorarán los resultados y aportes efectivos del Comité Técnico de Discusión de que trata esta resolución. De acuerdo con lo anterior el Ministro de Transporte podrá mantenerlo o determinar su disolución.

En su caso, la disolución del Comité Técnico de Discusión no comporta en ningún evento menoscabo a la gestión participativa que por cualquiera de los canales constitucional y legalmente habilitados considere la sociedad civil en materia de seguridad en las carreteras, ni en las actividades institucionales a cargo del Ministerio de Transporte

**Decreto 29 de 2002 Artículo 6°.** *Secretaría Técnica.* La secretaría técnica de la Comisión Intersectorial de Seguridad en las Carreteras estará a cargo del Ministerio de Transporte a través del funcionario que designe el titular de ese despacho, y ejercerá las siguientes funciones, sin perjuicio de las demás que de acuerdo con su naturaleza se le asignen:

1. Convocar a las reuniones de la Comisión Intersectorial de Seguridad en las Carreteras, por instrucción del Ministro de Transporte.
2. Elaborar y suscribir las actas de las reuniones que efectúe la Comisión Intersectorial de Seguridad en las Carreteras y mantener su archivo.
3. Hacer seguimiento a la implementación de las recomendaciones de la Comisión Intersectorial de Seguridad en las Carreteras.
4. Efectuar la coordinación interinstitucional que se requiera para efectos del seguimiento e implementación de las recomendaciones de la Comisión Intersectorial de Seguridad en las Carreteras.
5. Coordinar los requerimientos logísticos para la reunión de la Comisión Intersectorial de Seguridad en las Carreteras.
6. Ejercer la secretaría técnica en los comités técnicos de discusión que se establezcan.
7. Las demás que correspondan a la naturaleza de esta clase de secretaría técnica.

**Decreto 29 de 2002 Artículo 7°.** *Carácter de los invitados.* Los particulares que asistan por invitación de la Comisión Intersectorial de Seguridad en las Carreteras, o a los comités técnicos de discusión establecidos de conformidad con este decreto, lo hacen motivados en un espíritu cívico de participación ciudadana activa. No generan por este hecho, ninguna clase de vinculación institucional, ni su participación da lugar a remuneración o reconocimiento económico alguno.

Sus actividades se ejercerán consultando principios de participación y apoyo. Se comprometerán públicamente a mantener un apropiado manejo de la información a la cual tengan acceso en virtud de participación en las reuniones de la Comisión Intersectorial de Seguridad en las Carreteras o de los comités técnicos de discusión que se establezcan.

**Decreto 29 de 2002 Artículo 9º. Competencias Administrativas.** Sin perjuicio de lo establecido en este decreto, las entidades que hacen parte de la Comisión Intersectorial de Seguridad en las Carreteras, ejercerán sus competencias sin sujeción a aprobaciones o autorizaciones previas de la misma.

## **SECCIÓN IV CONSEJO CONSULTIVO DEL TRANSPORTE**

**Ley 105 de 1993 Artículo 5º. Modificado Ley 276 de 1996 Artículo 1º.** *Definición de Competencias. Desarrollo de Políticas. Regulaciones sobre Transporte y Tránsito.* Es atribución del Ministerio de Transporte en coordinación con las diferentes entidades sectoriales, la definición de las políticas generales sobre el transporte y el tránsito.

**Comentario del Editor:** Esta disposición le otorga competencia al Ministerio de Transporte no solo para determinar la política general sobre el transporte, sino también, en desarrollo de la misma, para ejercer potestades reglamentarias de orden general, teniendo como marco la ley y los reglamentos.

Créase el Consejo Consultivo de Transporte, que será reglamentado por el Gobierno Nacional, estará integrado por el Ministro de Transporte, dos (2) delegados del Presidente de la República, cinco (5) delegados nominados por las asociaciones de transporte constituidas en el país, así: uno (1) por el transporte carretero de carga, uno (1) por el sector de transporte de pasajeros por carretera, uno (1) por el sector de transporte de pasajeros urbanos, uno (1) por el sector férreo y uno (1) por el sector fluvial, cuya designación la efectuará el Ministerio de Transporte, un (1) representante de la Sociedad Colombiana de Ingenieros y un (1) representante de la Asociación Colombiana de Ingenieros de Transporte - ACIT. Un representante del Sector del Transporte, servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto del sector rural por carretera.

Este Consejo se reunirá por lo menos una vez al semestre y será convocado por el Ministro de Transporte.

En concordancia corresponde específicamente a la Dirección General Marítima las responsabilidades consagradas en el artículo 13, Decreto 2327 de 1991.

**Ley 336 de 1996 Artículo 43.** El Consejo consultivo de transporte a que se refiere el inciso 2º del artículo 5º de la Ley 105 de 1993, también será integrado por un delegado del Transporte Aéreo y por un delegado del Transporte Marítimo.

El Gobierno Nacional reglamentará la forma de designación de los delegados que conforman el Consejo mencionado y propenderá para que en dicha designación estén representadas las distintas regiones del país.

**Reglamentación:** Decreto 2172 de 1997.

**Decreto 2172 de 1997 Artículo 1º.** El Consejo Consultivo de Transporte tendrá el carácter de cuerpo asesor del Ministerio de Transporte, bajo la directa dependencia y orientación del Ministerio del ramo.

**Decreto 2172 de 1997 Artículo 2º.** De conformidad con lo establecido por el artículo 5º de la Ley 105 de 1993, artículo 1º de la Ley 276 de 1996 y el artículo 43 de la Ley 336 de 1996 el Consejo Consultivo de Transporte estará integrado por:

- a) El Ministro de Transporte o su delegado, quien lo preside;
- b) Dos (2) delegados del Presidente de la República;
- c) Siete (7) delegados nominados por las Asociaciones de Transporte en el país así:
  - 1. uno (1) por el transporte de carga por carretera.
  - 2. Uno (1) por el transporte de pasajeros por carretera.
  - 3. Uno (1) por el transporte de pasajeros urbanos.
  - 4. Uno (1) por el transporte férreo.
  - 5. Uno (1) por el transporte fluvial.
  - 6. Uno (1) por el transporte aéreo.
  - 7. Uno (1) por el transporte marítimo.
- d). Un (1) Representante de la Sociedad Colombiana de Ingenieros;
- e) Un (1) Representante de la Sociedad Colombiana de Ingenieros de Transporte ACIT.
- i) Un (1) Representante del sector de transporte, de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto, del sector rural por carretera.

**Decreto 2172 de 1997 Artículo 3º.** El Ministro de Transporte escogerá los delegados con sus respectivos suplentes para ausencias definitivas, a los que se refiere el literal c) del artículo anterior, de una única terna presentada de común acuerdo por las asociaciones de transporte de carácter nacional con personería jurídica vigente, para cada una de las modalidades indicadas. El período de los miembros será de dos (2) años contados a partir de la fecha de su designación.

**Parágrafo.** Para efectos de la designación de los delegados, el Ministerio de Transporte mediante oficio requerirá a las asociaciones de transporte para que en un tiempo máximo de veinte (20) días calendario contados a partir de la fecha de recibo de la respectiva comunicación, presenten la terna de sus nominados. Si vencido el término anterior las asociaciones no presentan sus candidatos, el Ministro de Transporte designará delegados que considere representativos del modo o modalidad de transporte correspondiente.

**Decreto 2172 de 1997 Artículo 4º.** Son funciones del Consejo Consultivo de Transporte:

- a) Asesorar al Ministro de Transporte en la definición de las políticas generales sobre el transporte y tránsito, así como en los planes, programas y proyectos que le correspondan conforme a los lineamientos que señalan las disposiciones pertinentes;

- b) Proponer al Ministro de Transporte los mecanismos para evaluar y vigilar la calidad y eficiencia de los servicios que prestan las empresas de transporte;
- c) Promover el análisis de tecnologías modernas propias para cada uno de los modos de transporte con el fin de recomendar, si es del caso, su adopción;
- d) Crear las comisiones de trabajo que sean necesarias para desarrollar temas específicos sobre transporte y tránsito;
- e) Recomendar la adopción de esquemas que propendan por la integración adecuada de transporte regional, nacional e internacional;
- f) Asesorar al Ministro de Transporte en las políticas que optimicen e integren el transporte multimodal;
- g) Asesorar al Ministro de Transporte en la adopción de medidas para garantizar la seguridad en las acciones del sector;
- h) Darse su propio reglamento interno de funcionamiento;
- i) Las demás que el Ministro de Transporte le señale de acuerdo con su naturaleza.

**Decreto 2172 de 1997 Artículo 5º.** Las recomendaciones que en desarrollo de sus funciones formule el Consejo Consultivo de Transporte no serán obligatorias y sólo tendrán por finalidad orientar al Ministerio de Transporte en el desarrollo de las atribuciones y funciones que legalmente le han sido asignadas.

**Decreto 2172 de 1997 Artículo 6º.** El Consejo Consultivo de Transporte tendrá una Secretaría Técnica a cargo de la Oficina de Planeación del Ministerio de Transporte, cuyas funciones serán asignadas por el Ministerio de Transporte.

**Decreto 2172 de 1997 Artículo 7º.** El Consejo Consultivo de Transporte se reunirá una vez por semestre ordinaria o extraordinariamente cuando lo cite el Ministro de Transporte.

**Decreto 2172 de 1997 Artículo 8º.** Podrán asistir con voz, pero sin voto, al Consejo Consultivo de Transporte, el Director General de Tránsito Terrestre Automotor, el Director General de Transporte Ferroviario, el Director General de Transporte Marítimo, el Director General de Transporte Fluvial, el Director General de Vías e Infraestructura, el Jefe de la Oficina Jurídica y el Director General de la Unidad Especial de la Aeronáutica Civil o sus delegados.

## **SECCIÓN V CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD**

**Ley 336 de 1996 Artículo 40.** Créase el Consejo Nacional de Seguridad del Transporte (CONSET) integrado por cinco (5) miembros designados para un periodo de dos (2) años por el Presidente de la República. La composición del Consejo deberá representar a los distintos Modos de transporte que operen en el país.

**Reglamentación:** Decreto 1042 de 1998

**Decreto 1042 de 1998 Artículo 1º.** El Consejo Nacional de Seguridad del Transporte–CONSET tendrá el carácter de cuerpo asesor del Gobierno, bajo la directa dependencia y orientación del Ministerio del ramo.

**Decreto 1042 de 1998 Artículo 2º.** El Consejo Nacional de Seguridad del Transporte–CONSET estará presidido por el Ministro de Transporte o su delegado, e integrado por:

El señor Fernando Cabrales Pérez, Presidente de Fedetranscol, en representación del Modo de transporte terrestre automotor.

El señor Manuel Guillermo Sarmiento García, Profesor Universitario, experto en política aérea internacional y aspectos legales del transporte aéreo, en representación del Modo de transporte aeronáutico.

El señor Jorge Sossa Beltrán, Directivo de la Asociación de Ingenieros Ferroviarios de Colombia, en representación del Modo de transporte ferroviario.

El señor Sigifredo Ramírez Cardona, Gerente de Marítima Orión Ltda., en representación del Modo de transporte marítimo.

El señor Víctor Manuel Peña Visbal, Miembro de la Junta Directiva de la Federación Nacional de Navieros, Fedenavi, en representación del Modo de transporte fluvial.

Podrán asistir con voz pero sin voto al Consejo Nacional de Seguridad del Transporte -CONSET, el Director General de Seguridad, el Director General de Transporte y Tránsito Terrestre Automotor, el Director General de Transporte Ferroviario y el Director General de Transporte Fluvial del Ministerio de Transporte o sus delegados; así como el Director General Marítimo - DIMAR del Ministerio de Defensa y el Director de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil o su delegado.

**Parágrafo.** Los integrantes tendrán un período de dos (2) años, contados a partir de la fecha de la publicación del presente decreto.

**Decreto 1042 de 1998 Artículo 3º.** El Consejo Nacional de Seguridad del Transporte - CONSET se reunirá ordinariamente una vez por semestre o extraordinariamente cuando los cite el Ministro de Transporte.

**Decreto 1042 de 1998 Artículo 4º.** Los diferentes Consejos o Comités que se hayan conformado del sector transporte o existan al interior de los organismos adscritos o vinculados y cumplan funciones en materia de seguridad del transporte, deberán canalizar sus recomendaciones sobre este tema a través del Consejo Nacional de Seguridad del Transporte - CONSET-

**Decreto 1042 de 1998 Artículo 5º.** El Consejo Nacional de Seguridad del Transporte - CONSET tendrá una Secretaría Técnica a cargo de la Dirección General de Seguridad del Ministerio de Transporte, cuyas funciones serán asignadas por el Ministro de Transporte.

**Ley 336 de 1996 Artículo 41.** El Consejo Nacional de Seguridad del Transporte (CONSET) es un organismo asesor del Gobierno Nacional, tendrá como funciones:

1. Recomendar políticas para la seguridad de todos los Modos de transporte.
2. Formular recomendaciones técnicas que prevengan la ocurrencia de accidentes.

3. Estudiar y analizar los accidentes que ocurran en la actividad del transporte sometidos a su consideración por el Gobierno Nacional, para determinar la causa y las circunstancias relevantes de los mismos.

**Ley 336 de 1996 Artículo 42.** Salvo las reservas legalmente establecidas, el Consejo podrá requerir de cualquier particular o servidor público la presentación de informes o de testimonios que fueren necesarios para cumplir con sus funciones.

El Consejo, antes de emitir sus conclusiones o de formular recomendaciones podrá convocar a audiencias públicas o privadas para ilustrar sus decisiones o exponer las consideraciones en que se fundan las mismas.

## **SECCIÓN VI CONSEJO CONSULTIVO DE TERMINALES**

**Decreto 2762 de 2001 Artículo 21.** Consejo Consultivo de Terminales de Transporte. Crease el consejo consultivo de terminales de transporte como un organismo asesor y consultor del Ministerio de Transporte, el cual estará integrado de la siguiente manera:

- El Ministro de Transporte o su delegado, quien lo presidirá
- Un (1) representante de las entidades gremiales nacionales del transporte intermunicipal de pasajeros.
- Un (1) representante de las entidades gremiales de los terminales de transporte terrestre

Dicho Consejo se reunirá de manera ordinaria una vez cada semestre y de manera extraordinaria cuando lo convoque un número plural de sus integrantes, y tendrá como función principal hacer recomendaciones al Ministerio de Transporte, con relación a las políticas generales sobre terminales de transporte

## **LIBRO CUARTO PRINCIPIOS RECTORES DEL TRANSPORTE**

**Ley 105 de 1993 Artículo 2º.** Principios Fundamentales.

**Comentario del Editor:** Los postulados establecidos en este artículo son parámetros que el legislador le entrega a la sociedad para el desarrollo de la actividad del transporte, pero dichos pautas no solo se aplican para el transporte público sino también al particular, a diferencia de los principios consagrados en el artículo 3º de la misma ley 105 de 1993.

a. *De la Soberanía del Pueblo.* La soberanía reside exclusivamente en el pueblo, del cual emana el poder público. El pueblo la ejerce en forma directa por medio de sus representantes, en los términos que la Constitución establece. Corresponde al Estado garantizar la soberanía completa y exclusiva sobre el territorio, el espacio aéreo y el mar territorial.

b. *De la Intervención del Estado.* Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.

**Comentario del Editor:** El contenido de este literal determina el marco de las competencias del Estado frente al transporte el cual se establece en (i) la planeación, (ii) el control, (iii) la regulación y (iv) la vigilancia. **La planeación** consiste en la armonización y articulación de los diferentes elementos, actores y estrategias tendientes a proyectar la movilización de las personas y las cosas, cumpliendo con los principios consagrados por el ordenamiento jurídico; **el control** consiste en la potestad que tiene el Estado de imponer sanciones ante la comisión de infracciones a las normas de transporte o de establecer compromisos o medidas para el mejoramiento en la prestación del servicio; **la regulación** es el conjunto de reglas técnicas, económicas y jurídicas que establecen el marco dentro del cual se presta y opera el servicio público de transporte y; **la vigilancia** es la potestad que tiene el Estado para monitorear la actividad que realizan los particulares cuando realizan determinada actividad o cumplen determinada función,

c. *De la Libre Circulación.* De conformidad con los artículos 24 y 100 de la Constitución Política, toda persona puede circular libremente por el territorio nacional, el espacio aéreo y el mar territorial, con las limitaciones que establezca la ley.

Por razones de interés público, el Gobierno Nacional podrá prohibir, condicionar el uso del espacio aéreo, la infraestructura del transporte terrestre, de los ríos y del mar territorial y la navegación aérea sobre determinadas regiones y el transporte de determinadas cosas.

**Comentario del Editor:** En este aparte (segundo inciso), la ley está consagrando las razones por las cuales se puede limitar el derecho a la libre circulación, consagrando como único presupuesto las razones de interés público; ahora bien, dicha limitación solo puede ser establecida por el Gobierno Nacional y no por otra autoridad, para condicionar el uso de la infraestructura de transporte terrestre, así como para transportar ciertas mercancías como acontece en el evento de las sustancias controladas.

En caso de conflicto o insuficiencia de la infraestructura del transporte, el Estado preferirá el servicio público colectivo del servicio particular.

**Comentario del Editor:** Este tercer inciso establece la prelación del servicio público colectivo sobre el particular, entendiendo que dentro del colectivo también se hace relación al transporte pasivo de pasajeros, ello en virtud a que se emplean equipos que permiten transportar altas pluralidades de personas.

d. *De la Integración Nacional e Internacional.* El transporte es elemento básico para la unidad nacional y el desarrollo de todo el territorio colombiano y para la expansión de los intercambios internacionales del País.

e. *De la Seguridad.* La seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte.

**Ley 105 de 1993 Artículo 3º. Principios del Transporte Público.** El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios:

**Comentario de Editor:** El encabezado de esta disposición determina los caracteres esenciales del transporte público, sintetizados en los siguientes: (i) es una Industria, (ii) su propósito es la movilización, (iii) existe transporte de personas y

de cosas, (iv) utiliza para cumplir su objeto vehículos (v) los vehículos que utiliza deben ser apropiados a cada infraestructura, (vi) debe ser prestado en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, (vii) debe existir una contraprestación económica por su prestación.

### 1. *Del Acceso al Transporte.* El cual implica:

- a. Que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad.
- b. Que los usuarios sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y las formas de su utilización.
- c. Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo.

**Comentario del Editor:** Este literal trae tres postulados de gran efecto para el sistema normativo de transporte: (a) deben existir políticas que busquen fomentar el uso del transporte, (b) se debe propender por la racionalización de los equipos de acuerdo a la demanda (c) se debe proponer por el uso de los medios masivos de transporte.

- d. Que el diseño de la infraestructura de transporte, así como en la provisión de los servicios de transporte público de pasajeros, las autoridades competentes promuevan el establecimiento de las condiciones para su uso por los discapacitados físicos, sensoriales y psíquicos.

### 2. *Del Carácter de Servicio Público del Transporte.* La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

**Comentario del Editor:** Son tres las características que esta norma le otorga al servicio público de transporte: (i) la calidad, entendiéndose por esta la prestación del servicio bajo estándares de satisfacción al usuario, bajo la premisa que su necesidad es trasladarse de un lugar a otro de manera segura, en equipos apropiados y en la menor cantidad de tiempo posible, (ii) la oportunidad, implica que el servicio debe estar a disposición de los usuarios en el lugar y el momento que las necesidades lo determinen, y (iii) la seguridad, principio que implica la obligación de realizar el transporte sin que elementos diferentes a la decisión misma del usuario lo impidan con incolumidad física y fisiológica del usuario.

Excepcionalmente la Nación, las entidades territoriales, los establecimientos públicos y las empresas industriales y comerciales del Estado de cualquier orden podrán prestar el servicio público de transporte, cuando éste no sea prestado por los particulares, o se presenten prácticas monopolísticas u oligopolísticas que afecten los intereses de los usuarios. En todo caso el servicio prestado por las entidades públicas estará sometido a las mismas condiciones y regulaciones de los particulares.

Existirá un servicio básico de transporte accesible a todos los usuarios. Se permitirán de acuerdo con la regulación o normatividad el transporte de lujo, turístico y especial, que no compitan deslealmente con el sistema básico.

**Comentario del Editor:** La ley contempla tres tipos de transporte cuya prestación debe regular el reglamento, que son: el transporte de lujo, el cual técnicamente no se concibe como un tipo de transporte sino como una forma de prestación, es decir, un nivel de servicio; el transporte turístico y el transporte especial; debe tenerse presente que la ley diferencia estas dos últimas modalidades, las cuales el reglamento (Decreto 174 de 2001) incluyó dentro de una misma.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, Concepto 1925 de 2008; CP Luis Fernando Álvarez

### **El servicio público de transporte**

*Al tenor de lo dispuesto por los artículos 150.23 y 365 inciso 2o. de la Carta Política, corresponde al Congreso de la República regular, mediante ley, el régimen jurídico al cual deben someterse los servicios públicos. En desarrollo de las (sic) dichas competencias el legislador expidió las leyes 105 de 1993<sup>18</sup> y 336 de 1996<sup>19</sup>, que conforman el régimen del servicio público de transporte.*

*Según la ley 105, el servicio de transporte público es una industria orientada a garantizar la movilización de personas o cosas mediante vehículos apropiados, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, servicio que se encuentra sujeto a una contraprestación económica y se rige por unos principios.*

*Advierte la ley en comento que sin perjuicio de lo dispuesto en tratados, acuerdos o convenios de carácter internacional, la prestación del servicio de transporte público se encuentra sujeta a la expedición de un permiso o a la suscripción de un contrato de concesión u operación, y que quien cumpla con los requisitos que al respecto se establezcan, tendrá derecho a ese permiso o contrato de concesión u operación, cuyo otorgamiento a operadores de transporte público o a particulares no genera derechos especiales, diferentes a los estipulados en dichos contratos o permisos.*

*Por su parte la ley 336 de 1996, establece que el servicio público de transporte en el país tiene un alcance nacional y será prestado por empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas de acuerdo con la normatividad vigente.*

*De conformidad con el artículo 11 de la ley en cita, las empresas interesadas en prestar el servicio público de transporte o constituidas para tal fin, deberán solicitar y obtener habilitación para operar, habilitación que consiste en la autorización expedida por la autoridad competente para la prestación del servicio en cada modo de transporte, la cual es intrasferible a cualquier título y cuya reglamentación de las condiciones para su otorgamiento corresponde al gobierno nacional.*

*En el artículo 16, la ley 336 reitera que en las condiciones previstas en el artículo 3o. numeral 7o. de la ley 105 de 1993, además de la habilitación, para la prestación del servicio público de transporte se requiere "... la expedición de un permiso o a la celebración de un contrato de concesión u operación, según que se trate de rutas, horarios o frecuencias de despacho, o áreas de operación, servicios especiales de transporte, tales como: escolar, de asalariados, de turismo y ocasional."*

*Señala la ley en mención que el permiso para la prestación del servicio público de transporte se otorgará mediante concurso, con el fin de garantizar la libre concurrencia y la iniciativa privada sobre creación de nuevas empresas, según lo determine la reglamentación que expida el gobierno nacional.*

*Asimismo, establece que la autoridad competente de transporte podrá conferir permisos especiales y transitorios para superar precisas situaciones de alteración del servicio público ocasionadas por una empresa de transporte en cualquiera de sus Modos, que afecten la prestación del servicio, o para satisfacer el surgimiento de ocasionales demandas de transporte. Sin embargo, es de anotar que una vez superadas las situaciones antes mencionadas, los permisos transitorios cesarán en su vigencia y la prestación del servicio quedará sujeta a las condiciones normalmente establecidas o autorizadas, según el caso.*

*Según el artículo 21 ibídem, cuando para la prestación del servicio público de transporte se proceda mediante concesión, deberá acudirse al trámite de una licitación pública, cumpliendo para ello los procedimientos y las condiciones señaladas*

---

<sup>18</sup> Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.

<sup>19</sup> Por la cual se adopta el ESTATUTO NACIONAL DEL TRANSPORTE

en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública y no podrá ordenarse la apertura de la licitación sin que previamente se haya comprobado la existencia de una demanda insatisfecha de movilización. Caso en el cual el gobierno nacional deberá incluir como criterio de adjudicación, normas que garanticen la competencia y eviten el monopolio.

Finalmente la ley 336 dispone que la cancelación de licencias, registros, habilitaciones o permisos de operación sólo procederá (sic) por las causales establecidas en el artículo 48 de la misma.

3. *De la Colaboración entre Entidades.* Los diferentes organismos del Sistema Nacional del Transporte velarán porque su operación se funde en criterios de coordinación, planeación, descentralización y participación.

4. *De la Participación Ciudadana.* Todas las personas en forma directa, o a través de las organizaciones sociales, podrán colaborar con las autoridades en el control y vigilancia de los servicios de transporte. Las autoridades prestarán especial atención a las quejas y sugerencias que se formulen y deberán darles el trámite debido.

5. *De las Rutas para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros.* Entiéndase por ruta para el servicio público de transporte el trayecto comprendido entre un origen y un destino, con un recorrido determinado y unas características en cuanto a horarios, frecuencias y demás aspectos operativos.

El otorgamiento de permisos o contratos de concesión a operadores de transporte público a particulares no genera derechos especiales, diferentes a los estipulados en dichos contratos o permisos.

**Comentario del Editor:** Esta disposición se constituye en uno de los fundamentos jurídicos que permite aseverar que las habilitaciones, permisos de operación o contratos de operación o concesión, no genera derecho adquirido alguno y por ello es posible la revocatoria de los mismos cuando desaparecen las causas que les han dado origen o cuando se agota el permiso o plazo fijado, según sea el caso.

El Gobierno Nacional ~~a través del Ministerio de Transporte o sus organismos adscritos,~~ establecerá las condiciones para el otorgamiento de rutas para cada modo de transporte, teniendo en cuenta los estudios técnicos que se elaboren con énfasis en las características de la demanda y la oferta.

**Jurisprudencia Constitucional:** Aparte tachado declarado Inexequible por la Corte Constitucional Sentencia C-066 de 1999.

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional Sentencia C-066 de 1999.

... encuentra la Corte que la expresión "a través del Ministerio de Transporte o sus organismos adscritos", resulta violatoria del artículo 189 numeral 11 de la Constitución Nacional, pues, como se sabe, la potestad reglamentaria para el efectivo cumplimiento de la ley corresponde al Presidente de la República, quien habrá de ejercerla mediante la expedición de los decretos, resoluciones y órdenes que resulten necesarios para ello, lo que indica que no puede tal atribución que a él le asigna la Constitución desplazarse a uno de los ministerios, ni a ninguno otro de los organismos del Estado, pues esa potestad se atribuye al Presidente como suprema autoridad administrativa quien, desde luego, al ejercitarla habrá de expedir los decretos necesarios con la firma del Ministro del ramo respectivo.

El otorgamiento de rutas se podrá realizar mediante concurso, en cuyo caso se establecerán las condiciones del mismo.

6. *De la Libertad de Empresa.* Para la constitución de empresas o de formas asociativas de transporte no se podrán exigir otros requisitos que los establecidos en las normas legales y en los reglamentos respectivos.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso anterior, para acceder a la prestación del servicio público, las empresas, formas asociativas de transporte y de economía solidaria deberán estar habilitadas por el Estado. Para asumir esa responsabilidad, acreditarán condiciones que demuestren capacidad técnica, operativa, financiera, de seguridad y procedencia del capital aportado.

**Comentario del Editor:** En el Estado Colombiano, en términos generales, las personas que pretenden prestar el servicio público de transporte deben cumplir con tres fases: (Primera Fase) Existencia de la persona, este cariz hace relación a que si se trata de personas naturales, éstas no solo tengan la capacidad legal para obligarse sino también, de acuerdo con el Código de Comercio, deben tener el carácter de comerciantes; cuando se trate de personas jurídicas, estas deben existir en el mundo jurídico y su objeto social les debe permitir desarrollar la actividad de transporte. (Segunda Fase) Habilitación de la empresa por parte del Estado, este requisito implica la necesidad que el Estado autorice a la empresa para que pueda desarrollar la actividad de transporte verificando el cumplimiento de las condiciones establecidas por el reglamento respectivo. (Tercera Fase) Permiso de Operación, Contrato de Operación o Concesión. Para poder realizar de manera material la actividad de trasladar personas, se hace necesario ser titular de un permiso o un contrato que otorga el estado el cual permite usufructuar una determina ruta o zona de operación.

Por otra parte esta norma le establece al Gobierno Nacional los parámetros para la reglamentación de los requisitos de habilitación de las empresas, parámetros mínimos que no pueden ser obviados, so pena de devenir en ilegales dichos reglamentos.

Las autoridades sólo podrán aplicar las restricciones a la iniciativa privada establecidas en la ley, que 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.

**Comentario del Editor:** Es importante esta norma en la medida que determina las únicas causas que pueden llevar, válidamente, al ejecutivo a suspender o restringir la habilitación de las empresas de transporte; dichas causales son: (a) para evitar la competencia desleal, (b) para evitar el abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado, (c) para garantizar la eficiencia del transporte (d) para garantizar la seguridad de los usuarios.

El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte o sus organismos adscritos reglamentará las condiciones de carácter técnico u operativo para la prestación del servicio, con base en estudios de demanda potencial y capacidad transportadora.

**Jurisprudencia Constitucional:** Inciso declarado Exequible por la Corte Constitucional Sentencia C-066 de 1999.

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional Sentencia C-066 de 1999.

*...la Corte no encuentra quebranto de ninguna norma constitucional, pues, de un lado el contenido mismo del precepto mencionado señala que la reglamentación aludida queda circunscrita a la determinación de “condiciones de carácter técnico u operativo” para la mejor prestación del servicio público de transporte, asuntos estos que por su propia naturaleza son cambiantes, lo que justifica que esas condiciones se fijen por actos administrativos sin que el legislador tenga que ocuparse minuciosamente de cada uno de ellos, y, por otra parte, en la norma en cuestión se le señala a la*

*administración que esa regulación técnico- operativa, no podrá ser arbitraria o caprichosa, sino “con base en estudios de demanda potencial y capacidad transportadora”, es decir se le señalan por la ley los límites con sujeción a los cuales podrá expedir los actos administrativos correspondientes.*

El transporte de carga será prestado por personas naturales o jurídicas debidamente autorizadas por las autoridades y el Gobierno Nacional regulará su funcionamiento. El Gobierno establecerá los lineamientos para que el transporte de carga se lleve a cabo bajo condiciones de seguridad y eficiencia. Igualmente no existirán restricciones para rutas y frecuencias, estas serán determinadas por el mercado. El Gobierno Nacional podrá establecer condiciones técnicas y de seguridad para la prestación del servicio y su control será responsabilidad de las autoridades de tránsito.

*7. De los Permisos o Contratos de Concesión.* Sin perjuicio de lo previsto en tratados, acuerdos o convenios de carácter internacional, la prestación del servicio de transporte público estará sujeta a la expedición de un permiso o contrato de concesión u operación por parte de la autoridad competente.

Quien cumpla con las exigencias que al respecto se establezcan, tendrá derecho a ese permiso o contrato de concesión u operación. Quedan incluidos dentro de este literal los servicios de transportes especiales.

*8. Del Transporte Intermodal.* Las autoridades competentes promoverán el mejor comportamiento intermodal, favoreciendo la sana competencia entre modos de transporte, así como su adecuada complementación.

*9. De los Subsidios a Determinados Usuarios.* El Gobierno Nacional, las asambleas departamentales y los concejos distritales y municipales podrán establecer subsidios a favor de estudiantes, personas discapacitadas físicamente, de la tercera edad y atendidas por servicios de transporte indispensables, con tarifas fuera de su alcance económico. En estos casos, el pago de tales subsidios será asumido por la entidad que lo establece la cual debe estipular en el acto correspondiente la fuente presupuestal que lo financie y una forma de operación que garantice su efectividad. Los subsidios de la Nación sólo se podrán canalizar a través de transferencias presupuestales.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, CP Camilo Arciniegas.

***El transporte, servicio público esencial y actividad económica sujeta a la intervención, regulación, inspección y vigilancia del Estado***

*La relevancia constitucional del transporte como servicio público, ha sido destacada por la jurisprudencia en razón de sus efectos en el desarrollo progresivo de las interacciones de la vida moderna y el significativo progreso social resultante del crecimiento económico que promueve y dinamiza. Se ha puesto de presente:*

*«La 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»<sup>20</sup>.*

*En sentencia de 16 de agosto de 2007 la Sala reiteró:*

---

<sup>20</sup> Sentencia T-604/92 M.P. Eduardo Cifuentes Muñoz.

«La actividad misma del transporte constituye un servicio público, que ha de prestarse en forma permanente, regular y continua, dada la función económica que con ella se cumple y, además, por cuanto resulta indispensable para el desarrollo de las demás actividades de los usuarios, tanto si se trata del desplazamiento de mercancías de un lugar a otro, como en el transporte de pasajeros...»<sup>21</sup>

*El ordenamiento legal caracteriza al transporte público como un servicio público esencial, que se presta bajo la regulación, inspección, control y vigilancia del Estado (Ley 336/96, art. 5º), para asegurar la prelación del interés general sobre el particular, garantizar su prestación eficiente y la protección de los usuarios. La seguridad, según lo disponen el artículo 2º de la ley mencionada, y el literal e) del artículo 2º de la Ley 105 de 1993, constituye prioridad esencial en la actividad del Sector y del Sistema de Transporte en general. Para lograrla el Ministro de Transporte, Director del Sistema como titular de la cartera del respectivo sector, reglamenta las condiciones y permisos administrativos exigibles a las empresas que pretendan prestar este servicio (arts. 2º, 3º, 4º y 5º de la Ley 336 de 1996).*<sup>22</sup>

*Con fundamento en los artículos 150-21, 150-23, 334 y 365 de la Constitución Política y en desarrollo de las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 el Ejecutivo ejerce una intensa y profunda intervención en el transporte público en aras del «mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo», para que en su prestación prevalezca el interés general y se garanticen las condiciones de seguridad, continuidad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizar a los usuarios su prestación eficiente y oportuna.*

*Dentro del marco especial de regulación que le es propio, el servicio público de transporte se presta, en general, por particulares, quienes con sujeción a las condiciones que fije el Estado para garantizar la seguridad, comodidad y accesibilidad (art. 3º Ley 336 de 1996), desarrollan su actividad con fundamento en las garantías constitucionales de la libertad económica y la libre empresa. Estas, en modo alguno impiden a las autoridades ejercer sus competencias de intervención y de regulación normativa, ni establecer restricciones en defensa del interés superior de los consumidores, pues su exacto alcance obliga a interpretarlas sistemáticamente con todas las normas constitucionales con que coexisten y con sus desarrollos legales, lo que significa que su efectividad no puede lograrse a expensas de otras instituciones de rango constitucional. La libertad no tiene el alcance de sustraer a los actores económicos de los controles constitucional y legalmente establecidos...En reciente pronunciamiento, atinente también al servicio público de transporte la Sala reiteró:*

*« La libre competencia y la libertad económica que reconocen los artículos 333 y 334 de la Constitución Política no son absolutas. Deben ejercerse «dentro de los límites del bien común» y, desde luego, con estricta sujeción a sus mandatos. »*<sup>23</sup>

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado Sección Primera, Sentencia del 29 de marzo de 2007, Expediente 11001-03-24-000-2001-00018-01, CP Camilo Arciniegas. Y Consejo de Estado Sentencia de 27 de febrero de 2003, Expediente No. 6973, CP Dr. Camilo Arciniegas Andrade.

### ***El régimen jurídico que regía el transporte como servicio público....***

*Es bien sabido que conforme a lo preceptuado en los artículos 150, numeral 23 y 365 de la Constitución Política, corresponde al Congreso de la República regular mediante ley el régimen jurídico que rige la prestación del servicio público de transporte. En ejercicio de esta competencia de regulación normativa, el Congreso expidió las Leyes 105 de*

<sup>21</sup> C.P. Marco Antonio Velilla Moreno. Expediente No. 00231. Actor: Roberto Medina López. El fallo denegó las pretensiones de nulidad de los actos administrativos expedidos por el Ministerio de Transporte para regular las condiciones de operación de los vehículos de servicio público terrestre automotor de carga y su tiempo de vida útil.

<sup>22</sup> En cumplimiento del deber que corresponde al Estado de regular y vigilar el transporte, se expidió la Ley 336 de 1996, por la cual se unificaron los principios y criterios que sirven de fundamento para la regulación y reglamentación de diversos medios de transporte, entre ellos el terrestre de carga. El artículo 3º. prevé: « [...] el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los artículos 333 y 334 de la Constitución Política.»

Los artículos 4º y 5º preceptúan:

«Artículo 4o. El transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en 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 los particulares.

Artículo 5o. El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo.»

<sup>23</sup> C.P. Camilo Arciniegas Andrade. Expediente No. 03-0027. Actor: Santiago Salah Arguello.

1993 y 336 de 1996 que configuran el régimen jurídico que rige la operación y prestación del servicio público de transporte. Sus fundamentos esenciales son los siguientes:

*El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de las personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica. (Artículo 3º, Ley 105 de 1993).*

*El transporte público se rige, entre otros, por los siguientes principios:*

*La operación del transporte público en Colombia es un servicio público sometido a la regulación del Estado, que ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad. Es deber del Estado evitar que se presenten prácticas monopolísticas u oligopolísticas que afecten los intereses de los usuarios (art. 3º, núm. 2º ib.).*

*El transporte público debe operar sobre la premisa de la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios. (Art. 5º, Ley 336 de 1996)*

*Como servicio público esencial, el transporte público está sujeto a la regulación, inspección, control y vigilancia del Estado. (Artículos 333 y 334 CP).*

*Con fundamento en los artículos 150-21, 150-23, 334 y 365 de la Constitución Política sobre intervención del Estado en la economía y régimen de los servicios públicos, la ley puede facultar al Ejecutivo para que, con miras a mantener la seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizar a los usuarios del servicio su prestación eficiente, reglamente las condiciones que deben cumplir quienes aspiren a la habilitación para prestar el servicio público de transporte o a los permisos necesarios para el efecto (arts. 2º, 3º, 4º y 5º de la Ley 336/96).<sup>24</sup>*

*Dentro del marco especial de regulación que le es propio, el servicio público de transporte se presta, en general, por particulares, quienes con sujeción a las condiciones que fije el Estado para garantizar la seguridad, comodidad y accesibilidad (art. 3º Ley 336 de 1996), desarrollan su actividad con fundamento en las garantías constitucionales de la libertad de empresa y de la libre competencia.*

*La seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del Sector y del Sistema de Transporte. (Artículo 2º, Ley 336).*

*Para estos efectos, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarles a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico. (Artículo 3º ídem)*

**Ley 105 de 1993 Artículo 4º. Protección del Ambiente.** Para la construcción de obras públicas que tengan un efecto sobre el ambiente, la entidad pública-promotora o constructora de la obra, elaborará un estudio de impacto ambiental, que será sometido a consideración de la Corporación del Medio Ambiente que tenga jurisdicción en la zona donde se proyecta construir. La entidad ambiental dispondrá de sesenta (60) días calendario para considerar el programa. ~~Vencido este término se aplicará el silencio administrativo positivo.~~

**Jurisprudencia Constitucional:** Aparte tachado declarado Inexequible por la Corte Constitucional Sentencia C-328 de 1995.

Una vez expedidas las autorizaciones de licencia ambiental para los proyectos, se solicitará al municipio respectivo la autorización correspondiente con base en ésta, para lo cual el municipio tendrá un término de treinta (30) días, o de lo contrario se aplicará el

---

<sup>24</sup> Sentencia C-043 de 1998.

silencio administrativo positivo. Contra los actos proferidos por los Alcaldes municipales proceden los recursos por vía gubernativa de que trata el Título II, Capítulo I, artículos 49 y siguientes del Código Contencioso Administrativo.

La autoridad del sector de transporte competente, en concordancia con la autoridad ambiental establecerá los niveles máximos de emisión de sustancias, ruidos y gases contaminantes de los motores de los distintos tipos de naves y vehículos. El control sobre el cumplimiento de estas disposiciones, será ejercido por las autoridades competentes.

**Ley 336 de 1996 Artículo 4°.** El transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en 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 los particulares.

**Ley 336 de 1996 Artículo 5°.** El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el Reglamento para cada Modo.

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional, Sentencia T-1094 de 2005

*La Constitución Política consagra en el numeral 23 del artículo 150 que es función del Congreso de la República expedir las leyes que regirán la prestación de los servicios públicos. Además, el Constituyente dispuso en el artículo 365 de la Carta 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 jurisprudencia de esta Corte ha señalado en reiteradas ocasiones la relevancia constitucional del transporte como servicio público. Ello en reconocimiento de la trascendencia que dicho servicio ha adquirido en la vida moderna y que ha permitido un enorme progreso social y crecimiento económico<sup>25</sup>.*

*Además, el transporte público ha sido catalogado por la ley como un servicio público esencial (Artículo 5 de la Ley 336 de 1996.). De acuerdo con lo dispuesto por el legislador, tal servicio 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. Además, para la prestación de este servicio, la ley desarrolla 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 “las empresas, formas asociativas de transporte y de economía solidaria deberán estar habilitadas por el Estado”; 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, sólo podrán aplicar las restricciones a la garantía constitucional de libre empresa establecidas en la ley “que 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, establece que el Estado “regulará 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.*

---

<sup>25</sup> Sent. T-604/92 M.P. Eduardo Cifuentes Muñoz

Ahora bien, el capítulo IV de la Ley 336 de 1996 establece que las condiciones de prestación del servicio público de transporte estará sujeta a la habilitación y a la expedición de un permiso<sup>26</sup>. Ha dicho la Corte respecto de este tema que las licencias, permisos o habilitaciones son actos administrativos de autorización otorgadas por el Estado a los particulares, en ejercicio del poder de policía administrativa, para que, cumplidos ciertos requisitos legales o reglamentarios que consultan las necesidades del bien común y de la seguridad pública, aquellos desarrollen una actividad amparada por el ordenamiento jurídico, como ocurre en el caso de los servicios públicos. Por esta razón, la licencia, permiso o habilitación constituye el título sin el cual la actividad desplegada por el particular deviene ilegítima. Además debe señalarse que la intervención estatal en el otorgamiento y prórroga de las licencias, reviste aún mayor importancia tratándose de aquellas que se dan para ejercer una actividad que implica la prestación de un servicio público. En estos casos, al igual que ocurre con el contrato estatal de concesión de servicios públicos, la Administración goza de ciertos derechos y prerrogativas ante los beneficiarios de las mismas como son, entre otros: 1) el derecho a introducir las modificaciones que considere necesarias para obtener una mejor organización y funcionamiento del servicio; 2) el derecho a exigir al operador del servicio la adaptación del mismo a las nuevas demandas o conveniencias para los usuarios; 3) la vigilancia y control sobre la actividad desarrollada, lo cual se justifica por el interés público que aquella involucra, y que, finalmente, origina el otorgamiento de la licencia; 4) el derecho a exigir al operador del servicio el cumplimiento debido del mismo, 5) el derecho a revocar la licencia de funcionamiento antes de cumplirse el plazo estipulado, por razones de interés público o por circunstancias previamente definidas en la Constitución, la ley o los reglamentos.<sup>27</sup>

Debe entenderse que dentro de las facultades delegables por expreso mandato de Ley, se encuentran previstas las concernientes a la concesión de las licencias requeridas para la prestación del servicio público de transporte.

Así las cosas, es necesario indicar que la expedición de tarjetas de operación a vehículos de servicio público se encuentra reglamentada por medio de los decretos 170, 171, 172, 174 y 175 de 2001 expedidos por el Ministerio del Transporte. El Decreto 172 de 2001 señaló<sup>28</sup> que el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi se presta de manera regular dentro de la jurisdicción de un distrito o municipio y en las áreas metropolitanas de conformidad con las normas que las regulan. Además, reiterando la competencia en razón del territorio que tienen los municipios en relación con la concesión de licencias para el transporte público, precisó en su artículo 8º que, para efectos de aplicación del decreto, son autoridades de tránsito (sic) competentes, en la jurisdicción distrital y municipal, los alcaldes municipales y distritales o los organismos en los cuales éstos delegaran tal atribución. En concordancia con ello se estipuló también en el mismo decreto<sup>29</sup> que la autoridad de transporte competente es la encargada de expedir la tarjeta de operación para los taxis.

En síntesis, debe decirse entonces que el servicio de transporte público tiene la característica de haber sido señalado por la Ley como servicio público esencial. Además, en la medida en la que tiene este carácter, el Estado ejerce sobre el mismo la potestad de control y regulación, entre cuyos aspectos se puede enunciar la concesión de licencias para la adecuada operación de tal servicio. El ejercicio de esta competencia la tienen los municipios dentro de su territorio.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado; Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, Sentencia del 23 de Septiembre de 1999; CP Gabriel Eduardo Mendoza

En el artículo 5º *ibidem* se previó que el carácter de servicio público esencial implica la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios.

De manera que una de las formas para garantizarle al usuario la eficiente prestación del servicio y la seguridad en su transporte o el de sus cosas la constituye la responsabilidad de quienes tienen a su cargo tal prestación y nada impide que ésta pueda ser solidaria, como se previó en el artículo 36 de la Ley 336 de 1996, el cual a pesar de haber sido modificado posteriormente por el artículo 305 del Decreto 1122 de 1999 conservó la regulación atinente a dicha responsabilidad solidaria.

---

<sup>26</sup> Artículo 16 de la Ley 336 de 1996: "De conformidad con lo establecido por el Artículo 3o. numeral 7o. de la Ley 105 de 1993, sin perjuicio de lo previsto en Tratados, Acuerdos o Convenios de carácter internacional, la prestación del servicio público de transporte estará sujeta a la habilitación y a la expedición de un permiso o a la celebración de un contrato de concesión u operación, según que se trate de rutas, horarios o frecuencias de despacho, o áreas de operación, servicios especiales de transporte, tales como: escolar, de asalariados, de turismo y ocasional."

<sup>27</sup> *Ibidem*

<sup>28</sup> Artículo 28

<sup>29</sup> Artículo 40

Además, ha sido una constante en la ley consagrar una responsabilidad solidaria en tratándose de la prestación del servicio público de transporte. Obsérvese, por ejemplo, que el artículo 991 del C.de Co., modificado por el artículo 9º del Decreto 01 de 1990, señala que cuando la empresa de servicio público no sea la propietaria del vehículo en que se efectúa el transporte, el propietario de éste, la empresa que contrate y la que conduzca “responderán solidariamente del cumplimiento de las obligaciones que surjan del contrato de transporte”.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado; Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Quinta, Sentencia del 05 de Agosto de 2004; CP Darío Quiñonez

### **El servicio público de transporte terrestre no constituye ejercicio de función pública.**

*En el marco conceptual expuesto, si bien el transporte público de pasajeros por carretera constituye un servicio público esencial, tal como lo define inclusive expresamente el artículo 5º de la Ley 336 de 1996, significa que se trata de la satisfacción de una necesidad de interés general a cargo de particulares, sujeta en su desarrollo a la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía del servicio y a la protección de los usuarios, de conformidad con los derechos y obligaciones que para el efecto señala la ley y el reglamento, bajo la inspección y vigilancia del Estado. Pero, la prestación de dicho servicio no implica el ejercicio de función pública, en cuanto no corresponde al ejercicio de competencias atribuidas a los órganos y servidores del Estado.*

*Sobre el particular, la doctrina inclusive tiene precisada la diferencia existente entre función pública y servicio público, que, si bien son dos figuras próximas en el ámbito del derecho público, cada una de ellas posee su propia caracterización y tipificación que las diferencia entre sí, “esta distinción procede de la doctrina italiana y fue elaborada frente a la pretensión inicial de que «toda tarea administrativa es constitutiva de servicios públicos» hoy ya desechada. No obstante, puede decirse que la función pública participa en todo caso del poder del Estado, y que es de carácter siempre jurídico, mientras que el servicio público es de carácter material y técnico y en muchas de sus manifestaciones no puede utilizar el poder público (por ejemplo, y en la mayoría de los casos, para imponer coactivamente su utilización).”<sup>30</sup>*

El servicio privado de transporte 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. En tal caso sus equipos propios deberán cumplir con la normatividad establecida por el Ministerio de Transporte. Cuando no se utilicen equipos propios, la contratación del servicio de transporte deberá realizarse con empresas de transporte público legalmente habilitadas en los términos del presente Estatuto.

**Ley 336 de 1996 Artículo 6.** Por actividad transportadora se entiende un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios Modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes basadas en los Reglamentos del Gobierno Nacional.

**Ley 336 de 1996 Artículo 7º.** Para ejecutar operaciones de Transporte Multimodal nacional o internacional, el operador de Transporte Multimodal deberá estar previamente inscrito en el Registro que para el efecto establezca el Ministerio de Transporte. Para obtener este registro, el solicitante deberá acreditar el cumplimiento de los requisitos, relacionados con la calidad del modo de transporte, con el capital, agentes y representantes, cobertura de seguros de responsabilidad civil y demás que sean exigidos por las normas reglamentarias.

---

<sup>30</sup> DE LA CUETARA, Juan Miguel. “La Actividad de la Administración”. Editorial Tecnos S.A., Madrid, 1983, pág. 139.

Los agentes o representantes en Colombia de operadores de Transporte Multimodal extranjeros, responderán solidariamente con sus representados o agenciados por el cumplimiento de las obligaciones y las sanciones que le sean aplicables por parte del Ministerio de Transporte.

En todo caso, la reglamentación a que se refiere este artículo estará sujeta a las normas internacionales adoptadas por el país y que regulen la materia.

## LIBRO QUINTO

### REGULACIÓN DEL TRANSPORTE

**Ley 105 de 1993 Artículo 68°.** El Gobierno Nacional compilará y publicará las normas administrativas, técnicas y laborales sobre las diversas modalidades del sector transporte, reuniendo las normas de la presente Ley y sus concordantes, con el Decreto 2171 de 1992; a fin de facilitar la interpretación y ejecución de los mandatos legales.

**Ley 769 de 2002 Artículo 28. Modificado Artículo 8° Ley 1383 de 2010.** *Condiciones Tecnomecánicas, de Emisiones Contaminantes y de Operación.* Para que un vehículo pueda transitar por el territorio nacional, debe garantizar como mínimo un perfecto funcionamiento de frenos, del sistema de dirección, del sistema de suspensión, del sistema de señales visuales y audibles permitidas y del sistema de escape de gases; y demostrar un estado adecuado de llantas, del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos y cumplir con las normas de emisiones contaminantes que establezcan las autoridades ambientales.

**Parágrafo 1°.** Las autoridades de tránsito ejercerán en los vehículos de servicio público de transporte, un control y verificación del correcto funcionamiento y calibración de los dispositivos utilizados para el cobro en la prestación de un servicio público.

**Parágrafo 2°.** La Superintendencia de Puertos y Transporte, contratará los servicios de un centro de llamadas, el cual estará bajo su vigilancia, inspección y control, mediante el cual cualquier persona podrá reportar la comisión de infracciones de tránsito, o la violación al régimen de sanciones por parte de las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor. Las llamadas no tendrán costo alguno. Los costos de dicho servicio serán sufragados por las empresas de servicio público de transporte automotor en proporción al número de vehículos vinculados.

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional Sentencia C-321 de 2009

...el Congreso de la República creó una tasa, es decir, "un ingreso tributario establecido unilateralmente por el Estado, pero que sólo se hace exigible en el caso de que el particular decida utilizar el servicio público específico financiado por la tasa correspondiente"<sup>31</sup>. En efecto, las empresas de servicio automotor deberán sufragar los costos de mantenimiento de un centro de llamadas, contratado por la Superintendencia de Puertos y Transporte, al cual podrán acudir los usuarios del servicio para reportar la comisión de infracciones de tránsito o la violación al régimen de sanciones por parte de aquéllas. En otras palabras, se está imponiendo una contraprestación al funcionamiento de un servicio público". "En cuanto al **sujeto activo**, queda claro que es el Estado, representado por la Superintendencia de Puertos y Transporte, entidad que deberá, a su vez, contratar los servicios de un centro de llamadas, el cual estará bajo su vigilancia, inspección y control". "El **sujeto pasivo**, por su parte, también se encuentra plenamente previsto por la norma objetada, ya que se trata de las empresas de servicio público terrestre automotor; en tanto que el **hecho generador**, lo constituye la prestación del servicio público de transporte terrestre". "...el legislador previó esos parámetros generales destinados a fijar los sistemas y métodos para determinar la tarifa de la tasa, por cuanto dispuso que aquella deberá ser liquidada "en proporción al número de vehículos vinculados", es decir que, a mayor número de vehículos inscritos por la empresa transportadora, correlativamente será mayor la tarifa de la tasa que deberán pagar por concepto de mantenimiento del servicio de reporte de infracciones de tránsito".

Con dicho propósito, los vehículos de servicio público y oficial, de manera obligatoria deberán llevar un aviso visible tanto en el interior como en el exterior en el que se señale el número telefónico correspondiente al centro de llamadas antes indicado.

Los vehículos de servicio público deberán llevar además marcado en los costados y en el techo el número de la placa según normas que profiera el Ministerio de Transporte.

**Reglamentación:** Resolución 2999 de 2003. **Tercera Placa**

**Resolución 2999 de 2003 Artículo 1º.** A partir del 1º de enero de 2004, todos los vehículos de servicio público, deberán llevar el número de la Placa Única Nacional asignada en la matrícula, instalada en la parte superior externa y en ambos costados del vehículo.

**Resolución 2999 de 2003 Artículo 2º.** Para los efectos previstos en el Artículo anterior, el número de la placa deberá quedar impreso en lamina reflectiva, tipo 1 o de características superiores, que cumpla con las especificaciones de la Norma Técnica Colombiana NTC 4739, -láminas retrorreflectivas para el control de tránsito-.

La reproducción tendrá las características de diseño, colores, logotipo, tipo de letra y números de la Placa Única Nacional Vigente.

**Resolución 2999 de 2003 Artículo 3º.** *En los costados.* Los vehículos clase **bus, buseta y microbús**, deberán colocar el número de placa sobre la parte externa lateral media de ambos costados.

Los vehículos clase **automóvil y camioneta**, deberán colocar el número de placa en la parte externa lateral media de las puertas traseras.

Los vehículos clase **campero**, deberán colocar el número de placa en la parte externa lateral media de las puertas delanteras.

Los vehículos de **transporte de carga** deberán colocar el número de placa en la parte externa lateral media de las puertas de la cabina.

Las dimensiones de la placa para estos vehículos serán de 500 mm. de largo por 250 mm de ancho.

---

<sup>31</sup> Sentencia C- 950 de 2007.

**Resolución 2999 de 2003 Artículo 4º.** *En el techo.* Los vehículos de servicio público deberán colocar el número de placa de que trata esta disposición, de manera perpendicular al eje longitudinal del vehículo, en la parte superior externa del techo, centrado transversalmente.

Los vehículos de transporte de carga, deberán colocar el número de la placa, en la parte superior externa de la cabina.

Las dimensiones de la placa para estos vehículos serán de 660 mm. de largo por 330 mm de ancho.

**Resolución 2999 de 2003 Artículo 5º.** Sobre el número de la placa no se podrán instalar elementos que dificulten su lectura.

**Adicionada** Resolución 8941 de 2003

**Resolución 8941 de 2003 Artículo 1º.** Los vehículos de servicio público de transporte Metropolitano, Distrital o Municipal que con anterioridad a la vigencia de la Resolución 02999 del 19 de mayo de 2003 hayan instalado en el costado del vehículo la reproducción del número de placa asignada en la matrícula, cumpliendo con las disposiciones establecidas por la autoridad local, podrán continuar con las condiciones señaladas.

**Resolución 8941 de 2003 Artículo 2º.** Los vehículos a que se refiere el Artículo anterior, deberán dar cumplimiento a lo preceptuado en el Artículo cuarto de la Resolución 02999 del 19 de mayo de 2003, para instalación del número de la placa asignada en la matrícula, en la parte superior externa (techo).

**Resolución 8941 de 2003 Artículo 3º.** *Disposición General.* Para aquellos vehículos en los cuales las especificaciones de fábrica, o los dispositivos especiales necesarios para la prestación del servicio, no les permita la instalación del número de placa en la parte superior externa centrada, ésta podrá colocarse en el lugar que más se ajuste a lo exigido. En todo caso deberá ubicarse en la parte superior externa (techo) y permitir su perfecta visibilidad.

**Adicionada** Resolución 909 de 2005

**Resolución 909 de 2005 Artículo 1º.** Adicionar la Resolución 2999 de mayo 19 de 2003 en el sentido de incluir la ubicación del número de la placa en los costados y en el techo de los vehículos de servicio público de transporte masivo, tipo articulados y biarticulados.

**Resolución 909 de 2005 Artículo 2º.** Los vehículos de servicio público de transporte masivo, tipo articulados y biarticulados deberán llevar el número de la placa única nacional, asignada en el registro inicial, instalada en la parte externa lateral media del segundo cuerpo del vehículo en cada costado y en la parte externa del techo perpendicular al eje longitudinal, conforme a los diseños anexos, los cuales hacen parte integral de esta disposición. La reproducción tendrá las características de diseño, colores, logotipo, tipo de letra y números de la PLACA UNICA NACIONAL VIGENTE.

**Resolución 909 de 2005 Artículo 3º.** Para efectos de lo previsto en el Artículo anterior, las dimensiones de la placa ubicada en los costados será 500 mm de largo por 250 mm de ancho y para la parte externa del techo, de 660 mm de largo por 330 mm de ancho. Así mismo, el número de la placa deberá quedar impreso en lámina reflectiva tipo 1 conforme a las especificaciones de la Norma Técnica Colombiana NTC-4739.

Las obligaciones previstas en este Artículo y la contratación de los servicios del centro de llamadas deberán implementarse en un término no mayor de un (1) año contado a partir de la fecha de promulgación de la presente ley.

**Jurisprudencia Constitucional:** La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-321 de 2009 decidió declarar infundada la objeción presidencial presentada<sup>32</sup> contra el parágrafo 2 del Artículo 8º del proyecto de ley.núm. 012 de

---

<sup>32</sup> Consideró el Presidente de la República que la norma no atiende los preceptos constitucionales y la doctrina constitucional para adoptar esta clase de medidas, toda vez que, tan sólo se limita a señalar que el responsable del pago son las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor y que dicho pago debe hacerse en proporción al número de vehículos vinculados

2006 Cámara, 087 de 2007 Senado (hoy la Ley 1383 de 2010), "Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito) y se dictan otras disposiciones", y en consecuencia, se declara executable.

**Comentario del Editor:** En primer lugar debe tenerse claro que esta norma está dirigida a todos los usuarios de la infraestructura vial a través de vehículos automotores y a las autoridades de control operativo en la medida que aquellos vehículos que no garanticen un perfecto funcionamiento de (i) frenos, (ii) sistema de dirección, (iii) sistema de suspensión, (iv) sistema de señales visuales y audibles permitidas, (v) sistema de escape de gases; o que no demuestren un estado adecuado de (vi) llantas, (vii) conjunto de vidrios de seguridad, (viii) espejos y (ix) cumplir con las normas de emisiones contaminantes que establezcan las autoridades ambientales; pueden ser objeto de inmovilización al establecerse estas condiciones como requisito de circulación. En segundo lugar, fruto de la modificación realizada por la ley 1383 de 2010, se varió la figura del denominado "como conduzco" dado que se ha dispuesto la centralización a manos del estado de la recepción de las quejas por el incumplimiento de las normas de tránsito y transporte, esta medida puede convertirse en un adecuado instrumento de control social siempre y cuando se establezcan medidas que garanticen la efectividad de las investigaciones administrativas; igualmente es de anotar que el legislador ha previsto la creación de una tasa a cargo de las empresas de transporte para el sostenimiento del centro de llamadas.

***Ley 769 de 2002 Artículo 85. Aprovechamiento de combustible.*** El aprovisionamiento de combustible a los vehículos debe hacerse con el motor apagado.

Los conductores de vehículos de servicio público de radio de acción nacional y los de transporte especial y escolar, al aprovisionarse de combustible deberán hacer descender a los pasajeros. Los vehículos de servicio público colectivo de radio de acción metropolitano, distrital o municipal, no podrán aprovisionar combustible mientras que estén prestando el servicio.

Los conductores de servicio público no deben, en ninguna circunstancia, abandonar el vehículo dejando los pasajeros dentro de él.

***Ley 769 de 2002 Artículo 87. De la Prohibición de Llevar Animales y Objetos Molestos en Vehículos para Pasajeros.*** En los vehículos de servicio público de pasajeros no deben llevarse objetos que puedan atentar la integridad física de los usuarios; ni animales, salvo que se trate de perros lazarillos. El equipaje deberá transportarse en la bodega, baúl o parrilla.

***Ley 769 de 2002 Artículo 91. Modificado Artículo 16 Ley 1383 de 2010. De los Paraderos.*** Todo conductor de vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor debe recoger o dejar pasajeros exclusivamente en los sitios permitidos por las autoridades competentes y conforme con las rutas y horarios, según sea el caso.

El incumplimiento de esta norma se sancionará con treinta (30) smldv, las empresas de servicio público a las cuales se encuentren vinculados tales vehículos serán solidariamente responsables por el pago de la multa.

**Comentario del Editor:** La sanción por dejar o recoger pasajeros en los lugares no permitidos está sancionada por el artículo 131 literal C, numeral 19, con 15 salarios mínimos legales diarios: del contenido del inciso segundo del artículo 91 y del referido artículo 131, puede inferirse que a la misma conducta le está siendo asignadas dos sanciones, lo cual indica que en aplicación del principio de favorabilidad y la prevalencia de norma posterior sobre norma anterior, debe darse aplicación a la sanción del numeral 19 del literal C del artículo 131 siendo inaplicable la sanción contenida en el inciso segundo del artículo 91.

**Ley 769 de 2002 Artículo 92. Del comportamiento de los pasajeros.** Cuando algún usuario del transporte público profiera expresiones injuriosas o groseras, promueva riñas o cause cualquier molestia a los demás pasajeros, el conductor detendrá la marcha y dará aviso a la autoridad policiva más cercana para que obligue al perturbador a abandonar el vehículo, sin perjuicio de las sanciones a que haya lugar.

**Ley 769 de 2002 Artículo 93. Modificado Artículo 17 Ley 1383 de 2010. Control de infracciones de conductores.** Los organismos de tránsito deberán reportar diariamente al Sistema Integrado de Multas y Sanciones por infracciones de tránsito las infracciones impuestas, para que este a su vez, conforme y mantenga disponible el Registro Único Nacional de Tránsito RUNT.

**Parágrafo 1°.** La Superintendencia de Puertos y Transporte sancionará con multa equivalente a cien salarios mínimos legales mensuales vigentes (100 smlmv) a las empresas de transporte público terrestre automotor, que tengan en ejercicio a conductores con licencia de conducción suspendida o cancelada.

**Parágrafo 2°.** Las empresas de transporte público terrestre automotor deberán establecer programas de control y seguimiento de las infracciones de tránsito de los conductores a su servicio. Dicho programa deberá enviarse mensualmente por las empresas de transporte público terrestre automotor a la Superintendencia de Puertos y Transporte. Las empresas que no cumplan con lo antes indicado serán sancionadas por dicha entidad con una multa equivalente a cien salarios mínimos legales mensuales vigentes (100 smlmv).

**Jurisprudencia Constitucional:** La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-856 de 2009 decidió Declarar cumplida la exigencia del Artículo 167 de la Constitución Política, en cuanto al Artículo 17 del proyecto de Ley No. 012 de 2006 Cámara, 087 de 2007 Senado (hoy la Ley 1383 de 2010), “*Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito) y se dictan otras disposiciones*”. En consecuencia, lo declara **EXEQUIBLES**.

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional Sentencia C-321 de 2009

*En el caso concreto, el Presidente de la República alega que resulta inconveniente preservar dos sistemas informáticos como lo son el SIMIT y el RUNT, por cuanto ello implicaría incurrir en costos innecesarios. Por el contrario, el Congreso sostiene que tal situación no se presentaría ya que se trata de dos sistemas operativos distintos, y que por ende, es pertinente preservarlos ambos. Como se puede ver, se trata realmente de argumentos de oportunidad, relacionados además con aspectos de carácter técnico, cuyo control escapa igualmente a la competencia del juez constitucional”.*

**Comentario del Editor:** Dispositivo complejo cuyo análisis debe hacerse por segmentos: (i) En primer lugar se establece por vía legal una obligación que perfectamente pudo haberse establecido por vía reglamentaria como es la obligación diaria de los organismos de tránsito de reportar la información al Sistema Integrado de Multas e Infracciones de Tránsito y este a su vez, con la misma periodicidad, al Registro Único Nacional de Tránsito; (ii) En un estatuto de tránsito se crea una nueva sanción de transporte y es aquella de cien salarios mínimos legales mensuales para aquellas empresas de transporte público, en cualquier modalidad, “que tengan en ejercicio” a conductores con licencia de conducción cancelada o suspendida, cuando la norma habla de conductores que se tengan en ejercicio se hace referencia, de acuerdo a los anales del Congreso y a la exposición de motivos de la Ley a conductores contratados directa o indirectamente por la empresa; y (iii) Se establece una obligación para todas las empresas de tener un programa de control de infracciones de tránsito, teniendo la obligación, independiente a si son vigiladas o no por la Superintendencia de Puertos y Transporte, de enviar dichos programas de control a esta entidad y esta Superintendencia podrá sancionar a aquellas que no remitan dicha información, la Supertransporte asume competencia por ley para adelantar estas investigaciones, independiente a

si se trata de empresas de transporte de radio de acción nacional, distrital, metropolitano o municipal.

**Ley 769 de 2002 Artículo 132. Fumador.** El pasajero que sea sorprendido fumando en un vehículo de servicio público, será obligado a abandonar el automotor y deberá asistir a un curso de seguridad vial. Si se tratare del conductor, éste también deberá asistir a un curso de seguridad vial.

**Jurisprudencia Constitucional:** La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-1090-03 Decidió Declarar **EXEQUIBLE** el primer inciso del Artículo 132 de la Ley 769 de 2002, por el cargo analizado<sup>33</sup>

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional Sentencia C-1090 de 2003.

*El trato diferente dado por el legislador al pasajero que sea sorprendido fumando en un vehículo de servicio público y al pasajero de transporte particular que se encuentre en la misma circunstancia no viola la constitución...” En el caso concreto del inciso primero del Artículo 132 de la Ley 769 de 2002, es evidente que la sanción impuesta al pasajero que sea sorprendido fumando en un vehículo de servicio público, a diferencia de la que se había consagrado en el párrafo del mismo Artículo para el conductor, apunta esencialmente a la protección del derecho a la salud de todas las personas que también se encuentran al interior del mismo vehículo de servicio público, la que verían afectada con la conducta de aquel pasajero que fume al interior de esta clase de transporte, así como a mantener la buena calidad en la prestación de este servicio de transporte...”...sin duda los usuarios del servicio público pueden ver realmente comprometida su salud con la conducta de un pasajero que fume al interior de esta clase de vehículos, dado que por necesidad u otras circunstancias se ven obligados a utilizar esa clase de servicio al no tener la posibilidad de tomar otra opción”*

**Parágrafo.** El conductor ~~de servicio público de transporte de pasajeros~~ que sea sorprendido fumando mientras conduce se hará acreedor a una sanción de diez (10) salarios mínimos legales diarios vigentes.

**Jurisprudencia Constitucional:** La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-1090-03 Decidió Declarar **EXEQUIBLE** el párrafo del Artículo 132 de la Ley 769 de 2002, por el cargo analizado<sup>34</sup>, salvo la expresión tachada, que se declara **INEXEQUIBLE**.

**Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° Concepto 48490 de 2008:** “En este orden de ideas es necesario manifestar que la prohibición de fumar dentro de un vehículo cobija tanto a los vehículos de servicio público como particular.” Sentencia Corte Constitucional C-1090 de 2003.

## LIBRO SEXTO

### REPOSICIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR

#### SECCIÓN I DISPOSICIONES GENERALES

**Ley 105 de 1993 Artículo 6º. Inciso 1º Adicionado Artículo 2º Ley 276 de 1996.** *Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de Pasajeros y/o Mixto.* La vida útil máxima de los vehículos terrestres de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto será de veinte (20) años. Se excluyen de esta reposición el parque automotor de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto (camperos, chivas) de servicio público

<sup>33</sup> El cargo analizado fue la violación al principio de igualdad –Artículo 13 Superior-

<sup>34</sup> El cargo analizado fue la violación al principio de igualdad –Artículo 13 Superior-

colectivo de pasajeros y/o mixto del sector rural, siempre y cuando reúnan los requisitos técnicos de seguridad exigidos por las normas y con la certificación establecida por ellas.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 33519 del 2 de agosto de 2005:** "2.- La Ley 688 de 2001, le permite al propietario de un vehículo dos opciones: la reposición, que es sustituir un vehículo que ha alcanzado su vida útil por otro nuevo o de menor edad y la renovación, que es la venta de un vehículo de transporte público para adquirir un vehículo de un modelo posterior, siempre y cuando se encuentre dentro de la vida útil. 3.- El proceso de desintegración física total procede cuando el vehículo ha cumplido su vida útil, esto es los 20 años, razón por la cual usted puede afiliarse al vehículo a otra empresa que no ha alcanzado el término de vida útil, siempre y cuando tenga capacidad transportadora puede ingresar uno por reposición."

**Concepto Ministerio de Transporte N° 57413 del 1 de diciembre de 2005:** "Significa lo anterior que los camperos de servicio público de pasajeros y/o mixto **rurales** no tienen vida útil, por lo tanto, no salen del servicio al cumplir los veinte (20) años de servicio, siempre y cuando reúnan los requisitos de seguridad, como tampoco están obligados a pertenecer a un fondo de reposición."

**Concepto Ministerio de Transporte N° 28180 del 14 de junio de 2006:** "... hasta que no se establezca las fechas límites para salir del servicio los vehículos de radio de acción suburbano o interveredal, pueden continuar prestando el servicio una vez cumplido los 20 años en el municipio de (...)"

**Concepto Ministerio de Transporte N° 52966 del 23 de octubre de 2006:** "...los vehículos mencionados en el escrito de consulta (bus cerrado) que operan en el radio de acción veredal, no están sujetos a reposición, como tampoco tienen vida útil, por cuanto no fueron incluidos en el artículo 6 de la Ley 105 de 1993, ya que este se refirió a los vehículos con radio de acción metropolitano y/o urbano. Es necesario aclarar que para que los vehículos bus cerrado que prestan el servicio en las veredas puedan operar deben encontrarse en perfectas condiciones de seguridad, prioridad en el sistema de transporte."

**Concepto Ministerio de Transporte N° 14562 del 14 de marzo de 2008:** "El artículo 6° de la Ley 105 de 1993 señala que la vida útil máxima de los vehículos terrestres de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto será de veinte (20) años. El Ministerio de Transporte exigirá la reposición del parque automotor, garantizando que se sustituyan por nuevos los vehículos que hayan cumplido su ciclo de vida útil. Lo anterior para significar que el servicio especial no estaría cobijado con el término de vida útil previsto en la citada norma."

Las autoridades competentes del orden metropolitano, distrital y municipal, podrán incentivar la reposición de los vehículos, mediante el establecimiento de los niveles de servicio diferentes al corriente, que serán prestados con vehículos provenientes de la reposición. Así mismo podrán suspender transitoriamente el ingreso de vehículos nuevos al servicio público de transporte de pasajeros, de acuerdo con las necesidades de su localidad, supeditando la entrada de un vehículo nuevo al retiro del servicio público de uno que deba ser transformado o haya cumplido el máximo de su vida útil. Para la fijación de tarifas calcularán los costos del transporte metropolitano y/o urbano incluyendo el rubro de "recuperación de capital", de acuerdo con los parámetros que establezca el Ministerio de Transporte.

**Parágrafo 1º.** Se establecen las siguientes fechas límites, para que los vehículos no transformados, destinados al servicio público de pasajeros y/o mixto, con radio de acción metropolitano y/o urbano, sean retirados del servicio:

- 30 de junio de 1995, modelos 1968 y anteriores.
- 31 de diciembre de 1995, modelos 1970 y anteriores.

- 31 de diciembre de 1996, modelos 1974 y anteriores.
- 30 de junio de 1999, modelos 1978 y anteriores.
- 31 de diciembre de 2.001, vehículos con 20 años de edad.
- A partir del año 2002, deberán salir anualmente del servicio, los vehículos que lleguen a los veinte (20) años de vida.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 613071 del 29 de octubre de 2008** *“El Decreto 2556 de noviembre 27 de 2001 adoptó una medida en materia de reposición de vehículos destinados a vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor colectivo, metropolitano, distrital y municipal de pasajeros. El artículo 1° de la citada normatividad dispone que los propietarios de vehículos de servicio público colectivo de radio de acción metropolitana, distrital o municipal que cumplieron o cumplan el ciclo de vida útil de acuerdo con la ley, tuvieron plazo hasta el 15 de diciembre del año 2005 para hacer efectiva la reposición de su equipo automotor. De otro lado, el parágrafo 1° del Decreto 2559 de 1998, preceptúa lo siguiente: “El proceso de desintegración física total a que se refiere el presente artículo será reglamentado por la autoridad local competente “. Con fundamento en la precitada disposición considera este Despacho que el proceso de desintegración física de los vehículos de servicio colectivo se debe efectuar con base en reglamentación que hubiese expedido la autoridad territorial competente, pero a partir de la Resolución 2680 de 2007 se debe proceder conforme a lo dispuesto en ella”.*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 59091 del 25 de noviembre de 2004:** *“Lo anterior para significar que el 31 de diciembre de 2002, debieron salir los vehículos de servicio público de pasajeros y/o mixto del radio de acción metropolitano y/o urbano que hubieren cumplido los 20 años de vida útil, es decir, que si el vehículo al cual se pretende cambiar de empresa debe tener menos de 20 años de vida útil, de lo contrario no es procedente.”*

**Parágrafo 2º.** El Ministerio de Transporte definirá, reglamentará y fijará los requisitos para la transformación de los vehículos terrestres que vienen operando en el servicio público de pasajeros y/o mixto, de tal forma que se les prolongue su vida útil hasta por diez (10) años y por una sola vez, a partir de la fecha en que realicen la transformación.

**Jurisprudencia Constitucional:** Parágrafo declarado Exequible por la Corte Constitucional Sentencia C-066 de 1999.

**Parágrafo 3º.** El Ministerio de Transporte establecerá los plazos y condiciones para reponer los vehículos de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto con radio de acción distinto al urbano. Y conjuntamente con las autoridades competentes de cada sector señalará las condiciones de operatividad de los equipos de transporte aéreo, férreo y marítimo.

**Jurisprudencia Constitucional:** Parágrafo declarado Exequible por la Corte Constitucional Sentencia C-066 de 1999.

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional Sentencia C-066 de 1999.

*...no puede declararse por la Corte su inexecutable, pues corresponde al Estado garantizar la vida y la seguridad de los usuarios del transporte, así como la de los transeúntes en las vías públicas, por lo cual las autoridades, necesariamente, deben tener la atribución legal para determinar que aquellos vehículos cuya obsolescencia no permita la prestación del servicio a los usuarios en condiciones mínimas de seguridad, eficiencia y comodidad, sean retirados del transporte público, dentro del plazo que se señale para ello por la entidad que para el efecto se determine por la ley.*

**Ley 336 de 1996 Artículo 59. Derogado Ley 688 de 2001 Artículo 25.**

**Jurisprudencia Constitucional:** El parágrafo 1º del texto original fue declarado Exequible por la Corte Constitucional Sentencia C-066 de 1999.

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional Sentencia C-066 de 1999.

*Esta norma en nada vulnera la Constitución Política, pues, como aparece de su propio texto tan sólo se circunscribe a ampliar las fechas límites que el artículo 6 de la Ley 105 de 1993, en su párrafo primero ya había establecido para la reposición de equipo automotor, en orden a procurar que el servicio de transporte se preste en condiciones que garanticen la seguridad, y comodidad de los usuarios y, además, la de los transeúntes, lo que corresponde a la función propia del legislador y, en general, de todas las autoridades del Estado dentro de la órbita de sus respectivas competencias.*

**Ley 105 de 1993 Artículo 7º. Programa de Reposición del Parque Automotor.** Las empresas de carácter colectivo de pasajeros y/o mixto, y las organizaciones de carácter cooperativo y solidario de la industria del transporte, están obligadas a ofrecerle a los propietarios de vehículos, programas periódicos de reposición y a establecer y reglamentar fondos que garanticen la reposición gradual del parque automotor, establecida en el artículo anterior.

**Comentario del Editor:** Conforme a esta disposición están obligadas a tener fondos de reposición (i) las empresas de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, (ii) las empresas de transporte terrestre automotor colectivo urbano de pasajeros, (iii) las empresas de transporte terrestre mixto de radio de acción nacional y (iv) las empresas de transporte terrestre mixto de radio de acción municipal, distrital o metropolitano.

**Parágrafo 1º.** El Ministerio de Transporte en asocio con las autoridades territoriales competentes, vigilará los programas de reposición.

**Comentario del Editor:** De acuerdo con lo dispuesto por los Decretos 101 de 2000, 1016 y 2741 de 2001, la competencia para vigilar los fondo de reposición de las empresas de transporte de radio de acción nacional está en cabeza de la Superintendencia de Puertos y Transporte, en el caso de los fondos de reposición de las empresas de transporte con radio de acción municipal, distrital o municipal, la competencia se radica en cabeza de la respectiva autoridad de transporte, municipal, distrital o metropolitana.

**Parágrafo 2º.** La utilización de los recursos de reposición para fines no previstos en la presente Ley, será delito de abuso de confianza y de él será responsable el administrador de los recursos.

**Parágrafo 3º.** Igualmente, el proceso de reposición podrá desarrollarse por encargo fiduciario constituido por los transportadores o por las entidades públicas en forma individual o conjunta.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 27309 del 16 de mayo de 2007:** *La Ley 105 de 1993, artículo 7º, estableció la obligatoriedad por parte de las empresas de ofrecer a los propietarios de vehículos programas de reposición y establecer y reglamentar fondos que garanticen la reposición gradual del parque automotor y en sus párrafos 1 y 2 señaló que el Ministerio de Transporte en asocio con las autoridades territoriales competentes vigilará los programas de reposición, siendo delito de abuso de confianza, la utilización de los recursos de reposición para fines no previstos en la ley citada.”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 33519 del 2 de agosto de 2005:** *“Así las cosas, los fondos de reposición a los que hemos hecho alusión son creados, establecidos o reglamentados por las empresas de carácter colectivo de pasajeros o mixto y la utilización de los recursos para fines no previstos en las normas legales, será delito de abuso de confianza y de él será responsable el administrador de los recursos, de conformidad con lo previsto en el artículo 7º de la Ley 105 de 1993.”*

**Conceptos Ministerio de Transporte N°46504 del 21 de septiembre de 2006 y 18543 del 15 de diciembre de 2008:** *“... las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor mixto (camperos y chivas) de servicio público*

colectivo de pasajeros y/o mixto del sector rural no están obligadas a constituir fondos de reposición de que trata la Ley 105 de 1993. Así las cosas, de acuerdo con lo previsto en el decreto 175 de 2001, el servicio público de transporte terrestre automotor mixto, si deben crear programas de reposición, entendido como el mecanismo para poder mejorar el parque automotor, pero no están obligados a crear o establecer fondos de reposición.”

**Concepto Ministerio de Transporte N° 66782 del 6 de noviembre de 2007:** “Concluye el despacho “Las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de carga no están obligadas a constituir fondos de reposición de que trata la Ley 105 de 1993. 2.- Las empresas de servicio de carga no puede obligar a sus afiliados a aportar a los fondos de reposición, toda vez que no existe disposición legal expresa que reglamente dichos fondos, de tal manera que no es obligatorio pertenecer a los fondos de reposición. 3.- De acuerdo con lo previsto en el Decreto 173 de 2001, el servicio público de transporte terrestre automotor de carga no está cobijado con la exigencia de los fondos de reposición.”

## **SECCIÓN II**

### **FONDO NACIONAL PARA LA REPOSICIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE**

**Ley 688 de 2001 Artículo 1º. Creación.** Créase un Fondo Nacional con personería jurídica, denominado "Fondo de Reposición y Renovación del Parque Automotor de Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros", para atender los requerimientos de la reposición y renovación del parque automotor de los vehículos de transporte público colectivo terrestre de pasajeros con radio de acción metropolitano y/o urbano en el territorio nacional.

**Parágrafo.** El Fondo estará conformado por los aportes, que a través de las empresas de transporte o en forma individual, haga cada uno de los propietarios de los vehículos de transporte público colectivo terrestre de pasajeros con radio de acción metropolitana y/o urbana.

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional Sentencia C-090 de 2001

*En el caso concreto, el señor Presidente considera que las normas objetadas consagran un trato diferenciado, inconstitucional, cuando señalan que el campo de aplicación de las medidas que crean y desarrollan el fondo para la reposición o renovación del parque automotor, se limita a la órbita del transporte terrestre “metropolitano y/o urbano”, pues por esta vía, se deja por fuera de tal regulación a quienes prestan dicho servicio a nivel “intermunicipal o rural”.*

*Este es un argumento que se sustenta en una visión formalista del principio de igualdad, según la cual, las disposiciones legales que acarrear consecuencias para ciertos sujetos o actividades, han de cobijar a todos quienes desarrollan esa misma función material, so pena de crear un trato discriminatorio, contrario a la Carta Política...*

*Al revisar el texto de los artículos 1, 13, 17 y 18 de la ley objetada, puede constatar que la intención del legislador es crear mecanismos que permitan la eficaz reposición del parque automotor dedicado a la prestación de un servicio específico en una órbita concreta -el transporte público colectivo terrestre de pasajeros en las ciudades-, que por las particulares condiciones en las que se desarrolla, exige la fijación de procedimientos puntuales respecto de la recolección y consignación de los aportes con destino al referido fondo -provenientes de las tarifas que por el mismo se cobran-.*

*Ahora bien: el hecho de que la actividad objeto de regulación sea prestada bajo múltiples modalidades a todo lo largo del territorio nacional -v.gr. en el sector rural-, no es razón suficiente para predicar la violación del derecho de igualdad, pretendiendo que una disposición particular sea aplicada de manera general a todos los transportadores; antes bien, esta circunstancia se convierte en la constatación fáctica de la conveniencia de que las regulaciones que se dictan en esta materia, concuerden con las características de la actividad que se reglamenta, limitando así, su campo de acción. Las condiciones en las que se presta el servicio de transporte colectivo público de pasajeros por vía terrestre varían necesariamente, dependiendo de los usuarios a los que se atiende, el territorio que se cubre y la infraestructura con la*

que se cuenta; es claro, entonces, que a la hora de dictar disposiciones sobre el particular, el legislador deba tener en cuenta criterios de distinción que -para efectos de los artículos que se estudian- guardan estrecha relación con las características del parque automotor que se intenta reponer, el área que se sirve y el sistema económico, más o menos informal, como las empresas transportadoras y los dueños de los vehículos que cumplen esta labor. De ahí que sea legítimo, e incluso mandatorio, establecer distinciones precisas entre el transporte urbano y el rural. (...) Estima el señor Presidente que la manera como el parágrafo del artículo 1, el artículo 5 y el artículo 26 del proyecto de ley determinan la estructura financiera del Fondo -señalando el origen de los recursos que han de conformarlo-, constituye una violación del numeral 7° del artículo 150 Superior, pues dichos preceptos no establecen claramente los elementos estructurales del ente que se pretende crear, "originando confusión y desorden jurídico".

En este caso, la objeción se restringe a la lectura y análisis de algunas normas del proyecto de ley, que sólo adquieren pleno sentido en la medida en que se interpreten de manera sistemática, esto es, de acuerdo con los objetivos y funciones que se predicen del Fondo en el mismo proyecto. Veamos:

a. La creación del Fondo de Reposición y Renovación del Parque Automotor de Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros, es el resultado del ejercicio legítimo de las funciones legislativas que la Constitución Política otorga al Congreso de la República para determinar la estructura de la administración nacional y crear, suprimir o fusionar las entidades del orden nacional a través de las cuales el Estado cumple con las concretas tareas de ejecución que la propia Constitución y las leyes demandan<sup>35</sup>, y guarda relación directa con la necesidad de desarrollar la normatividad vigente en materia de transporte<sup>36</sup>. El Fondo, dotado con personería jurídica, tiene el objetivo de "atender los requerimientos de la reposición y renovación del parque automotor de los vehículos del transporte público colectivo terrestre de pasajeros con radio de acción metropolitano y/o urbano"<sup>37</sup>. Por tratarse de una labor técnica, el mismo Proyecto señala en qué consisten las operaciones de reposición y renovación de vehículos<sup>38</sup>, y confiere atribuciones a las autoridades administrativas competentes para regular diferentes aspectos sobre la manera como ha de cumplirse dicho proceso<sup>39</sup>.

b. El Fondo será administrado por una Junta conformada por 5 integrantes -un representante del Ministerio de Transporte, y cuatro representantes elegidos por los aportantes al Fondo-, quienes tendrán, entre otras atribuciones, (1.) trazar las orientaciones políticas generales del ente; y (2.) aprobar los convenios de administración de los recursos recolectados<sup>40</sup>. La manera como se organizará el funcionamiento del Fondo también está indicada en el Proyecto al referir con precisión la manera como se crearán las cuentas de los vehículos objeto de renovación o reposición, los beneficiarios de las mismas, y los procedimientos para disponer de los recursos consignados -inversión o retiro-<sup>41</sup>; igualmente, se consagra un capítulo que señala el procedimiento a seguir para efectuar los préstamos en dinero para la renovación o reposición de los vehículos y la forma de calcular las tasas de remuneración y colocación de los recursos disponibles<sup>42</sup>.

a Naturalmente, el Fondo contará con una serie de recursos financieros, pues como resulta lógico, de ellos depende el funcionamiento del mismo y el cumplimiento de sus fines. De ahí que el Proyecto consagre varias disposiciones, entre ellas las que ahora objeta el Presidente, encaminadas a precisar el origen y naturaleza de los aportes<sup>43</sup>, el manejo de los dineros recolectados<sup>44</sup>, y la forma de disponer de los mismos para lograr la renovación y reposición de los vehículos<sup>45</sup>. En este punto parece necesario precisar, con el propósito de despejar las inquietudes presentadas por el señor Presidente, que los dineros que conforman el fondo tienen origen en tres fuentes claramente identificables: de una parte se encuentran los aportes obligatorios, conformados por las sumas que los propietarios de los vehículos deben realizar a través de la empresa a la que están afiliados o en forma individual, y por una fracción contenida en la tarifa que se cobra por el servicio (que constituye el rubro denominado

<sup>35</sup> Cfr. Artículo 150, numeral 7 de la Constitución Política.

<sup>36</sup> No puede pasarse por alto que ya desde 1993, la Ley 105 del mismo año ("Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones"), estableció el mecanismo de Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de Pasajeros y/o mixto (Artículo 6).

<sup>37</sup> Cfr. Artículo 1 del Proyecto de Ley.

<sup>38</sup> Cfr. Artículo 2 del Proyecto de Ley.

<sup>39</sup> Cfr. Artículo 3 del Proyecto de Ley.

<sup>40</sup> Cfr. Artículo 4 del Proyecto de Ley.

<sup>41</sup> Cfr. Artículos 6 a 12 del Proyecto de Ley.

<sup>42</sup> Cfr. Artículos 10 a 12 del Proyecto de Ley.

<sup>43</sup> Cfr. Parágrafo del Artículo 1, Artículo 5 y Artículo 26 del Proyecto de Ley.

<sup>44</sup> Cfr. Artículo 4 del Proyecto de Ley.

<sup>45</sup> Cfr. Artículo 12 del Proyecto de Ley.

"Recuperación de capital"); por otro lado están los aportes voluntarios que cada propietario puede abonar en su cuenta; finalmente, existe una asignación que proviene de las multas que se recauden por concepto de sanciones para la conformación de una cuenta especial del Fondo que se denominará "Desarrollo Social del Transporte" cuyo objeto será el de contribuir a desarrollar políticas de protección social para el sector, en los términos del artículo 26 del Proyecto<sup>46</sup>. No cabe duda, entonces, que en cuanto a la composición de sus recursos, el Fondo de Reposición y Renovación del Parque Automotor de Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros es de naturaleza mixta, figura totalmente admisible dentro de la administración pública nacional que descansa en la posibilidad de que ciertas actividades de interés general sean financiadas a través del concurso de capital proveniente tanto del sector público como del privado.

a. Finalmente, es menester señalar que por el tipo de actividad que debe cumplir el Fondo -la administración de recursos de origen mixto para la reconversión del parque automotor-, y la manera como desarrollará sus objetivos -colocación de recursos a través de préstamos con interés-, es necesario el ejercicio de un estricto control que también está previsto en el Proyecto, encomendado a las autoridades competentes -v.gr. el Ministerio de Transporte y la Superintendencia Bancaria- la supervisión de las actividades desarrolladas -siempre conformes a la ley y los reglamentos- y el manejo transparente de los recursos involucrados<sup>47</sup>. Son estos principios básicos de la administración que frente al Fondo también encuentran cabida.

(...)

### **Sobre la presunta creación de un nuevo impuesto**

Afirma ahora el señor Presidente que los artículos 1, 6, 13, 16, 17 y 18 del Proyecto de ley, que refieren la existencia de un rubro contenido en la tarifa que se paga por la utilización del servicio público de transporte colectivo terrestre -denominado "Recuperación de Capital"-, que, de hecho, hace parte de los recursos con los que ha de formarse el Fondo de Renovación y Reposición, constituye una verdadera carga tributaria que se traduce en un impuesto indirecto a cargo de los usuarios del servicio. En su criterio, tales disposiciones infringen la Constitución, pues desconocen los principios que en materia impositiva reconocen y exigen plena autonomía legislativa para establecer con precisión los elementos de una obligación tributaria que se aspira crear -Artículo 338 C.P.-.

En este punto la Corte acoge los señalamientos hechos por el representante del Ministerio Público, pues, nuevamente, el estudio sistemático de las normas objeto de análisis, muestra que los dineros que conforman el Fondo de Renovación y Reposición, al menos respecto de los componentes de origen público, corresponden a la categoría jurídica de ingresos parafiscales, respecto de los cuales, tanto la ley, como la jurisprudencia de este Tribunal han definido su naturaleza y sentido...

"Según la Constitución y la ley orgánica de presupuesto, y de conformidad con la jurisprudencia de esta Corte, las características esenciales de las contribuciones parafiscales son éstas:

- 1a. Son obligatorias, porque se exigen, como todos los impuestos y contribuciones, en ejercicio del poder coercitivo del Estado;
- 2a. Gravan únicamente un grupo, gremio o sector económico;
- 3a. Se invierten exclusivamente en beneficio del grupo, gremio o sector económico que las tributa;
- 4a. Son recursos públicos, pertenecen al Estado, aunque están destinados a favorecer solamente al grupo, gremio o sector que los tributa"<sup>48</sup>.

De todas maneras, un principio esencial de la parafiscalidad es éste: **jamás las rentas parafiscales pueden confundirse con las rentas fiscales ni, menos, con los ingresos corrientes de la Nación**. Principio que se aplica a las dos clases de rentas parafiscales contempladas en el artículo 29 citado"<sup>49</sup>.

<sup>46</sup> Dicha cuenta especial se conformará además, con los dineros provenientes de las multas que se recauden por concepto de las sanciones que establece el Proyecto estudiado.

<sup>47</sup> Cfr. Artículos 20 y 21 del Proyecto de Ley.

<sup>48</sup> Corte Constitucional Sentencia C-490 de 1993 M.P. Alejandro Martínez Caballero. En el mismo sentido, pueden consultarse las sentencias C-273 de 1996. M.P. Jorge Arango Mejía y C-253 de 1995. M.P. Eduardo Cifuentes Muñoz.

<sup>49</sup> Corte Constitucional Sentencia C-152 de 1997. M.P. Jorge Arango Mejía.

*Esa fracción de los ingresos que conforman el Fondo, denominada "Recuperación de Capital" es, entonces, un clásico ejemplo de ingreso parafiscal, pues si bien es una partida que se cobra de manera obligatoria -característica que comparte con un impuesto-, grava a un sector o grupo específico de la economía -los usuarios del transporte terrestre- y tiene una finalidad concreta -la renovación del parque automotriz-, que se traduce en una ventaja tangible para las personas que soportan el gravamen -mejor prestación del servicio, mantenimiento de condiciones mínimas de seguridad etc.,-.*

*No se puede decir tampoco que el Proyecto analizado esté creando la referida partida, pues el rubro de "Recuperación de Capital" ya fue regulado por el legislador con anterioridad, concretamente en la ley 105/93, al delegar en el Ministerio de Transporte la fijación de las tarifas del servicio público de transporte colectivo terrestre urbano.<sup>50</sup>*

### **Acerca de la inembargabilidad de los recursos del Fondo**

*También considera el Presidente que el señalamiento hecho por el artículo 6 del Proyecto de ley respecto a la inembargabilidad de los recursos del Fondo es inconstitucional, pues habida cuenta del origen mixto de dichos recursos (constituidos por los aportes obligatorios -entre ellos el rubro "Recuperación de Capital" , por aportes voluntarios y por asignaciones del Estado<sup>51</sup>), tal característica no puede predicarse del componente de ahorro privado de las referidas partidas, so pena de crear por vía legal una protección antijurídica del patrimonio privado en claro detrimento de la garantía general de los acreedores.*

*El asunto de la inembargabilidad de las rentas (tanto públicas como privadas) es una materia sobre la cual la Corte Constitucional se ha pronunciado en múltiples oportunidades dejando claro que en lo referente a los recursos públicos, "la inembargabilidad busca ante todo proteger los dineros del Estado para asegurar en esa forma que se apliquen a los fines de beneficio general que les corresponden, haciendo realidad el postulado de prevalencia del interés común"<sup>52</sup>.*

*En el presente caso es evidente que los recursos parafiscales, que son recursos públicos del Estado, aunque beneficien solamente a un grupo, esto es, a los transportadores a que alude el proyecto de ley, están cobijados por el principio de inembargabilidad. En lo que respecta a la fracción de ahorro privado (formada por los aportes voluntarios de los particulares), resulta necesario recordar cuál es la naturaleza del Fondo que se crea y la finalidad que se busca alcanzar con la recolección de recursos económicos de este origen.*

*Como bien se precisó en el Congreso de la República, al iniciar el debate legislativo sobre la regulación que se estudia, "el proyecto de ley pretende subsanar las deficiencias de los programas anteriores de reposición mediante una solución financiera sostenible, basada en el ahorro individual y en el establecimiento de líneas de crédito acordes con las circunstancias del sector"<sup>53</sup>. De lo que se trata aquí, entonces, es de asegurar la canalización de ciertos recursos a la renovación y reposición del parque automotor dedicado al transporte público colectivo de pasajeros, con el evidente propósito de mejorar las condiciones del servicio y permitir que los propietarios de los vehículos, actualmente en circulación, puedan renovar efectivamente sus equipos utilizando los préstamos que el Fondo les otorgue con ese fin, mecanismo que se revela como el más adecuado dadas las actuales condiciones del mercado económico. Estos claros objetivos hacen razonable que se proteja la integridad del ahorro efectuado por los transportadores para lograr esos objetivos, señalando que se trata de rentas inembargables; se garantiza así, que el dinero destinado a la reposición y renovación de automotores logre realmente este propósito legal que beneficia tanto al propietario particular como a los usuarios del servicio, dado que podrán tener unas condiciones mayores de seguridad y comodidad; además de los beneficios ambientales que significa tener un vehículo en buenas condiciones técnico mecánicas.*

*La inembargabilidad de estos dineros, contrario a lo que se afirma, no se traduce en una burla a los compromisos adquiridos por los ahorradores con terceros que ven en el patrimonio personal del deudor su garantía de cumplimiento, pues este principio permanece vigente toda vez que los aportes voluntarios que hagan los transportadores, única y exclusivamente se pueden retirar para utilizarlos en la reposición de los vehículos, lo cual no significa que dichos vehículos no puedan ser objeto de prenda general o especial, o que no pueda ser embargado. Además, las obligaciones*

<sup>50</sup> En uno de sus apartes, el artículo 6 de la Ley 105 de 1993 señala: "Para la fijación de tarifas se calcularán los costos del transporte metropolitano y/o urbano incluyendo el "rubro de recuperación de capital", de acuerdo con los parámetros que establezca el Ministerio de Transporte".

<sup>51</sup> Cfr. Infra. Objeción Presidencial No. 2.

<sup>52</sup> Corte Constitucional Sentencia C-263 de 1994. M.P. José Gregorio Hernández Galindo. En el mismo sentido pueden consultarse, entre otras, las sentencias C- 546 de 1992. M.P. Ciro Angarita Barón y C-337 de 1993. M.P. Vladimiro Naranjo Mesa.

<sup>53</sup> Gaceta del Congreso 146, 8 de junio de 1999, página 4.

que contrae el propietario de un vehículo pueden garantizarse utilizando cualquiera de los mecanismos que ordinariamente se usan en estos casos *vr. gr. títulos valores, bienes, etc.* y, por consiguiente, los deudores cuentan con múltiples posibilidades de hacer efectivas sus deudas. El ahorro de los transportadores con destino a la reposición de su vehículo, no es el único bien con el que éstos deban garantizar sus acreencias.

**Concepto Ministerio de Transporte N°39149 del 15 de agosto de 2006:** “Vale la pena precisar que el único fondo que cuenta con personería jurídica es el fondo nacional para la reposición y renovación del parque automotor del servicio público de transporte terrestre de pasajeros de los vehículos de radio de acción municipal, distrital y metropolitano (Ley 688 de 2001), por lo tanto es el único que debe inscribirse o registrarse ante la Cámara de Comercio del domicilio principal, pero reiteramos que este fondo no se ha conformado por sus integrantes a la fecha, de tal suerte que las empresas de servicio público de pasajeros de radio de acción municipal, distrital y metropolitano, no se les debe otorgar personería jurídica para fondos locales o territoriales después del 23 de agosto de 2001, fecha que entró a regir la Ley 688 de 2001. 2.- De otro lado con relación a los fondos de reposición exigidos a las empresas de transporte intermunicipal de pasajeros por carretera, con base en la Ley 105 de 1993, Resoluciones 19199 de 1993, 709 de 1994, 364 de 2000 y el Decreto 171 de 2001, para esta modalidad de servicio se exige que cada empresa de transporte de servicio público establezca su propio fondo, cuyo recaudos y los rendimientos financieros generados por los mismos constituyen un patrimonio autónomo; dichos recursos deben aplicarse exclusivamente para reposición o renovación de los vehículos automotores que haya aportado al respectivo fondo.”

**Ley 688 de 2001 Artículo 2º. Renovación y Reposición.** La renovación consiste en la venta de un vehículo de transporte público para adquirir un vehículo de un modelo posterior, dentro de la vida útil determinada por ley.

La reposición consiste en sustituir un vehículo que ha alcanzado el término de su vida útil por otro nuevo o de menor edad, dentro de la vida útil determinada por ley.

**Parágrafo.** El proceso de renovación y reposición del parque automotor en ningún caso implica un incremento de la capacidad transportadora de la empresa.

**Ley 688 de 2001 Artículo 3º. Administración.** El Fondo será manejado mediante una fiducia administración, o un mecanismo bancario similar, en una entidad bancaria vigilada por la Superintendencia Bancaria.

**Junta administrativa.** Estará conformada por cinco (5) integrantes designados de la siguiente manera:

1. Un (1) representante del Ministerio de Transporte.
2. Cuatro (4) representantes elegidos por los aportantes al Fondo.

Serán funciones de la Junta Directiva:

1. Trazar las orientaciones políticas generales del Fondo.
2. Aprobar los convenios de administración del Fondo.
3. Las demás que establezcan en la reglamentación y que sean necesarias para el cumplimiento de sus fines.

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional Sentencia C-090 de 2001

Afirma el Gobierno que el artículo 4 del proyecto de ley será manejado mediante fiducia de administración u otro mecanismo bancario similar, por una entidad bancaria vigilada por la Superintendencia Bancaria, "pues la regulación

existente no permite que las sociedades fiduciarias estén facultadas para desarrollar dentro de su objeto social la actividad fiduciaria". Nótese que el Gobierno no señala cuál es la disposición constitucional o legal de superior jerarquía que resulta infringida. Sin embargo, es pertinente anotar que las funciones que compete cumplir a la Superintendencia Bancaria, no fueron reguladas por la Constitución y, como ente público que es, corresponde al legislador señalarlas (arts. 150-7, 150-23), disposiciones que deben interpretarse en forma armónica con los artículos 189-14,15 y 16 del mismo Estatuto supremo. En consecuencia, bien puede éste adicionarlas asignándole nuevas tareas sin que por este simple hecho se vulnere el ordenamiento constitucional.

Igual situación se presenta con el artículo 10 del proyecto, pues se dice que consagra "una inexactitud dentro de la legislación financiera" ya que la fiduciaria, solamente maneja la parte operativa del crédito, pero no lo otorga directamente, por no estar autorizada para ello. Y con el artículo 20, pues se dice que la Superintendencia Bancaria vigila solamente las instituciones financieras y, por consiguiente, podría haber duplicidad de funciones con otra entidad encargada de su supervisión.

Con estos argumentos se concluye que "los artículos 4, 10 y 20 estarían violando los postulados constitucionales de su regulación." La Corte se pregunta cuál es, si en ningún caso se indican. Pero aún en gracia de discusión, si se considerara que tal vez, lo que se quiso invocar el Gobierno es la violación de la ley marco que rige la actividad financiera, la fundamentación que en cada caso se expone no permite llegar a esa conclusión, además de que en ellas no se regula ningún aspecto que competa establecer a una ley cuadro o al Ejecutivo en desarrollo de ésta, ya que allí no se desarrollan aspectos que se relacionen con la actividad financiera en los términos del artículo 150-19-e) del Estatuto Superior.

Finalmente, es pertinente señalar que la violación de leyes ordinarias, como es de todos sabido, no tiene cabida en los juicios de constitucionalidad; y, que la regulación en forma distinta a la vigente, en relación con determinadas figuras jurídicas o instituciones, no es causal de inconstitucionalidad, salvo que se demuestre que con ella se infringe la Constitución y, en el presente caso, ello no aconteció.

**Ley 688 de 2001 Artículo 4º. Composición.** El recurso del Fondo será proveniente del rubro de la tarifa denominado "Recuperación de Capital", y de los aportes voluntarios que podrá hacer el propietario del vehículo de servicio público colectivo de pasajeros de radio de acción metropolitano y/o urbano.

**Ley 688 de 2001 Artículo 5º. Cuenta.** Todo vehículo tendrá una cuenta en el Fondo, cuyos recursos podrán ser utilizados por el propietario del vehículo para reponer, renovar o transformar. Los recursos del Fondo estarán a disposición de todos los aportantes para efectos del crédito. Estos recursos no podrán ser embargados bajo ninguna circunstancia.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 29900 del 27 de junio de 2006:** "... la Ley 688 de 2001, creó el fondo nacional para la reposición y renovación del parque automotor de transporte público colectivo terrestre de pasajeros con radio de acción metropolitano y/o urbano y en el artículo 5º de la citada ley señala expresamente que los **recursos no podrán ser embargados bajo ninguna circunstancia.**"

**Ley 688 de 2001 Artículo 6º. Beneficiarios.** Los recursos del Fondo sólo podrán ser utilizados por los propietarios de los vehículos que aporten a dicho Fondo.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 5271 del 21 de febrero de 2005:** "Así las cosas, los recursos del fondo de reposición se le entregarán al propietario para reponer, renovar el equipo, también los puede solicitar si una vez chatarrizado el vehículo no lo quiere reponer o renovar, por lo tanto los recursos estarán a disposición de los aportantes para estos casos, toda vez que el artículo 6º de la Ley 688 de 2001, señala que los dineros sólo podrán ser utilizados por el propietario del vehículo."

**Ley 688 de 2001 Artículo 7º. Tradición.** La tradición del vehículo conllevará la tradición de la cuenta del vehículo en el Fondo respectivo. En consecuencia cualquier hecho o negocio que afecte la propiedad del vehículo deberá incluir los dineros que figuren en la cuenta del automotor.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 41626 del 22 de julio de 2008.** “... los recursos ahorrados al vehículo aportante pertenecen al automotor, siempre que los mismos se vinculen a empresas de servicio colectivo de pasajeros, bien sea de radio de acción municipal o nacional; de tal manera que cualquier negocio que afecte la propiedad del automotor deberá incluir los dineros que figuren en la cuenta del vehículo correspondiente, en tal virtud la empresa que estaba captando los recursos por concepto del Fondo de Reposición de un vehículo automotor que se desvinculó, debe mantenerlos bajo su custodia hasta cuando el propietario disponga de los mismos conforme a la Ley de reposición.”

**Ley 688 de 2001 Artículo 8º. Retiros.** La cuenta de cada vehículo sólo podrá ser retirada del Fondo para efectuar el proceso de reposición. En este caso se le entregará al propietario los recursos de los que disponga en su cuenta individual, luego de que efectúe el proceso de desintegración física que será reglamentado y controlado por las autoridades competentes.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 5254 del 21 de febrero de 2005:** “Es claro para este despacho que la empresa que (sic) transporte que creó el fondo de reposición de los vehículos de pasajeros del radio de acción municipal no puede disponer de dichos recursos como tampoco tomarlos en calidad de préstamo, por cuanto la Ley 688 de 2001 es clara en señalar que estos se podrán invertir únicamente para reposición, renovación o transformar (sic) el vehículo”

**Concepto Ministerio de Transporte N° 57273 del 14 de noviembre de 2006:** “... solicita en su escrito, se le informe si es viable jurídicamente utilizar los dineros del fondo de reposición para ser invertidos en planes y programas de participación en el sistema de transporte masivo (...), al respecto considera este despacho que para poder llevar a cabo la citada operación, necesariamente el propietario (no la empresa de transporte), debe desintegrar el vehículo, reclamar los recursos provenientes del fondo de reposición y optar por invertirlos ya sea en acciones de (...) o en equipos que sirvan como rutas alimentadoras.”

**Ley 688 de 2001 Artículo 9º. Préstamos.** Los propietarios de vehículos que aporten al Fondo podrán acceder a estos recursos por medio de préstamos individuales, los cuales serán otorgados por la entidad financiera que lo administre, según los lineamientos previstos en el reglamento establecido por el Ministerio de Transporte, en un plazo improrrogable de seis (6) meses, contados a partir de la sanción de la presente ley.

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional Sentencia C-090 de 2001

Sobre la facultad de reglamentación en materia de transporte, asignada al Ministro de Transporte, la Corte en sentencia anterior expresó que la potestad reglamentaria es del Gobierno y no puede desplazarse a los Ministerios, ni a ningún otro organismo del Estado, salvo que se trate de asuntos de carácter eminentemente técnico u operativo del servicio de transporte. Igualmente, señaló que es inexequible fijar un plazo o término para que el Presidente de la República pueda ejercer la potestad reglamentaria (sent. C-066/99 M.P. Alfredo Beltrán Sierra)...

En el artículo 4 del proyecto de ley se consagra que el Fondo será manejado mediante fiducia administración, o un mecanismo similar, en una entidad bancaria vigilada por la Superintendencia Bancaria, conforme al reglamento que expida el Ministerio de Transporte; en el artículo 6, se señala que todo vehículo tendrá una cuenta en el Fondo, cuyos recursos podrán ser utilizados por el propietario del vehículo para reponer, renovar o transformar, dentro (sic) del reglamento establecido por el Ministerio de Transporte, en el artículo 25 se ordena al Ministerio de Transporte “replantear” los fondos de reposición de las empresas, en un plazo de seis (6) meses, contados a partir de la fecha de la sanción de la ley, siguiendo los lineamientos que allí se señalan en forma expresa.

*Como se puede observar la reglamentación que aquí se refiere al Ministerio de Transporte no es un aspecto técnico u operativo del manejo del transporte que pueda ser regulada por éste, sino de aspectos que corresponden al poder de reglamentación de la ley, que le ha sido asignada por el constituyente al Presidente de la República (art. 189-11). Por consiguiente, y siguiendo la jurisprudencia antes citada, no podía ser transferida al citado Ministerio.*

*No sucede lo mismo con lo dispuesto en el artículo 22 que ordena al Ministerio de Transporte reglamentar lo relativo al proceso de desintegración física de los vehículos que cumplan su ciclo de vida útil, pues este es un asunto de carácter eminentemente técnico que bien puede regular el citado Ministerio, sin vulnerar la Constitución.*

*En cuanto a lo dispuesto en los artículos 13 en el que se autoriza al Ministerio de Transporte para reglamentar lo referente al porcentaje del componente de "recuperación de capital", que hace parte de las tarifas de servicio público de transporte, así como el procedimiento para su determinación; y 14 en lo que respecta al rubro denominado "recuperación de capital" el que se fijará de acuerdo con el procedimiento y porcentajes establecidos por el Ministerio de Transporte, pues ambos asuntos ya habían sido regulados por el legislador en la ley orgánica 105/93, que establece el Sistema Nacional de Transporte, al señalar que "para la fijación de las tarifas se calcularán los costos del transporte metropolitano y/o urbano incluyendo el rubro de 'recuperación de capital', de acuerdo con los parámetros que establezca el Ministerio de Transporte" (artículo 6). Entonces, serían tales disposiciones las que podrían ser objeto de debate, para determinar si el legislador cumplió o no con los requisitos que la Constitución exige en materia de tarifas y no las aquí señaladas.*

*La fijación de tarifas, como lo ha reiterado esta corporación, puede ser objeto de delegación por parte del legislador a las autoridades administrativas, tal como lo ordena el artículo 338 del Estatuto Supremo, lo que no sucede con los impuestos.<sup>54</sup> Sin embargo, esa tarea no es discrecional pues "la disposición constitucional no permite una transferencia ilimitada ni incondicionada de esa facultad, ya que exige de modo perentorio que, a falta de la previsión directa de las tarifas, la ley, las ordenanzas y los acuerdos fijen el sistema y el método para definir los costos de los servicios prestados, la participación en los beneficios proporcionados y la forma de hacer su reparto." Obsérvese que en las disposiciones objeto de impugnación no se están creando tarifas, sino reglamentando el rubro denominado "recuperación de capital".*

*Por consiguiente, la reglamentación contenida en los artículos 4, 6 y 25 será declarada inexecutable, por ser asuntos que compete a la potestad reglamentaria del Presidente de la República, y executable la contenida en los artículos 13, 14 y 22, pero únicamente por los aspectos aquí analizados expresamente.*

**Ley 688 de 2001 Artículo 10. Tasa de Remuneración.** Para garantizar el acceso al crédito, a una baja tasa de colocación que estimule la renovación y reposición, el Fondo reconocerá una tasa moderada de captación por los aportes de los propietarios de los vehículos de transporte público colectivo de pasajeros de radio de acción metropolitano y/o urbano.

Esta tasa de captación tendrá como parámetro el Índice de Precios al Consumidor establecido por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE, o la entidad que haga sus veces, y la tasa de colocación será máximo cinco (5) puntos por encima de la misma, según lo establezca la Junta Directiva del Fondo.

**Ley 688 de 2001 Artículo 11. Compra del Vehículo a Reponer.** La tasa de colocación de los préstamos que haga el Fondo a los propietarios de vehículos será concertada mensualmente entre el Ministerio de Transporte y la entidad financiera encargada de su administración.

---

<sup>54</sup> Sents. C-144/93, C-465/93, C-116/96, C-495/96, C-482/96, C-252/97, C-529/99, C-743/99, C-816/99, C-530/2000, entre otras.

Un porcentaje de los intereses pagados por los usuarios del crédito otorgado por el Fondo, fijado por el Ministerio de Transporte, se destinará exclusivamente a generar los recursos que permitan la adquisición de los vehículos objeto de reposición. Dicha medida sólo beneficiará a aquellos propietarios de los vehículos que hayan aportado al Fondo por un término mínimo de tres (3) años.

Concepto Ministerio de Transporte N°64961 del 26 de octubre de 2007: "... los intereses y demás rendimientos, seguros de deuda, cancelados por los asociados a quienes se les otorga crédito del fondo de reposición, deben ingresar a la entidad financiera, que la empresa escoja, o la fiduciaria que se haya elegido, por cuanto los rendimientos hacen parte del patrimonio autónomo del fondo..."

**Ley 688 de 2001 Artículo 12. Tarifas.** A partir de la expedición de la presente ley, la tarifa de los vehículos de servicio público de pasajeros colectivo y/o mixto tendrá un componente de recuperación de capital el cual se destinará única y exclusivamente a la renovación y reposición del parque automotor. El Ministerio de Transporte reglamentará lo referente al porcentaje de este componente de recuperación de capital, así como el procedimiento para su determinación.

**Ley 688 de 2001 Artículo 13. Autoridades Municipales y Distritales.** Los alcaldes, o las autoridades municipales en quienes estos deleguen la coordinación del transporte terrestre de pasajeros, tienen la obligación de incluir dentro de las tarifas que se cobrarán a los usuarios en los diferentes niveles de servicio un porcentaje destinado a la reposición y renovación de los vehículos, el cual se calculará de acuerdo con el procedimiento y porcentajes establecidos por el Ministerio de Transporte. El incumplimiento de esta obligación será causal de mala conducta.

**Ley 688 de 2001 Artículo 14. Control.** El Ministerio de Transporte solicitará informes sobre las medidas adoptadas por las respectivas autoridades municipales y/o distritales e informará de su incumplimiento a la Procuraduría General de la Nación para que esta adopte las medidas disciplinarias correspondientes.

**Ley 688 de 2001 Artículo 15. Aporte al Fondo.** Los propietarios de los vehículos de servicio público de transporte colectivo de pasajeros de radio de acción metropolitano y/o urbano están obligados a entregar diariamente ya sea a la empresa a la que tengan afiliado el vehículo o en forma individual directamente al Fondo de reposición y en este evento deberá presentar diariamente su recibo de consignación, el porcentaje del producido diario correspondiente a la recuperación de capital del día anterior. Su incumplimiento dará lugar a la no entrega de la orden de despacho por parte de la empresa, hasta tanto no se cumpla con esta obligación.

**Ley 688 de 2001 Artículo 16. Recolección de los Aportes** Las empresas de servicio público de pasajeros están obligadas a recaudar diariamente el monto del producido del día anterior correspondiente al rubro de recuperación de capital, recaudo que se hará contra la orden de despacho que debe expedir a los conductores de los vehículos.

**Ley 688 de 2001 Artículo 17. Consignación.** La empresa deberá consignar el total del monto recaudado durante el mes, el primer día hábil del mes siguiente en la cuenta del Fondo que se abrirá para tal fin. Su incumplimiento dará lugar a la imposición de una sanción de cien (100) salarios mínimos diarios legales vigentes por cada día de mora en hacer dicha consignación.

**Ley 688 de 2001 Artículo 18. Sanciones.** El incumplimiento por parte de la empresa a cualquiera de las obligaciones prescritas en la presente ley, acarreará una sanción de cien (100) salarios mínimos legales diarios vigentes por cada vez que incurran en tal incumplimiento.

**Ley 688 de 2001 Artículo 19. Control** El Ministerio de Transporte y la Superintendencia Bancaria, ejercerán el control y las facultades sancionatorias consagradas por la ley para la vigilancia de estos fondos, de las empresas a fin de verificar el cumplimiento de sus obligaciones según lo dispuesto en la presente ley, para lo cual podrá solicitar los informes que estime pertinentes.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 71553 del 27 de Noviembre de 2007:** "1. La inspección, vigilancia y control, así como el ejercicio de la Potestad sancionatoria sobre el cumplimiento integral de los "Programas de Reposición" de las empresas de transporte público colectivo terrestre de pasajeros con radio de acción urbano, distrital y/o metropolitano corresponde hoy a los Alcaldes o a las autoridades locales en las que el haya delegado esa función (Vrb. Organismos de tránsito territoriales). 2. Sobre los "Programas de Reposición" de las empresas de transporte público colectivo terrestre de pasajeros, con radio de acción nacional o sobre los de cualquier otra modalidad de transporte terrestre, si los hay o los hubiere, la mencionada competencia corresponde a la Supertransporte a través de la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte. 3. Igual competencia tiene en relación con la cabal observancia de la normatividad relacionada con el "Programa de Reposición" que adopte el Fondo Nacional de Reposición y Renovación, regulado por la recientemente expedida Ley 688 de 2001, entendiéndose que las facultades conferidas en el artículo 19° de esta Ley al Ministerio de Transporte, deben considerarse en cabeza de la Superintendencia de Transporte, por las razones jurídicas ampliamente referidas. 4. En lo que toca a la actividad de los "Fondos de Reposición" propiamente dichos, y no solamente el Fondo Nacional sino los denominados fondos empresariales que venían funcionando con anterioridad a la expedición de la ley 688 de 2001, en la perspectiva de que son entes de financiación, colocación y captación de recursos con destinación específica, por prescripción del artículo 19° de la referida Ley y en consonancia con las funciones constitucionales y legales que le son inherentes, corresponde a la Superintendencia Bancaria el ejercicio de las facultades de inspección, vigilancia y control, así como la potestad sancionatoria."

**Ley 688 de 2001 Artículo 20. Revisor Fiscal.** El revisor fiscal de cada empresa certificará semestralmente los pagos efectuados por la empresa al Fondo, por medio de una comunicación escrita y dirigida al alcalde de la localidad respectiva con copia al Ministerio de Transporte.

**Ley 688 de 2001 Artículo 21. Desintegración Física.** Todo vehículo que cumpla su ciclo de vida útil de acuerdo con lo dispuesto en la ley, deberá ser sometido a un proceso de desintegración física. Este será reglamentado por el Ministerio de Transporte y controlado por las autoridades competentes.

**Ley 688 de 2001 Artículo 22.** Con relación a los vehículos de transporte público colectivo de pasajeros con radio de acción metropolitano y/o urbano, modelo 1970 a 1974, que en vigencia de la Ley 105 de 1993 y bajo los parámetros de la Resolución

1919 de 1995, se sometieron al proceso de transformación, antes de entrar en vigencia la Ley 336 de 1996, se procederá así:

- Estos vehículos deberán ser sometidos a un proceso de revisión técnico-mecánica.
- Siempre y cuando en este proceso se determine que cumplen con las condiciones técnico-mecánicas exigidas, sean de modelo 1970 y cumplan con lo estipulado en el párrafo anterior, se le reconocerá la ampliación de la vida útil por tres (3) años.
- Siempre y cuando en este proceso se determine que cumplen con las condiciones técnico-mecánicas exigidas, sean de modelo 1971 a 1974 y cumplan con lo estipulado en el párrafo anterior, se le reconocerá la ampliación de la vida útil por dos (2) años.

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional Sentencia C-090 de 2001

*La reposición de vehículos fue regulada por el legislador en la ley 105 de 1993, que es de carácter orgánico, concretamente en el artículo 6 y entre muchos de los aspectos que allí se consagran, se destaca el relativo a la fijación del período máximo de vida útil de los vehículos terrestres de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto, que es de veinte (20) años y se ordena al Ministerio de Transporte exigir la reposición del parque automotor, garantizando que se sustituyan por nuevos los vehículos que hayan cumplido su ciclo de vida útil.*

*En el párrafo 1 del mismo artículo se señalan las fechas límites, para que los vehículos no transformados, destinados al servicio público de pasajeros y/o mixto, con radio de acción metropolitano y/o urbano sean retirados del servicio. Fechas que fueron ampliadas para los modelos 1970 en adelante hasta 1998, en virtud del artículo 59 de la ley 336 de 1996.*

*Por otra parte, en el párrafo segundo de la misma ley 105/93, y que es la disposición que interesa en este caso, se autoriza al Ministerio de Transporte para definir, reglamentar y fijar los requisitos para la transformación de los vehículos terrestres que vienen operando en el servicio público de pasajeros y/o mixto, de tal forma que se les prolongue su vida útil hasta por diez (10) años, por una sola vez, a partir de la fecha en que se realice la transformación. Este párrafo fue declarado exequible por esta corporación en la sentencia C-066/99<sup>55</sup>.*

*De conformidad con estos preceptos legales la regla general es que todos los vehículos terrestres de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto, tiene una vida útil máxima de 20 años. Sin embargo, fue el mismo legislador quien al consagrar esta norma, decidió hacer una excepción para los vehículos que venían operando en el servicio público de pasajeros y/o mixto que fueran **transformados**, prolongando su vida útil "hasta por diez años, por una sola vez". Período que se empezaba a contar a partir de la fecha en que se hubiera realizado la transformación.*

*Siendo así considera la Corte que no le asiste razón al Presidente pues el artículo 23, materia de objeción, se refiere a los vehículos transformados, a que alude la excepción antes anotada. En efecto, en este precepto se establece que los vehículos de transporte público colectivo de pasajeros con radio de acción metropolitano y/o urbano, modelo 1970 a 1974, que en vigencia de la ley 105/93 y bajo los parámetros de la resolución 1919 de 1995, se sometieron al proceso de transformación, antes de entrar en vigencia la ley 336 de 1996, se procederá así: (...)", permitiendo la ampliación de la vida útil por tres (3) años para los vehículos modelo 1970 y de 2 años para los modelos 1971 a 1974, siempre y cuando en este proceso se determine que se cumplen con las condiciones técnico-mecánicas exigidas.*

*Así las cosas, un vehículo que ha sido transformado permite prestar el servicio público de transporte, en condiciones apropiadas para garantizar la seguridad y comodidad de los usuarios y la no contaminación con emisiones que puedan afectar el medio ambiente.*

---

<sup>55</sup> Magistrados ponentes Fabio Morón Díaz y Alfredo Beltrán Sierra

**Ley 688 de 2001 Artículo 23. Fondos de Reposición de las Empresas.** Los propietarios de vehículos de transporte público colectivo de pasajeros de radio de acción metropolitano y/o urbano que, bajo lo estipulado en las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, hayan contribuido a un Fondo de reposición creado por la empresa a la que estén vinculados podrán continuar voluntariamente en ese Fondo o acogerse al Fondo creado por medio de la presente ley. Si deciden acogerse al nuevo Fondo los recursos que tiene el vehículo en un Fondo de las empresas deberá ser trasladado directamente de un fondo al otro, ya sea por medio de un bono equivalente o ya sea en moneda corriente.

**Ley 688 de 2001 Artículo 24. Multas.** Las multas que se recauden por concepto de las sanciones que se establecen en la presente ley, deberán ser consignadas en el Fondo Nacional para la Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre, las cuales serán manejadas en una cuenta especial que se denominará de "Desarrollo Social de Transporte", cuyo objetivo será el de contribuir a desarrollar políticas de protección social para los conductores de los vehículos por reponer. El Gobierno Nacional asignará recursos al Fondo con destino a esta cuenta para el mejoramiento de los aspectos sociales del transporte.

**Reglamentación:** Decreto 1485 de 2002. **Fondo Nacional de Reposición y Renovación del Parque Automotor**

#### **De la Naturaleza del Fondo**

**Decreto 1485 de 2002 Artículo 1º. Naturaleza y Objeto.** El Fondo Nacional de Reposición y Renovación del Parque Automotor de Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros, es un ente con personería jurídica, de naturaleza mixta, que en lo no previsto en este decreto se regirá por las normas del derecho privado, cuyo objeto es atender los requerimientos económicos y financieros para la reposición y renovación del parque automotor de los vehículos de servicio de transporte público colectivo terrestre de pasajeros con radio de acción metropolitano y/o urbano.

**Concepto Ministerio de Transporte N°39149 del 15 de agosto de 2006:** *"Vale la pena precisar que el único fondo que cuenta con personería jurídica es el fondo nacional para la reposición y renovación del parque automotor del servicio público de transporte terrestre de pasajeros de los vehículos de radio de acción municipal, distrital y metropolitano (Ley 688 de 2001), por lo tanto es el único que debe inscribirse o registrarse ante la Cámara de Comercio del domicilio principal, pero reiteramos que este fondo no se ha conformado por sus integrantes a la fecha, de tal suerte que las empresas de servicio público de pasajeros de radio de acción municipal, distrital y metropolitano, no se les debe otorgar personería jurídica para fondos locales o territoriales después del 23 de agosto de 2001, fecha que entró a regir la Ley 688 de 2001."*

#### **De la Junta Administrativa y otros Órganos**

**Decreto 1485 de 2002 Artículo 2º. Conformación.** El Fondo tendrá una Junta Administrativa integrada por cinco miembros elegidos para períodos de dos (2) años, integrada así:

Un (1) representante del Ministerio de Transporte designado por el Ministro respectivo, mediante resolución.

Cuatro (4) representantes de los aportantes.

**Decreto 1485 de 2002 Artículo 3º. Integración regional.** Para la elección de los representantes de los aportantes, el país se dividirá en cuatro regiones así:

Región 1. Norte. Atlántico, Magdalena, Sucre, Bolívar, San Andrés, Guajira, Cesar y Córdoba.

Región 2. Oriental. Bogotá, D. C., Cundinamarca, Boyacá, Arauca, Casanare, Meta, Vichada, Guainía, Guaviare, Vaupés y Amazonas.

Región 3. Occidental. Valle, Chocó, Nariño, Putumayo, Tolima, Huila, Caquetá y Cauca.

Región 4. **Adicionado Decreto 1746 de 2002 Artículo 1º.** Centro Oriental. Antioquia, Caldas, Quindío. Risaralda, Santander y Norte de Santander.

**Decreto 1485 de 2002 Artículo 4º. Elección.** Para efectos de la conformación del Fondo, la elección de los representantes regionales de los aportantes se deberá efectuar dentro del año siguiente a la fecha de, entrada en vigencia del presente decreto, con sujeción al siguiente procedimiento:

a) En los municipios o distritos donde se preste el servicio público colectivo terrestre de pasajeros con radio de acción metropolitano y/o urbano, los propietarios de los vehículos de empresas habilitadas, interesados en ingresar al Fondo, elegirán un delegado por cada, empresa.

Para los efectos consiguientes, dentro de los cuatro (4) meses siguientes a la vigencia del presente decreto, cada empresa deberá realizar la respectiva convocatoria a la generalidad de sus afiliados; en caso de no realizarla en la oportunidad prevista, la asamblea para la elección del delegado empresarial, podrá ser convocada por un, número plural de propietarios que representen por lo menos al diez por ciento (10%) de los afiliados;

b) Los delegados de las empresas tendrán voz y voto en la reunión que se celebre para la elección del delegado del respectivo municipio o distrito, la cual será fijada en la fecha, lugar y hora que establezca la autoridad de transporte municipal o distrital, competente;

c) Los delegados de los municipios y distritos, elegirán el delegado del respectivo departamento. La elección se efectuará en la capital respectiva, en la fecha, lugar y hora que establezca la Dirección Territorial del Ministerio de Transporte, correspondiente;

d) Los delegados departamentales en reuniones a efectuarse en Bogotá, Cali, Cartagena y Medellín, respectivamente, elegirán al representante regional, para conformar la Junta Administrativa del Fondo. La fecha, lugar y hora de la respectiva reunión será fijada por el Ministerio de Transporte;

e) Si dentro de los plazos establecidos en el presente decreto, las regiones no designan su representante, el Ministerio de Transporte efectuará la respectiva designación, atendiendo a la representatividad regional.

**Decreto 1485 de 2002 Artículo 5º. Período.** Los representantes de la Junta Administrativa serán designados por periodos de dos (2) años y no podrán ser reelegidos para el período inmediatamente siguiente.

**Decreto 1485 de 2002 Artículo 6º. Funciones.** La Junta Administrativa tendrá entre otras las siguientes funciones:

- a) Diseñar la política del Fondo;
- b) Aprobar los actos y convenios que éste celebre;
- c) Elegir de entre sus miembros al presidente, por un período de un (1) año;
- d) Diseñar los programas de protección social de los conductores de que trata la ley;
- e) Aprobar el presupuesto del Fondo;
- f) Elaborar los parámetros y lineamientos generales del plan anual de reposición;
- g) Las que se establezcan en el reglamento y las demás que correspondan a su naturaleza.

**Decreto 1485 de 2002 Artículo 7º. Domicilio y representación legal.** El Fondo tendrá su domicilio en Bogotá D. C., pero podrá tener oficinas subseces en las capitales del país que lo ameriten a criterio de la Junta Administrativa, para servir de enlace y facilitar la interacción entre los aportantes y los órganos centrales de administración del Fondo, con funciones que determinará expresamente la Junta administrativa.

La representación legal del Fondo la ejercerá el Presidente de la Junta Administrativa en la sede principal.

**Decreto 1485 de 2002 Artículo 8º. Reuniones.** La Junta Administrativa del Fondo se reunirá ordinariamente el primer día hábil de cada mes y extraordinariamente cuando sea convocada por el Presidente de la Junta o un número plural de miembros igual o mayor a tres (3).

**Decreto 1485 de 2002 Artículo 9º. Quórum.** Constituirá quórum deliberatorio un número no inferior a cuatro (4) miembros y las decisiones se adoptarán por la mayoría absoluta del mencionado quórum.

**Decreto 1485 de 2002 Artículo 10. Actas.** De toda reunión de la Junta Administrativa se elaborará un acta que será suscrita por el Presidente y el Secretario designado de entre sus miembros, la cual deberá ser aprobada por la mayoría de los asistentes de la correspondiente sesión.

### **Del Patrimonio**

**Decreto 1485 de 2002 Artículo 11. Conformación.** El patrimonio del Fondo estará conformado por:

- a) Los aportes obligatorios de los propietarios de vehículos de transporte público colectivo terrestre de pasajeros con radio de acción metropolitano y/o urbano, provenientes del rubro de las tarifas denominado "Recuperación de Capital" de acuerdo con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte;
- b) Los aportes voluntarios que hagan los propietarios de vehículos a sus respectivas cuentas;
- c) El producto de las multas que se impongan por violación a las normas consignadas en la Ley 688 de 2001 y en este decreto;
- d) Los rendimientos financieros que se generen por la utilización de los créditos otorgados y las utilidades que resulten de las inversiones realizadas por la fiduciaria o la entidad bancaria correspondiente, según sea el caso;

- e) Los recursos que asigne el Gobierno Nacional;
- f) Los demás que adquiera a cualquier título.

**Decreto 1485 de 2002 Artículo 12. Inembargabilidad.** Los recursos que conforman el patrimonio del Fondo, en su totalidad tienen el carácter de inembargables, de conformidad con la ley.

### **Del Manejo de los Recursos del Fondo**

**Decreto 1485 de 2002 Artículo 13. Mecanismo.** Los recursos del Fondo serán manejados a través de una entidad Fiduciaria en la modalidad de administración o un mecanismo bancario semejante, seleccionada mediante concurso que garantice una selección objetiva. Los términos y condiciones, del contrato respectivo, serán fijados por la Junta Administrativa y el mismo será suscrito por el Representante Legal del Fondo.

**Decreto 1485 de 2002 Artículo 14. Individualización.** Cada vehículo de transporte público colectivo terrestre de pasajeros con radio de acción metropolitano y/o urbano, tendrá una cuenta individual en el Fondo, que corresponderá al número de la placa del respectivo vehículo. En todo caso, cada cuenta será manejada de tal manera, que permita identificar en cualquier momento su saldo total, y las sumas que correspondan a aportes obligatorios y a aportes voluntarios, si los hubiere.

**Parágrafo.** El Fondo tendrá también cuentas separadas correspondientes a los restantes rubros patrimoniales, de conformidad con el reglamento que para estos efectos expida la Junta Administrativa.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 19740 del 2 de mayo de 2006:** *“Por lo anterior se concluye que cada vehículo tendrá una cuenta en el fondo y solamente se manejará los recursos de la recolección de los aportes y se le entregará al propietario los que disponga en su cuenta individual ya sea para reponer, renovar o una vez chatarrizado el vehículo el propietario los puede solicitar si no quiere continuar en el transporte, es decir, que los dineros solamente estarán a disposición del aportante.”*

**Decreto 1485 de 2002 Artículo 15. Traslados de fondos empresariales.** Los propietarios de vehículos que decidan vincularse al Fondo Nacional para la Reposición del Parque Automotor de que trata este decreto y que actualmente aporten por este concepto a Fondos de Reposición, empresariales, deberán informar de ello a la Fiduciaria o a la entidad bancaria correspondiente, con el fin de que ésta; notifique al representante legal de la empresa respectiva, para que se tomen las medidas conducentes al traslado de los recursos que posea el vehículo, al Fondo Nacional de Reposición, dentro de un término máximo de un (1) mes contado, a partir de dicha notificación.

**Decreto 1485 de 2002 Artículo 16. Desarrollo social del transporte.** Con el producto de las multas impuestas por violación a las disposiciones de la Ley 688 de 2001 y del presente decreto, el Fondo deberá abrir una cuenta especial que se denominará “Desarrollo Social de Transporte” a la cual ingresarán además los recursos que el Gobierno Nacional le asigne y cuyo objetivo es desarrollar programas de protección social para los conductores de los vehículos a reponer y mejoramiento de los aspectos sociales del transporte.

**Decreto 1485 de 2002 Artículo 17. Tradición.** Cualquier acto de enajenación sobre un vehículo que tenga cuenta en el Fondo, implicará la transferencia automática de los dineros que figuren en la

cuenta del respectivo automotor. De este hecho el propietario deberá dar cuenta por escrito a la entidad fiduciaria o bancaria, según el caso.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 41626 del 22 de julio de 2008.** “... los recursos ahorrados al vehículo aportante pertenecen al automotor, siempre que los mismos se vinculen a empresas de servicio colectivo de pasajeros, bien sea de radio de acción municipal o nacional; de tal manera que cualquier negocio que afecte la propiedad del automotor deberá incluir los dineros que figuren en la cuenta del vehículo correspondiente, en tal virtud la empresa que estaba captando los recursos por concepto del Fondo de Reposición de un vehículo automotor que se desvinculó, debe mantenerlos bajo su custodia hasta cuando el propietario disponga de los mismos conforme a la Ley de reposición.”

**Decreto 1485 de 2002 Artículo 18. Utilización de recursos.** El saldo total que tenga la cuenta de un vehículo en el Fondo será entregado al propietario para efectuar la reposición, una vez demuestre, con el certificado correspondiente, la desintegración física del respectivo automotor. Cumplida la condición anterior el plazo para la entrega de los aportes no será superior a un (1) mes.

**Parágrafo.** Cuando un vehículo sea sometido a desintegración física total y su propietario no esté interesado en reponerlo o la reposición se haga por vehículos de un nuevo sistema de transporte, el saldo que disponga en su cuenta individual y sus eventuales rendimientos, se entregará en su totalidad a aquel dentro del mes (1) siguiente a la fecha, de la solicitud, una vez descontadas las deudas, si las hubiere.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 30073 del 30 de mayo de 2007** “El fundamento jurídico sobre la utilización de los recursos provenientes de los fondos de reposición de las empresas de radio de acción municipal, distrital y metropolitano se encuentra plasmados en el artículo 18 del Decreto 1485 de 2002, que señala: “UTILIZACIÓN DE LOS RECURSOS. El saldo total que tenga la cuenta de un vehículo en el Fondo será entregado al propietario para efectuar la reposición, una vez demuestre, con el certificado correspondiente, la desintegración física del respectivo automotor. Cumplida la condición anterior el plazo para la entrega de los aportes no será superior a un (1) mes” .

**Concepto Ministerio de Transporte N°834 del 11 de enero de 2008:** “... no es procedente la cesión de los dineros ahorrados en el fondo de reposición, para fines diferentes a reponer, renovar o transformar el vehículo y ello solamente es procedente cuando el mismo haya sido desintegrado físicamente y su propietario no esté interesado en invertir en vehículos de servicio público de la misma modalidad.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 11242 del 13 de marzo de 2006:** “... no es procedente la devolución de los dineros ahorrados en el fondo de reposición, para fines diferentes a reponer, renovar o transformar el vehículo y ello solamente es procedente cuando el mismo haya sido desintegrado físicamente y su propietario no esté interesado en invertir en vehículos de servicio público de la misma modalidad.”

**Concepto Ministerio de Transporte N° 50087 del 9 de octubre de 2006:** “... cuando el vehículo ha sido hurtado, no es necesario el certificado de desintegración física, toda vez que se debe aportar el dictamen expedido por la autoridad competente de la desaparición del vehículo y certificación de que no fue recuperado, ya que el mismo no puede ser físicamente desintegrado y su propietario no esté interesado en invertir en vehículos de servicio público. Por lo tanto los recursos estarán a disposición de los aportantes para estos casos, teniendo en cuenta lo señalado en el artículo 6° de la Ley 688 de 2001, que dispuso que los dineros sólo podrán ser utilizados por el propietario del vehículo.”

**Concepto Ministerio de Transporte N° 1381 del 2 de junio de 2010 y 80261 del 4 de agosto de 2010...:** “Es viable la devolución de los dineros del Fondo de Reposición de los vehículos de servicio público colectivo, que fueron entregados con ocasión a la implementación del Sistema Integrado de Transporte Masivo cuando el

*vehículo es sometido a desintegración física total; recursos que le pertenecen al propietario del vehículo automotor objeto de chatarrización.”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 18881 del 15 de junio de 2010:** *“Se estima viable la devolución de los dineros del Fondo de Reposición de los vehículos de servicio público colectivo, que fueron entregados con ocasión a la implementación del Sistema Integrado de Transporte Masivo (Decreto 03422 del 9 de septiembre de 2009), para la compra de nuevos equipos, cuando el vehículo es sometido a desintegración física total.*

## **Obligaciones y Sanciones**

**Decreto 1485 de 2002 Artículo 19. Recaudo por las empresas.** Es obligación de las empresas de transporte público colectivo terrestre de pasajeros con radio de acción metropolitano y/o urbano, recaudar los aportes de los propietarios afiliados al Fondo Nacional de Reposición del Parque Automotor que así lo decidan, y efectuar las consignaciones en los términos previstos en la ley.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 83 del 2 de enero de 2006:** *“Al respecto considera este Despacho que para poder llevar a cabo la citada operación (devolución de dineros para ser invertidos en diferentes situaciones mas no en reposición ni renovación del vehículo) necesariamente el propietario (no la empresa de transporte) deberá desintegrar el vehículo y posteriormente reclamar los recursos provenientes del fondo de reposición. Es claro para este Despacho que la empresa de transporte que creó el fondo de reposición de los vehículos de pasajeros del radio de acción municipal no puede disponer de dichos recursos como tampoco tomarlos en calidad de préstamo, por cuanto la Ley 688 de 2001, es clara en señalar que estos se podrán invertir únicamente para reposición, renovación o transformar el vehículo.”*

**Decreto 1485 de 2002 Artículo 20. Aportes Directos.** Los propietarios de los vehículos de servicio público de transporte de pasajeros de radio de acción metropolitano y/o urbano, que así lo decidan, podrán realizar directamente la respectiva consignación a la cuenta que el respectivo vehículo posea en el Fondo Nacional en la cuantía o porcentaje establecido en el reglamento que se expida para el efecto.

**Parágrafo.** En este evento, el propietario o conductor del vehículo deberá entregar diariamente a la Empresa el respectivo comprobante de consignación. El incumplimiento de esta obligación, dará lugar a que la empresa no expida la correspondiente orden de despacho al vehículo y como consecuencia de ello, no podrá prestar el servicio mientras no se allane a cumplir con sus obligaciones de acuerdo con lo estipulado en el reglamento.

**Decreto 1485 de 2002 Artículo 21. Sanción por consignación tardía.** Las empresas de transporte público colectivo terrestre de pasajeros con radio de acción: metropolitano y/o urbano, deberán dar estricto cumplimiento al plazo establecido en la ley para realizar las consignaciones respectivas, y su incumplimiento acarreará multa de cien (100) salarios mínimos legales diarios vigentes, por cada día de mora en efectuar dicha consignación.

**Decreto 1485 de 2002 Artículo 22. Otras sanciones.** El incumplimiento por parte de las empresas a cualquiera de las restantes obligaciones señaladas en la Ley 688 de 2001, acarreará una sanción de cien (100) salarios mínimos legales diarios vigentes, cada vez que incurran en tal incumplimiento.

## **Vigilancia y Control**

**Decreto 1485 de 2002 Artículo 23. Titulares.** Sin perjuicio de las competencias que le corresponden a la Superintendencia Bancaria de conformidad con el artículo 19 de la Ley 688, la Superintendencia

General de Puertos y Transporte o quien haga sus veces ejercerá el control y vigilancia sobre el Fondo Nacional de Reposición y Renovación del Parque Automotor de Servicio Público Colectivo Terrestre de Pasajeros con radio de acción metropolitano y/o urbano. Las autoridades territoriales, ejercerán dicha función e impondrán las sanciones con relación a los fondos de reposición de las empresas, que se encuentren constituidos de conformidad con las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, de su respectiva jurisdicción.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 41541 del 19 de julio de 2007** *“En efecto, los fondos de reposición y renovación de que trata la ley 688 de 2001 y su Decreto reglamentario 1485 de 2002, establecen que las autoridades territoriales son las competentes para ejercer las funciones de control y vigilancia a las empresas que crearon dichos fondos al amparo de las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996; de tal manera que este Ministerio no tiene facultades para controlarlos o supervisarlos”*

**Decreto 1485 de 2002 Artículo 24. Facultades del Ministerio de Transporte.** El Ministerio de Transporte cuando lo estime conveniente, podrá solicitar tanto a las empresas de transporte como al fideicomitente o entidad bancaria correspondiente, los informes y los documentos que requiera, en aras de velar por el cumplimiento de los objetivos para los cuales fue creado el Fondo Nacional que regula el presente decreto

## LIBRO SEPTIMO

### PERIMETROS DEL TRANSPORTE Y TRANSITO POR CARRETERA EN EL TERRITORIO COLOMBIANO

**Ley 105 de 1993 Artículo 11. Perímetros del Transporte por Carretera.** Constituyen perímetros para el transporte nacional, departamental y municipal, los siguientes:

a. El perímetro del transporte nacional comprende el territorio de la Nación. El servicio nacional está constituido por el conjunto de las rutas cuyo origen y destino estén localizadas en diferentes departamentos dentro del perímetro nacional.

No hacen parte del servicio nacional las rutas departamentales, municipales, asociativas o metropolitanas.

b. El perímetro del transporte departamental comprende el territorio del departamento. El servicio departamental está constituido consecuentemente por el conjunto de rutas cuyo origen y destino estén contenidos dentro del perímetro departamental.

No hacen parte del servicio departamental las rutas municipales, asociativas o metropolitanas.

c. El perímetro del transporte distrital y municipal comprende las áreas urbanas, suburbanas y rurales y los distritos territoriales indígenas de la respectiva jurisdicción.

El transporte de pasajeros entre el Distrito Capital y los municipios contiguos será organizado por las autoridades de tránsito de los dos municipios. Ellos de común acuerdo adjudicarán las rutas y su frecuencia.

**Comentario del Editor:** Dos anotaciones son importantes respecto a esta norma, la primera tiene relación a la mención que hace la disposición del perímetro metropolitano, no obstante lo cual, no lo define, para ello debemos acudir a lo establecido por la Ley 128 de 1994 de acuerdo con la cual, el transporte puede ser considerado por la juntas metropolitanas como un “hecho metropolitano”, cuando ello acaezca, la autoridad metropolitana podrá asumir la competencia frente a aquellas rutas que tengan origen y destino en dos municipios que hagan parte de dicha parea metropolitana; la segunda anotación es respecto al concepto de ruta de influencia, concebido por el reglamento (Decreto 171 de 2001) como aquella que se da entre dos municipios contiguos, entre los cuales se dan o presentan relaciones recíprocas fuertes que implican un permanente intercambio de personas, su declaratoria le corresponde al Ministerio de Transporte para efectos que las autoridades locales, de común acuerdo, puedan otorgar los servicios comunes tal como lo concibe directamente el legislador con relación a las rutas entre Bogotá y las ciudades contiguas.

Los buses que desde los municipios contiguos ingresen al centro de la ciudad, utilizarán las vías troncales construidas especialmente para el transporte masivo a través de buses. Para el efecto tendrán que adaptarse a las condiciones exigidas para ese tipo de transporte en esas vías.

## LIBRO OCTAVO

### CREACIÓN Y FUNCIONAMIENTO DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

**Ley 336 de 1996 Artículo 9º.** El servicio público de Transporte dentro del país tiene un alcance nacional y se prestará por empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas de acuerdo con las disposiciones colombianas y debidamente habilitadas por la autoridad de transporte competente.

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional Sentencia C-408 de 2004

*Dentro de la regulación del transporte público, el legislador al expedir el Estatuto del Transporte<sup>56</sup>, dispuso que ese servicio público puede ser prestado por empresas o personas naturales o jurídicas legalmente constituidas de conformidad con lo que para el efecto disponga la ley y previa obtención de la habilitación o expedición de un permiso o a la celebración de un contrato de concesión u operación. Significa lo anterior que quien aspire a la prestación de dicho servicio debe acreditar el cumplimiento de ciertos requisitos establecidos en la ley, relacionados con la organización, capacidad técnica y económica, comodidad, seguridad, propiedad, y en general todos los elementos e instrumentos indispensables para garantizar la calidad y eficiente prestación del servicio, en atención a los intereses jurídicos que se pretenden proteger, pues como se señaló en la prestación de dicho servicio público se encuentra involucrado el interés general, la seguridad y protección de los usuarios del servicio, así como de peatones y en general quienes se desplazan por las vías públicas.*

*No asiste razón a la demandante cuando afirma que dicha habilitación o permiso que permitía a particulares constituir asociaciones para atender demandas locales de transporte son desconocidas por la ley cuestionada, pues las normas que regulan la habilitación o permiso aludidos se encuentran vigentes en el ordenamiento jurídico y, por lo demás, como*

---

<sup>56</sup> Ley 3336/96 arts. 9 y 16

ya se indicó, su carácter intransferible fue encontrado ajustado al ordenamiento superior<sup>57</sup> por esta Corporación al examinar una demanda de inconstitucionalidad contra los artículos 13 y 18 de la Ley 336 de 1996.

Así las cosas, quien haya cumplido los requisitos que por ministerio de la ley se exigen para la prestación del servicio público de transporte, y en tal virtud haya obtenido la habilitación y permiso correspondiente, puede ejercer libremente su actividad económica dentro de los límites que para el efecto establezcan la Constitución y la ley. Cosa distinta es pretender prestar el servicio en cuestión sin el cumplimiento de los requisitos exigidos, porque, si bien la Constitución garantiza la libertad de empresa como base del desarrollo, ella tiene una función social que implica obligaciones, mucho más, si se trata de un servicio público en donde la participación de los particulares debe ser especialmente regulada, vigilada y controlada por el Estado, pues su deber es garantizar la prestación eficiente del mismo, en aras del bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población.

Autorizar la prestación del servicio público de transporte sin el cumplimiento de los requisitos legales, no sólo constituiría una inaceptable falencia del Estado en perjuicio de la comunidad, sino que sería avalar la violación del derecho a la igualdad de quienes en cumplimiento de claras normas legales obtienen las habilitaciones y permisos requeridos para la prestación eficiente del servicio público de transporte.

No puede alegarse entonces, una indebida intervención del Estado en la economía y una limitación al derecho de libertad de empresa, pues como se dijo, se trata de derechos que admiten límites. En efecto, como lo ha señalado esta Corporación:

*“En materia de servicios públicos, la intervención económica adquiere una finalidad específica –asegurar la satisfacción de necesidades básicas que se logra con su prestación- y tiene un soporte constitucional expreso en el artículo 334 de la Carta. Pero, adicionalmente, en tal materia el Estado dispone de especiales competencias de regulación, control y vigilancia, pues tal prestación se considera inherente a la finalidad social del Estado, por lo cual es deber de las autoridades asegurar que ella sea eficiente y cobije a todos los habitantes del territorio nacional. En efecto, el artículo 365 superior prescribe que los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley y que en todo caso el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios.*

*“Así, por cuanto los servicios públicos son una actividad económica que compromete la satisfacción de las necesidades básicas de la población, y por ello mismo la eficacia de ciertos derechos fundamentales, la intervención del Estado en la actividad de los particulares que asumen empresas dedicadas a este fin es particularmente intensa, y su prestación se somete a especial regulación y control”<sup>58</sup>*

La exigencia de requisitos para la prestación de un servicio público como el de transporte, no puede, como equivocadamente lo entiende la demandante, constituir una violación del derecho al trabajo, pues la ley permite la constitución de empresas para la prestación de dicho servicio, siempre y cuando se cumplan las exigencias legales. La protección del derecho al trabajo no implica que el Estado esté en la obligación de soportar el ejercicio de actividades para las cuales no se cumplen las exigencias legales, con claro detrimento y desconocimiento de los derechos de los demás, pues “un principio de orden social exige que las autoridades reglamenten el ejercicio de las actividades laborales cuando éstas lleguen a afectar derechos ajenos”<sup>59</sup>.

Como acertadamente lo afirma la demandante, el Estado se encuentra en la obligación de garantizar el derecho al trabajo, por expreso mandato del artículo 25 de la Constitución Política. Pero ese derecho puede ser sometido a regulaciones, como todos los demás, en aras de permitir su ejercicio pacífico y de hacerlo compatible con los derechos ajenos. En ese sentido, esta Corporación ha sostenido que “el derecho al trabajo, al ser reconocido como fundamental, exige la protección a su núcleo esencial<sup>60</sup>, pero no la trae consigo la facultad de obtener una vinculación concreta, porque ésta también puede constituir una legítima expectativa de otros, con igual derecho. Así pues, en aras del derecho

<sup>57</sup> Sent. C-1078/02 M.P. Rodrigo Escobar Gil

<sup>58</sup> Sent. C-615/02 M.P. Marco Gerardo Monroy Cabra

<sup>59</sup> Sent. C-355/03 M.P. Marco Gerardo Monroy Cabra

<sup>60</sup> El núcleo esencial del derecho al trabajo ha sido definido por la doctrina constitucional como “la libertad para seleccionarlo, por lo que, salvo las restricciones legales, consiste en la realización de una actividad libremente escogida por la persona dedicando a ella su esfuerzo intelectual o material, sin que puedan impedírsele los particulares ni el Estado a quien, por el contrario, le compete adoptar las políticas y medidas tendientes a su protección y garantía” Sent. C-107/02 M.P. Clara Inés Vargas Hernández

a la igualdad, no hay que proceder contra los intereses ajenos, sino en concordancia con ellos, de suerte que se realice el orden social justo, es decir, la armonía de los derechos entre sí”<sup>61</sup>.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 53437 del 15 de septiembre de 2008.:** “... Con base en lo expuesto, no puede considerarse que el otorgamiento de licencias de funcionamiento para operar el servicio público de transporte genere derechos adquiridos a favor de los operadores de dicho servicio, entendiendo como tales – lo ha dicho la Corte- aquellos que se entienden incorporados válida y definitivamente o pertenecen al patrimonio de una persona. Se trata simplemente de derechos temporales de operación, sujetos a las nuevas condiciones y modificaciones que se deriven de la regulación legal y reglamentaria, que busca, en todo caso, coordinarlos con los derechos e intereses de la comunidad; ello, como ya se ha explicado, encuentra respaldo constitucional en los principios fundamentales y fines esenciales del Estado, como lo son la prevalencia del interés general y el bienestar y mejoramiento de calidad de vida de la población ( arts. 1°, 2° y 366 de la C.P.)”

La prestación del servicio público de Transporte Internacional, a más de las normas nacionales aplicables para el caso, se regirá de conformidad con los Tratados, Convenios, Acuerdos y prácticas, celebrados o acogidos por el país para tal efecto.

**Ley 336 de 1996 Artículo 10.** Para los efectos de la presente ley se entiende por operador o empresa de transporte la persona natural o jurídica constituida como unidad de explotación económica permanente con los equipos, instalaciones y órganos de administración adecuados para efectuar el traslado de un lugar a otro de personas o cosas, o de unas y otras conjuntamente.

**Parágrafo.** La constitución de la persona jurídica a que se refiere el presente artículo, no requerirá de autorización previa alguna por parte del Estado.

**Comentario del Editor:** Queda con esta disposición saldada una controversia frente a la posibilidad de que las personas naturales puedan constituirse como empresas de transporte en la medida que la presente norma establece que el operador es la persona “natural” o jurídica, constituida para la prestación del servicio público de transporte. Esta disposición se aplica de manera genérica a todas las modalidades de transporte en la medida que el legislador no distinguió a cuales se aplicara y a cuáles no.

**Ley 336 de 1996 Artículo 11.** Las empresas interesadas en prestar el servicio público de transporte o constituidas para tal fin, deberán solicitar y obtener habilitación para operar.

La habilitación, para efectos de esta ley, es la autorización expedida por la autoridad competente en cada Modo de transporte para la prestación del servicio público de transporte.

El Gobierno Nacional fijará las condiciones para el otorgamiento de la habilitación, en materia de organización y capacidad económica y técnica, igualmente, señalará los requisitos que deberán acreditar los operadores, tales como estados financieros debidamente certificados, demostración de la existencia del capital suscrito y pagado, y patrimonio bruto, comprobación del origen del capital aportado por los socios, propietarios o accionistas, propiedad, posesión o vinculación de equipos de transporte, factores de seguridad, ámbito de operación y necesidades del servicio.

---

<sup>61</sup> Sent. T-047/95 M.P. Vladimiro Naranjo Mesa

**Jurisprudencia Constitucional:** Inciso declarado Exequible por la Corte Constitucional Sentencia C-066 de 1999.

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional Sentencia C-066 de 1999.

Esta disposición se ajusta a la Carta Política, pues en él se deja al Gobierno la determinación de aspectos administrativos para la ejecución de la ley, con sujeción a los criterios mínimos que por decisión del legislador habrán de tenerse en cuenta para ese efecto.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 13703 del 7 de julio de 2010.** “Para cada modalidad se debe solicitar una habilitación cumpliendo todos los requisitos, las empresas que tienen habilitación en una modalidad diferente se consideran empresas nuevas para los efectos de solicitar habilitación en una modalidad diferente”

**Reglamentación:** Decreto 4668 de 2006

**Decreto 4668 de 2006 Artículo 1°.** Las empresas nuevas de carácter asociativo del sector solidario o cooperativas que se habiliten para prestar el servicio público de transporte terrestre automotor en cualquiera de las modalidades establecidas en los Decretos 170, 171, 172, 173, 174 Y 175 del 5 de febrero de 2001, para efectos de dar acatamiento al requisito del capital pagado o patrimonio líquido, deberán cumplir con las cuantías previstas en los mismos decretos de la siguiente manera:

- El veinticinco por ciento (25%) a la fecha de la constitución y radicación de la solicitud de habilitación. El setenta por ciento (70%) dentro del año siguiente a la fecha de otorgamiento de la habilitación.
- El ciento por ciento (100%) dentro de los dos años siguientes al otorgamiento de la habilitación.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 67067 del 27 de diciembre de 2006:** “... el requisito del capital en términos de salarios mínimos mensuales legales vigentes a fin de que el salario mínimo mantenga su actualización, esto es, que las empresas están en la obligación de demostrar la existencia de un (1) capital mínimo pagado o patrimonio líquido equivalente a 1.000 salarios mínimos mensuales legales vigentes, al momento de cumplir el requisito. Para efectos de las empresas de economía solidaria, deben establecer en los estatutos como capital mínimo el equivalente a 1.000 salarios mínimos legales mensuales vigentes, no obstante se podrá habilitar con la demostración del pago de aportes correspondiente al 25% de los 1.000 salarios al momento de hacer la solicitud de habilitación, pero deberán completar el monto de los salarios exigidos dentro de los primeros cuatro (4) meses del año inmediatamente siguiente al haber obtenido la habilitación.”

**Decreto 4668 de 2006 Artículo 2°.** Las empresas de carácter asociativo del sector solidario o cooperativas que se habilitaron, con anterioridad a la vigencia del presente decreto, para prestar el servicio público de transporte terrestre automotor al amparo de cualquiera de las modalidades establecidas en los Decretos 170, 171, 172, 173, 174 Y 175 del 5 de febrero de 2001, que no hayan dado cumplimiento al requisito del capital pagado o patrimonio líquido, deberán cumplir con las cuantías previstas en los mismos decretos de la siguiente manera:

- El treinta y cinco por ciento (35%) antes del 31 de diciembre de 2006.
- El setenta por ciento (70%) antes del 31 de diciembre de 2007.
- El ciento por ciento (100%) antes del 31 de diciembre de 2008.

**Parágrafo.** Las empresas de transporte de que trata el presente artículo, que se acojan a los plazos aquí estipulados para dar cumplimiento con los porcentajes del capital pagado o patrimonio líquido, no serán sancionadas por no haber cumplido con este requisito de habilitación.

**Decreto 4668 de 2006 Artículo 3º.** Para efectos del presente decreto, se entiende por capital pagado de las empresas asociativas del sector solidario o cooperativas de transporte, el monto mínimo de aportes no reducibles, que incorpora la circular básica contable de la Superintendencia Solidaria y por patrimonio líquido el definido en el artículo 46 de la Ley 79 de 1988.

**Parágrafo.** El salario mínimo mensual legal vigente a que se hace referencia en los Decretos 170-175 de 2001, corresponderá al que rija al momento de cumplirse el requisito.

**Decreto 4668 de 2006 Artículo 4º.** Transcurridos los plazos señalados en el presente decreto para efectos del capital pagado o patrimonio líquido de las empresas asociativas del sector solidario o Cooperativas de Transporte Terrestre Automotor, corresponderá al ciento por ciento (100%) de lo estipulado en los Decretos 170, 171, 172, 173, 174 Y 175 de 2001, dependiendo de la modalidad de servicio.

**Parágrafo.** ~~El Gobierno Nacional tendrá seis (6) meses a partir de la vigencia de la presente ley, para reglamentar la habilitación de cada Modo de transporte, y los prestadores del servicio público de transporte que se encuentren con Licencia de Funcionamiento tendrán dieciocho (18) meses a partir de la reglamentación para acogerse a ella.~~

**Jurisprudencia Constitucional:** Aparte tachado declarado Inexequible por la Corte Constitucional Sentencia C-066 de 1999.

**Jurisprudencia Constitucional:** Aparte restante del Parágrafo declarado Exequible por la Corte Constitucional Sentencia C-043 de 1998.

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional Sentencia C-066 de 1999.

*Con respecto al parágrafo de la norma acabada de mencionar, encuentra la Corte que es inexequible, en razón de la limitación de carácter temporal que en él se incluye al Gobierno Nacional para el ejercicio de la potestad reglamentaria, pues, se reitera ella corresponde al Presidente de la República como suprema autoridad administrativa conforme a lo dispuesto por el artículo 189, numeral 11 de la Constitución Nacional, quien la conserva durante todo el tiempo de vigencia de la ley sobre la cual pueda recaer el reglamento para su cumplida ejecución, lo que significa que el legislador no puede someterla a ningún plazo, como lo hizo en el parágrafo que aquí se analiza.*

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional Sentencia C-043 de 1998.

#### **El servicio de transporte público y el otorgamiento de las licencias de operación.**

*El derecho positivo colombiano define el servicio público como "... toda actividad organizada que tienda a satisfacer necesidades de interés general en forma regular y continua, de acuerdo con un régimen jurídico especial, bien que se realice por el Estado directa o indirectamente o por personas privadas." (Art. 430 del Código Sustantivo del Trabajo)<sup>62</sup>. Tal afirmación encuentra fundamento en lo dispuesto por el artículo 365 de la Constitución Política, según el cual "Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado" y es deber de éste "asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional". Para tales efectos, la norma otorga al legislador la facultad para fijar el régimen jurídico de los servicios públicos, autorizando su prestación directa o indirecta, por parte de comunidades organizadas o por particulares, pero reservando al Estado su regulación, control y vigilancia.*

<sup>62</sup> La definición citada coincide con la contenida en el numeral 3º del artículo 2º de la ley 80 de 1993, Estatuto General de Contratación de la Administración Pública.

*La operación del transporte público en Colombia 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 [aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre], en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica..."<sup>63</sup>.*

*Pero además, la ley 336 de 1996, "por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte", en armonía con la ley 105 de 1993, le otorga "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 en su artículo 2° 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 2°, 11, 24, 365 y 366, que le imponen al Estado el deber de proteger la vida e integridad de todas las personas residentes en Colombia.*

*El citado estatuto dispone en el capítulo tercero, 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, la ley tiene previsto en su artículo 11, ahora parcialmente acusado, 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.*

*La misma norma, en el párrafo acusado, faculta al Gobierno Nacional para reglamentar la habilitación de cada modo de transporte y dispone que los actuales operadores del servicio tendrán 18 meses, a partir de la nueva reglamentación, para acogerse a ella. Esto, a juicio del demandante, implica la revocatoria de las licencias que se encuentran vigentes y, por ende, el desconocimiento de los derechos adquiridos de operación otorgados por normas anteriores al actual estatuto de transporte.*

*Sobre el particular, debe la Corte hacer algunas precisiones, referidas a los efectos jurídicos de las licencias administrativas de operación; esto con el fin de establecer si, frente a determinadas situaciones que comprometan el interés público, el Estado se encuentra facultado o no para revocarlas, o para modificar o complementar las condiciones que dieron lugar a su expedición.*

*Las licencias, permisos o habilitaciones son actos administrativos de autorización otorgados por el Estado a los particulares, en ejercicio del poder de policía administrativa, para que, cumplidos ciertos requisitos legales o reglamentarios que consultan las necesidades del bien común y de la seguridad pública, aquéllos desarrollen una actividad amparada por el ordenamiento jurídico, como ocurre en el caso de los servicios públicos. Por esta razón, la licencia, permiso o habilitación constituye el título sin el cual la actividad desplegada por el particular deviene ilegítima.*

*La ultima-ratio de las autorizaciones o habilitaciones reside entonces en la obligación que tiene el Estado de proteger los intereses de la comunidad, de los posibles perjuicios que la ejecución indiscriminada e incontrolada de la actividad de los particulares pudiera generarle. De ahí que la Administración no pueda limitar su intervención a la decisión inicial de conceder el permiso o licencia, frente al eventual incumplimiento de las condiciones exigidas, o frente al surgimiento de unas nuevas que se impongan para la ejecución óptima de la empresa.*

*Precisamente, al analizar una norma de la legislación española (Art. 16 del Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales) que prevé la revocación de las licencias de operación cuando desaparecen las circunstancias que motivaron su otorgamiento o sobrevienen otras que, de haber existido en su momento, habrían justificado la denegación, el tratadista español García de Enterría señala: "El precepto en cuestión rompe, pues, acertadamente con el tópico principio de la intangibilidad de los actos declarativos de derechos y lo hace a partir de un dato capital: la vinculación necesaria de este tipo de autorizaciones a las circunstancias concurrentes en el momento en que se*

---

<sup>63</sup> Esta definición aparece en el artículo 3° de la ley 105 de 1993, concordante con lo dispuesto en los artículos 1° y 5° de la ley 336 de 1996.

otorgaron y el implícito condicionamiento de las mismas a la permanente compatibilidad de la actividad autorizada con el superior interés público, cuya prevalencia no puede quedar subordinada al resultado de una valoración inicial inmodificable.”<sup>64</sup>

La intervención estatal en el otorgamiento y prórroga de las licencias, reviste aún mayor importancia en tratándose de aquellas que se dan para ejercer una actividad que, si bien beneficia al autorizado, implica la prestación de un servicio público. En estos casos, al igual que ocurre con el contrato estatal de concesión de servicios públicos, la Administración goza de ciertos derechos y prerrogativas ante los beneficiarios de las mismas como son, entre otros: 1) el derecho a introducir las modificaciones que considere necesarias para obtener una mejor organización y funcionamiento del servicio; 2) el derecho a exigir al operador del servicio la adaptación del mismo a las nuevas demandas o conveniencias para los usuarios; 3) la prerrogativa de vigilancia y control sobre la actividad desarrollada, el cual se justifica por el interés público que aquella involucra, y que, finalmente, origina el otorgamiento de la licencia; 4) el derecho a exigir del operador del servicio el cumplimiento debido y la ejecución del mismo, 5) el derecho a revocar la licencia de funcionamiento antes de cumplirse el plazo estipulado, por razones de interés público o por circunstancias previamente definidas en la Constitución, la ley o los reglamentos.

En consecuencia, cuando la actividad llevada a cabo por el particular involucra intereses que superan a los suyos propios y comprometen derechos de la colectividad en los que media un interés público, es deber de la Administración no sólo velar por su cumplimiento eficiente, so pena de revocar el permiso de operación, sino también el de reacondicionarlo o adecuarlo, en forma razonada y justa, a las circunstancias sobrevinientes a su expedición, y que hubieran sido determinantes para concederlo de haber existido en su oportunidad.

Ello en manera alguna busca desconocer el derecho que la Administración otorga al particular para operar un servicio público. Sin embargo, como ha quedado explicado, dado que se trata de una actividad en la que resulta comprometido el interés general, el derecho otorgado es precario y temporal y, por tanto, puede resultar afectado en cuanto a su ejecución, o bien por determinaciones de la Administración dirigidas a la optimización del servicio, o bien por normas posteriores de carácter legal o reglamentario, también dictadas por motivos de utilidad pública o de interés general. Al respecto, el tratadista Roberto Dromi en su obra “Derecho Administrativo”<sup>65</sup> señala que la autorización o permiso “importa una concesión de alcance restringido, ya que otorga derechos de menor intensidad y mayor precariedad; más que otorgar un derecho, tolera un uso...”. Con respecto a la precariedad del derecho sostiene que éste se funda “... en que el permiso sólo constituye una tolerancia de la Administración, que actúa en estos casos dentro de la esfera de su poder discrecional, sin que sea posible que el acto administrativo logre estabilidad.”

Así entonces, tratándose del servicio público de transporte, en el que se encuentran comprometidos derechos constitucionales fundamentales como la vida y la integridad personal de los usuarios y, en general, el interés público, la autorización inicial de los organismos estatales de control no puede ser inmodificable. En este caso, sin perjuicio del poder de revocación que le asiste (art. 18 de la ley 336/96), el Estado se encuentra más que facultado, obligado a actualizar, cuando las circunstancias así lo exijan, las condiciones de operación del servicio aun cuando con ello se afecten los derechos que, mediante el otorgamiento de licencias, se conceden a los particulares para la ejecución del mismo. Tal actitud, si bien en apariencia rompe el principio de la intangibilidad de los actos administrativos derivado del precepto constitucional de la seguridad jurídica, encuentra sustento legítimo en la defensa de los derechos fundamentales de las personas y en la primacía del interés general sobre el particular, de consagración igualmente constitucional (arts. 1º, 2º de la C.P., entre otros).

Ahora bien, es cierto que la Constitución garantiza la libre iniciativa privada y la libertad de empresa, correspondiendo al Estado impedir su obstrucción o restricción (art. 333). Sin embargo, tal como se expresó en la Sentencia C-398/95 (M.P., doctor José Gregorio Hernández Galindo), “insiste la Corte en que la Carta Política no ha acogido un modelo económico determinado, exclusivo y excluyente, y en que sus normas deben ser interpretadas de manera armónica y coherente, evitando posiciones absolutas, por lo cual la libertad del individuo se encuentra atemperada en la preceptiva constitucional por la prevalencia del interés colectivo (artículo 1º), por las competencias de intervención y regulación a cargo del Estado (artículos 333, 334 y 335 C.P.) y por los principios de razonabilidad y proporcionalidad que la doctrina de esta Corte ha prolijado.”

<sup>64</sup> GARCIA DE ENTERRIA, Eduardo, Curso de Derecho Administrativo, tomo II, pág. 140 y 141, Editorial Civitas, Madrid, España, 1992.

<sup>65</sup> DROMI, Roberto, Derecho Administrativo, pág. 171, Edic Ciudad Argentina, Buenos Aires, Argentina.

En efecto, siguiendo los parámetros fijados en la sentencia antes citada y en otros pronunciamientos de esta Corporación, en un Estado Social de Derecho donde el Poder Público asume responsabilidades tales como la dirección general de la economía, el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes y la regulación, el control y la vigilancia de los servicios públicos, la libre iniciativa privada no puede erigirse como un derecho absoluto ni como un obstáculo insuperable para la actividad de intervención del Estado, particularmente en materia económica y de servicios públicos. Es así como el propio artículo 333 de la Carta permite el desarrollo de dicha iniciativa privada, pero "... dentro de los límites del bien común" y, a su vez, faculta a la ley para delimitar su alcance "... cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la Nación."

De ahí que el legislador, con fundamento en los artículos 150-21, 150-23 de la Carta Política que lo habilita para expedir las leyes de intervención económica y aquellas que regirán los servicios públicos, y 365 del mismo ordenamiento, que le otorga al Estado el monopolio de la regulación, control y vigilancia de los mismos, haya facultado al Ejecutivo, a través de la norma parcialmente acusada, para reglamentar la habilitación en cada modo de transporte, determinando las nuevas condiciones a las cuales deben someterse, en un plano de igualdad, los actuales operadores y quienes aspiren a serlo. Ello, como ya se anotó, con el fin de mantener la seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizar a los usuarios del servicio la prestación eficiente del mismo (arts. 2°, 3°, 4° y 5° de la ley 336/96).

Con base en lo expuesto, no puede considerarse que el otorgamiento de licencias de funcionamiento para operar el servicio público de transporte genere derechos adquiridos a favor de los operadores de dicho servicio, entendiendo como tales -lo ha dicho la Corte- aquellos que "se entienden incorporados válida y definitivamente o pertenecen al patrimonio de una persona"<sup>66</sup>. Se trata simplemente de derechos temporales de operación, sujetos a las nuevas condiciones y modificaciones que se deriven de la regulación legal y reglamentaria, que busca, en todo caso, coordinarlos con los derechos e intereses de la comunidad; ello, como ya se ha explicado, encuentra respaldo constitucional en los principios fundantes y fines esenciales del Estado, como lo son la prevalencia del interés general y el bienestar y mejoramiento de la calidad de vida de la población (arts. 1°, 2° y 366 C.P.).

No obstante, si en gracia de discusión se aceptara que el otorgamiento de licencias genera derechos adquiridos en favor de los beneficiarios de las mismas, es claro que, entratándose de actividades que comprometan el interés colectivo, como ocurre con los servicios públicos y, en particular con el servicio de transporte, los derechos individuales deben ceder ante tal interés. Así lo reconoce el artículo 58 de la Constitución Política cuando consagra: "Se garantizan la propiedad privada y los demás derechos adquiridos con arreglo a las leyes civiles, los cuales no pueden ser desconocidos ni vulnerados por leyes posteriores. Cuando de la aplicación de una ley expedida por motivo de utilidad pública o interés social, resultaren en conflicto los derechos de los particulares con la necesidad por ella reconocida, el interés privado deberá ceder al interés público o social." (Subrayas fuera de texto).

Con motivo de una demanda de inconstitucionalidad presentada contra algunas disposiciones de la ley 335 de 1996, por la cual se modifican parcialmente las leyes 14 de 1991 y 182 de 1995, esta Corporación sentó jurisprudencia en relación con la prevalencia del interés general sobre el particular al referirse a los contratos estatales de concesión, los cuales, al igual que las licencias, constituyen otra modalidad de operación de servicios públicos por parte de los particulares. Al respecto afirmó:

*"Es decir, que los términos de los contratos de concesión de servicios públicos, incluidos los que adjudican espacios públicos de la televisión, pueden verse afectados por las disposiciones de una ley posterior a aquella que regía en el momento de su celebración, inclusive en lo que tiene que ver con los derechos, obligaciones y prerrogativas del concesionario como contratista particular, siempre y cuando esas nuevas disposiciones traduzcan motivos de interés público o bienestar general, que como tales superen el interés particular: **'En suma el interés de la comunidad está siempre por encima del interés del individuo, sea cual fuere el origen de su reconocimiento y protección jurídica... aún en las concesiones de naturaleza contractual el concesionario particular está sujeto a las modificaciones reglamentarias producidas por la administración concedente en atención a las exigencias del servicio público o a los imperativos del interés social...'**" (Sentencia C-350/97, M.P., doctor Fabio Morón Díaz). (Negrillas fuera de texto original).*

**Ley 336 de 1996 Artículo 12.** En desarrollo de lo establecido en el artículo anterior, para efectos de las condiciones sobre organización, deberán tenerse en cuenta, entre otros,

<sup>66</sup> Sentencia C-147/97 (M.P., doctor Antonio Barrera Carbonell).

la estructura establecida para la dirección y administración de la empresa, los sistemas de selección del recurso humano y la disponibilidad de las instalaciones adecuadas para su funcionamiento.

Para efectos de las condiciones de carácter técnico, se tendrán en cuenta, entre otras, la preparación especializada de quienes tenga (sic) a su cargo la administración y operación de la empresa, así como los avances técnicos utilizados para la prestación del servicio.

Para efectos de las condiciones sobre seguridad se tendrán en cuenta, entre otras, la implantación de programas de reposición, revisión y mantenimiento de los equipos, los sistemas de abastecimiento de combustibles y los mecanismos de protección a los pasajeros y a la carga.

Para efectos de las condiciones relacionadas con la capacidad financiera y origen de los recursos, se tendrán en cuenta, entre otras, las últimas declaraciones de renta y los estados financieros actuales y anteriores debidamente certificados, confrontando el capital pagado, patrimonio neto y bruto, los análisis financieros requeridos, así como los demás mecanismos establecidos por las disposiciones vigentes para verificar el origen del capital invertido.

**Jurisprudencia Constitucional:** Artículo declarado Exequible por la Corte Constitucional Sentencia C-066 de 1999.

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional Sentencia C-066 de 1999.

*...se observa por la Corte que el legislador fijó aspectos que deberán ser tenidos en cuenta para que por el ejecutivo se determinen las condiciones mínimas para que pueda ser expedida por la autoridad competente en cada modo de transporte la autorización para la prestación del servicio público, tales como la estructura administrativa y directiva de las empresas, los sistemas de selección de los operadores del transporte, la disponibilidad de instalaciones adecuadas para ello, la preparación especializada de quienes tengan a su cargo la dirección y operación de las empresas y los avances técnicos-científicos que puedan ser útiles para la mejor prestación del servicio, nada de lo cual quebranta normas constitucionales.*

**Ley 336 de 1996 Artículo 13.** La habilitación es intransferible a cualquier título. En consecuencia, los beneficiarios de la misma no podrán celebrar o ejecutar acto alguno que, de cualquier manera, implique que la actividad transportadora se desarrolle por persona diferente a la que inicialmente le fue concedida, salvo los derechos sucesorales.

**Jurisprudencia Constitucional:** Artículo declarado Exequible por la Corte Constitucional Sentencia C-1078 de 2002.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado; Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Cuarta, Sentencia del 23 de Junio de 2000; CP Delio Gómez Leyva

*El hecho de que la habilitación o autorización que se otorgue al operador, o sea, a la empresa transportadora (artículo 10 de la Ley 336 de 1996), y de que se prohíba que la actividad transportadora se desarrolle por persona diferente a la "habilitada", tiene perfecta consonancia con las previsiones del Código de Comercio en el sentido de que el contrato de transporte debe ser celebrado con transportadores autorizados y que aún en el caso de encargo el contratante sigue siendo el transportador autorizado, pues el encargo se hace bajo su responsabilidad, con lo cual se evidencia, además, que no es posible a la empresa transportadora actuar como intermediaria entre el usuario y quien hace la conducción por encargo suyo, pues es la habilitada para prestar el servicio público de transporte y así mismo, no puede desarrollar acto*

alguno que implique que la actividad se desarrolla por persona diferente, pues jurídicamente sigue respondiendo como parte en el contrato de transporte.

Pues bien, en el contrato de transporte el transportador autorizado presta un servicio que es el de transportar o conducir personas o cosas de un lugar a otro, y como contraprestación recibe un precio por parte del usuario del mismo. Es obligación entonces del usuario pagar el precio del servicio a quien se lo presta, que no es otro que el transportador autorizado para prestarlo.

Si es obligación del usuario pagar el servicio al transportador, es derecho del transportador exigir el pago del precio. Cuando el precio se paga el mismo entra al patrimonio del transportador como contraprestación por el servicio que presta, y por ende, es él quien jurídicamente obtiene el ingreso que se deriva del contrato en mención...quien jurídicamente hace la conducción, así sea por encargo, es el transportador; es decir, quien es parte y adquiere la obligación de conducir a personas o cosas, y así mismo realiza jurídicamente la conducción es el transportador, por lo que la contraprestación que recibe por la obligación que adquiere, a él le pertenece.

Así mismo, con base en los artículos 1 y 2 del Estatuto Tributario, es el transportador autorizado quien al realizar el hecho generador tiene la obligación de pagar el tributo como contribuyente, esto es, como sujeto pasivo del impuesto sobre la renta.

En este orden de ideas no resulta legal que la empresa transportadora excluya de sus ingresos propios los que recibe cuando realiza un contrato de transporte en el cual ha encargado a otro para la conducción o ha utilizado un vehículo ajeno, pues según las precisiones efectuadas tales ingresos también son propios y no de quien físicamente hace la conducción.

Lo que sucede sí...es que la remuneración que debe pagarle el transportador autorizado a quien encarga de la conducción o a quien le facilita el vehículo mediante cualquier contrato permitido en el ramo, constituye un costo o un gasto que debe ser tenido en cuenta para depurar la renta, tal como lo prevé el artículo 26 del Estatuto Tributario.

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional, Sentencia C-1078 de 2002

### **Las autorizaciones, habilitaciones o permisos en el servicio público de transporte**

El transporte público tiene, por virtud de la ley, el carácter de servicio público esencial que se presta bajo la regulación del Estado y que debe operar sobre la premisa de la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios. (Art. 5 Ley 336 de 1996)

Dentro del marco especial de regulación que le es propio, el servicio público de transporte es prestado, en general, por particulares, quienes con sujeción a las condiciones que fije el Estado para garantizar la seguridad, comodidad y accesibilidad (art. 3º Ley 336 de 1996), desarrollan su actividad al amparo de la garantía constitucional de la libertad de empresa y de la libre competencia....Corresponde, entonces, a la ley establecer las condiciones en las cuales la libertad económica y la iniciativa privada pueden verse sometidas a la exigencia de previas autorizaciones, licencias o permisos.

### **De las autorizaciones administrativas**

De manera general puede decirse que la autorización administrativa comporta la existencia de una prohibición previa sobre actividades que en principio se consideran propias de los particulares<sup>67</sup>. En el Estado Social de Derecho el ámbito de esas autorizaciones administrativas se ha visto ampliado de manera extraordinaria puesto que, como lo han puesto de presente Eduardo García de Enterría y Tomás-Ramón Fernández, ya no opera exclusivamente a partir de la noción de orden público, concebido en la triple dimensión de tranquilidad, seguridad y salubridad, sino que se ha extendido al campo de la actividad económica, dentro del cual adquiere una nueva dimensión, en función del papel que al Estado le corresponde en la dirección de la economía y la promoción del interés general.<sup>68</sup>

<sup>67</sup> En este sentido ver Eduardo GARCIA DE ENTERRIA y Tomás-Ramón FERNÁNDEZ Curso de Derecho Administrativo, tomo II, pp. 118 y ss., Editorial Civitas, Madrid, España, 1986.

<sup>68</sup> Op. Cit p. 121

Dentro de la tipología de las autorizaciones administrativas presentada por los citados autores importa destacar, para los efectos de esta providencia, en primer lugar, las que corresponden a la distinción entre autorizaciones para la realización de una operación determinada, que se agotan una vez realizada la operación, y las que se conceden para una actividad que se prolonga en el tiempo, caso en el cual su vigencia se supedita a la persistencia de las condiciones que se tuvieron en cuenta para su otorgamiento. En segundo lugar, es necesario tener en cuenta que las autorizaciones pueden responder a competencias estrictamente regladas, evento en el cual, satisfechas por el particular las condiciones generales previstas en la norma, la autorización debe concederse necesariamente, o pueden estar previstas bajo la modalidad de una potestad discrecional de la Administración, la cual puede tener un margen de apreciación en torno a la oportunidad o las condiciones de la autorización. Finalmente García de Enterría y Fernández, distinguen entre autorizaciones personales, reales y mixtas, según que su centro de atención se sitúe en la persona del peticionario, caso en el cual tendrán el carácter de *intuitu personae*, o en las condiciones del objeto, evento en el cual, en principio, no cabría restricción alguna a la libre transmisión de las mismas. Es frecuente, sin embargo, como lo ponen de presente estos autores, que las autorizaciones tengan el carácter de mixtas, caso en el cual están presentes los elementos característicos de los dos extremos.

Las autorizaciones comportan, en general, una limitación de la libre iniciativa y de la libertad económica y no pueden, conforme al régimen constitucional colombiano, establecerse sino por disposición de la ley. En cuanto que medida de intervención del Estado en la economía, dichas autorizaciones, en relación con sus fines y modalidades deben sujetarse las previsiones de los artículos 150 numerales 21 y 23, y 334 de la Constitución, y, en todo caso, a los principios de razonabilidad y proporcionalidad.

Cabe señalar, finalmente que, tal como lo ha puesto de presente la jurisprudencia de la Corte, las autorizaciones administrativas no constituyen derechos adquiridos para sus beneficiarios, sino que, particularmente las que se refieren al ejercicio continuo de una actividad y tienen vocación de permanencia, -como las que, precisamente, se conceden para la actividad de transporte-, dan lugar a una situación legal y reglamentaria, en la que los derechos y las obligaciones que de ellas se derivan, están referidos a la norma que establece la restricción para la actividad de los particulares y el régimen de la respectiva autorización. Este tipo de autorizaciones, como lo han puesto de presente García de Enterría y Fernández, "...responden, en efecto, con carácter general al esquema de los actos condición (concepto que perfíló León DUGUIT); son, pues, títulos jurídicos que colocan al administrado en una situación impersonal y objetiva, definida abstractamente por las normas en cada caso aplicables y libremente modificables por ellas, una situación, en fin, legal y reglamentaria, cuyo contenido, en su doble vertiente, positiva y negativa (derechos y obligaciones), hay que referir en cada momento a la normativa en vigor." <sup>69</sup>

### **De las habilitaciones y permisos para la operación del servicio público de transporte**

En materia de transporte, de conformidad con el artículo 11 de la Ley 336 de 1996, las empresas interesadas en prestar el servicio público de transporte o constituidas para tal fin, deberán solicitar y obtener habilitación para operar, habilitación que consiste en la autorización expedida por la autoridad competente para la prestación del servicio en cada modo de transporte.

La misma norma dispone que corresponde al Gobierno Nacional fijar las condiciones para el otorgamiento de la habilitación, en materia de organización, capacidad económica y capacidad técnica, así como señalar "... los requisitos que deberán acreditar los operadores, tales como estados financieros debidamente certificados, demostración de la existencia del capital suscrito y pagado, y patrimonio bruto, comprobación del origen del capital aportado por los socios, propietarios o accionistas, propiedad, posesión o vinculación de equipos de transporte, factores de seguridad, ámbito de operación y necesidades del servicio."

En el artículo 12 de la Ley 336 de 1996, a su vez, se señalan los criterios que, en materia de organización, condiciones técnicas, condiciones de seguridad, capacidad financiera y origen de los recursos, deberá tener en cuenta el Gobierno para la regulación correspondiente, al paso que en los artículos 14 y 15 de la ley se regulan la forma, el procedimiento y las características generales de la habilitación, entre las que se destaca la posibilidad de que la misma sea modificada cuando surjan cambios en las condiciones que se tuvieron en cuenta para otorgarla.

---

<sup>69</sup> Ibid.

Por otra parte, de acuerdo con el artículo 3º numeral 7 de la Ley 105 de 1993, “sin perjuicio de lo previsto en tratados, acuerdos o convenios de carácter internacional, la prestación del servicio de transporte público estará sujeta a la expedición de un permiso o contrato de concesión u operación por parte de la autoridad competente.” Agrega esa disposición que “quien cumpla con las exigencias que al respecto se establezcan, tendrá derecho a ese permiso o contrato de concesión u operación.”

En el artículo 16 de la Ley 336 de 1996 se reitera que, en las condiciones previstas en el artículo 3º numeral 7º de la Ley 105 de 1993, además de la habilitación, para la prestación del servicio público de transporte se requiere “... la expedición de un permiso o a la celebración de un contrato de concesión u operación, según que se trate de rutas, horarios o frecuencias de despacho, o áreas de operación, servicios especiales de transporte, tales como: escolar, de asalariados, de turismo y ocasional.”

A diferencia de la habilitación, para cuyo otorgamiento se toman en cuenta, fundamentalmente, aspectos subjetivos del empresario, tales como la capacidad administrativa, financiera y técnica, el permiso se orienta hacia los requerimientos objetivos del servicio y de acuerdo con el artículo 17 de la Ley 336, estará sometido a las condiciones de regulación o de libertad que para su prestación se establezcan para adoptar las medidas conducentes a satisfacer las necesidades de movilización. De esta manera, en general, el transporte de pasajeros queda sometido a ese régimen de regulación o libertad, al paso que la ley expresamente señala que en materia de carga, si bien es necesaria la habilitación y el permiso, y el servicio habrá de prestarse de acuerdo con las condiciones que se fijen para el efecto, “... no existirán restricciones para rutas y frecuencias, éstas serán determinadas por el mercado.”

No obstante que de acuerdo con la transcripción que se ha hecho del artículo 3º de la Ley 105 de 1993, el otorgamiento de los permisos respondería a una competencia estrictamente reglada, no se puede desconocer que limitaciones fácticas, tales como, por ejemplo, la capacidad de las rutas, imponen restricciones de acceso a la prestación del servicio. A esos efectos, el artículo 19 de la ley dispone que el permiso para la prestación del servicio público de transporte se otorgará mediante concurso en el que se garanticen la libre competencia y la iniciativa privada sobre creación de nuevas empresas, según lo determine la reglamentación que expida el Gobierno Nacional.”

Establece el mismo artículo que cuando el servicio a prestar no esté sujeto a rutas y horarios predeterminados “... el permiso se podrá otorgar directamente junto con la habilitación para operar como empresa de transporte.”

Cuando para la prestación del servicio público de transporte, se proceda mediante concesión, señala la ley que deberá acudir al trámite de una licitación pública, cumpliendo para ello los procedimientos y las condiciones señaladas en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública y que no podrá ordenarse la apertura de la licitación sin que previamente se haya comprobado la existencia de una demanda insatisfecha de movilización. En este caso se dispone que el Gobierno Nacional deberá incluir como criterio de adjudicación, normas que garanticen la competencia y eviten el monopolio. (Art. 21 Ley 336 de 1996)

La regulación de las condiciones para el otorgamiento de la habilitación o el permiso, en todo caso, además de a los parámetros contenidos en las normas que se acaban de enunciar, debe sujetarse a los tratados y convenios internacionales que sobre el particular haya suscrito Colombia y las leyes especiales sobre la materia, en particular la Ley 105 de 1993 que establece disposiciones básicas en materia de transporte y la propia Ley 336 de 1996.

Por otra parte, en su artículo 3º numeral 5º, la Ley 105 de 1993 dispone que “el otorgamiento de permisos o contratos de concesión a operadores de transporte público a particulares no genera derechos especiales, diferentes a los estipulados en dichos contratos o permisos.” Esta disposición, cuyo sentido resulta aplicable también a la habilitación, se desprende de la naturaleza misma de las instituciones del permiso o la habilitación, en la medida en que, tal como lo ha señalado la Corte, ellas no constituyen un derecho adquirido, ni sus beneficiarios puede reclamar la titularidad del derecho de propiedad sobre las mismas. En la Sentencia C-043 de 1998 ya aludida, la Corte expresó que el otorgamiento de licencias de funcionamiento para operar el servicio público de transporte no genera derechos adquiridos que se incorporen de manera definitiva al patrimonio de los operadores de dicho servicio, sino que da lugar a derechos temporales de operación, sujetos a las nuevas condiciones y modificaciones que se deriven de la regulación legal y reglamentaria, que busca, en todo caso, coordinarlos con los derechos e intereses de la comunidad.

Sin embargo, desde una perspectiva económica, la habilitación o el permiso si pueden considerarse como un activo intangible, susceptible de valoración económica. Así, el empresario que ha dispuesto y organizado un conjunto de

bienes, que satisface las condiciones técnicas, financieras, de seguridad, ambientales, etc., que de conformidad con la ley se hayan establecido para obtener la habilitación para la prestación del servicio público de transporte y que adicionalmente haya obtenido un permiso de operación mediante concurso público, puede considerar que tales habilitación y permiso tienen un valor económico y un contenido patrimonial.

### **El carácter de intransferible que la ley atribuye a las habilitaciones y permisos en materia de transporte público**

No obstante lo anterior, la Ley 336 de 1996, en los apartes demandados, dispone que tanto la habilitación como el permiso son intransferibles.

En ese contexto, cabe distinguir, en primer lugar, entre la transferencia de la habilitación o del permiso propiamente tales, por un lado, frente a, por otro, la transferencia de la empresa o unidad de explotación económica que funciona con base en ellos.

A este respecto debe precisarse que, justamente en atención a que el permiso y la habilitación no generan un derecho asimilable a la propiedad, pese a que son susceptibles de valoración económica, no pueden negociarse separadamente de la empresa para la cual fueron conferidos. No se trata de un bien separable de la empresa, tiene valor sólo como parte de ella, pero no es susceptible de transferirse por separado, por expresa disposición de la ley. No observa la Corte que en esa limitación legal esté presente elemento alguno de inconstitucionalidad. Dado que sobre la habilitación o el permiso no existe derecho de propiedad, ni derechos distintos a los previstos en su propio régimen, carecen de sustento los cargos que por este concepto presenta el actor. Por otra parte, en cuanto que se inscriben en un régimen de intervención del Estado en la economía, que por lo demás se aplica a un servicio público calificado como esencial por la ley, la limitación que esa prohibición comporta no resulta desproporcionada o irrazonable, por cuanto la habilitación y los permisos se conceden a la vista de unas particulares condiciones –y, en el caso de los permisos, mediante concurso–, razón por la cual, resulta claro que el beneficiario no puede disponer libremente de ellos, en cuanto que, en la hipótesis que es objeto de estudio, la habilitación o el permiso, como activos intangibles se transferirían a persona distinta de aquella para la cual fueron conferidos, sin que haya acreditado las condiciones que de acuerdo con la ley se exigen en materia de capacidad administrativa, técnica y financiera, origen de los recursos, etc.

Del tenor literal de las normas demandadas, sin embargo, se desprende un segundo contenido de regulación relevante a efectos de esclarecer los cargos de inconstitucionalidad que se han presentado. En esta segunda aproximación, surge el interrogante en torno a lo que ocurre cuando se transfiere la titularidad de la empresa de transporte en su conjunto.

En esta dimensión es necesario distinguir entre, por un lado, el empresario de transporte persona natural y, por otro, el empresario constituido como persona jurídica.

Cuando el empresario es una persona jurídica, ésta podría, en un momento dado, vender, o ceder a cualquier título, total o parcialmente, su operación de transporte, caso en el cual la persona titular de la operación se desprende de la misma, o de la fracción que haya transferido, la que sería asumida por una persona distinta. También cabe la posibilidad de que se presenten cambios en la composición del capital de la persona jurídica o en la identidad de sus socios, pero sin que haya transferencia de activos de la empresa. En este último caso no operaría la restricción contenida en las disposiciones demandadas, porque no hay cambio en la titularidad de la habilitación o el permiso, sin perjuicio de las medidas que se hayan previsto en cuanto a, por ejemplo, el registro de los propietarios de las personas jurídicas, o el control sobre el origen de los recursos de los adquirentes.

Cuando el empresario es una persona natural que vende su negocio o cuando se trata de la transferencia de la operación de transporte público por parte de una persona jurídica, si se da un cambio que implica que la actividad transportadora se prestará por persona distinta de aquella la que se le confirió la habilitación o el permiso, y el negocio está proscrito por la ley, en las disposiciones demandadas.

En efecto, el artículo 13 de la Ley 336 de 1996 no se limita a señalar que la habilitación es intransferible a cualquier título, sino que, además, dispone que, “en consecuencia, los beneficiarios de la misma no podrán celebrar o ejecutar acto alguno que, de cualquier manera, implique que la actividad transportadora se desarrolle por persona diferente a la que inicialmente le fue concedida, salvo los derechos sucesorales.”

*Aunque esa previsión normativa no es expresa en el artículo 18, que regula el permiso, de una interpretación sistemática de la ley se deriva que en este caso rige también la misma restricción.*

*En estas normas existe una limitación a la libre transferencia de los bienes que conforman la empresa de transporte, sin embargo, esa limitación se deriva del carácter intuito personae de la habilitación o el permiso y su alcance no puede ser otro que el de exigir que para que la transferencia pueda ser efectiva, el adquirente de la empresa debe, previamente, obtener sus respectivos habilitación y permiso.*

*En este sentido, las disposiciones acusadas habían sido modificadas por los decretos, 1112 de 1999 y 266 de 2000, que fueron declarados inexecutable por la Corte por deficiencias en las facultades extraordinarias que para expedirlos se habían conferido al Ejecutivo.*

*Tales decretos, en la perspectiva de despejar dudas como las que en el terreno constitucional ha planteado el actor, prescindían de la declaración de intransferibilidad de la habilitación y del permiso y en su lugar se disponía que “[a] (sic) la habilitación, así como a (sic) todos los actos de comercio de las empresas de servicio de transporte público, así como los que ejerzan sus asociados o socios, se regirán exclusivamente por las reglas de derecho privado salvo que la Constitución o la ley dispongan lo contrario.” Y en concreto, en la materia que es objeto de examen se disponía que “cuando de la realización de dichos actos o por causa de muerte, resulte que la actividad transportadora se desarrollaría por persona distinta a la que inicialmente le fue concedida la habilitación, y/o la autorización para la prestación del servicio público de transporte, la nueva persona deberá obtener la habilitación y/o la respectiva autorización para la prestación del servicio de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expida el Gobierno nacional.”<sup>70</sup>*

*La orientación que se había introducido en las normas de los Decretos 1112 de 1999 y 266 de 2000, buscaba, precisamente, impedir que, en la práctica, del régimen de las habilitaciones y los permisos se derivase una limitación a la libre transferencia de activos entre las empresas de transporte, para lo cual, por una parte, se ajustaba la ley para expresar que la limitación en ella contenida se refería únicamente a la imposibilidad de operar empresas de transporte sin las respectivas habilitación o permiso, sin que ello afectase las transacciones comerciales que quisiesen realizar entre si los empresarios del transporte, y a disponer, además, como una novedad respecto del sistema anterior, que en el evento de transferencia de la actividad de transporte, el gobierno debería reglamentar la manera como se tramitarían la habilitación y los permisos por el adquirente, la cual, se presume, debería ser más expedita que la ordinaria, en tanto que tenía como punto de partida una empresa para la cual ya se habían conferido la habilitación y los permisos, la exigencia de los cuales no podía convertirse, de manera injustificada, en un obstáculo para el libre tráfico jurídico.*

*De acuerdo con las consideraciones de la demanda, el artículo 13 de la Ley 336 de 1996, comportaría una limitación inconstitucional del derecho de propiedad y de la libertad económica, porque el empresario del transporte se enfrentaría a una prohibición legal de enajenar su unidad económica. El carácter de intransferible que en principio se dispone para la habilitación y el permiso, se haría extensivo al conjunto de los activos que conforman la empresa de transporte considerado como unidad de explotación económica. Se trataría de una limitación irrazonable y desproporcionada, porque nadie puede ser constreñido a permanecer indefinidamente en una actividad económica, al paso que la medida tampoco sería necesaria para mantener las condiciones de prestación del servicio, para lo cual bastaría con exigir que el adquirente obtenga la habilitación y el permiso correspondientes.*

*Sin embargo, es claro, en el contexto de la norma, que su pretensión no es la de impedir los negocios que en relación con las empresas de transporte puedan realizar los particulares entre sí, sino garantizar que quien preste el servicio público de transporte, lo haga al amparo de una habilitación y un permiso que le hayan sido conferidos por la autoridad competente, sin que para el efecto pueda valerse de los que fueron otorgados a otra persona, así sea ésta quien le haya transferido a cualquier título, salvo la sucesión por causa de muerte, la empresa de transporte.*

*Ya se señaló cómo, en ese entendido, la norma acusada no solamente no es contraria a la Constitución, sino que la desarrolla en cuanto que se orienta a garantizar la eficiencia en la prestación del servicio público de transporte, en particular en relación con la accesibilidad, la comodidad y la seguridad de los usuarios. Y lo hace, en el contexto de la intervención del Estado en la economía y de la regulación de los servicios públicos, de una manera razonable y proporcionada.*

---

<sup>70</sup> Estos textos correspondían a los del artículo 13 de la Ley 336 de 1996, tal como había sido modificado, primero por el Decreto 1112 de 1999 y luego por el Decreto 266 de 2000, normas declaradas inexecutable por la Corte mediante Sentencias C-923 de 1999 y C- 1316 de 2000, respectivamente.

No obstante las anteriores consideraciones, cabría indagar, si con el sentido anotado, las disposiciones acusadas comportan una limitación contraria a la Constitución de la expectativa legítima que pueden abrigar los empresarios del transporte en torno a que los negocios lícitos que efectúen sobre las empresas de transporte no se verán obstaculizados sin justificación por el trámite de la habilitación o el permiso.

Tal ocurriría, por ejemplo, cuando se pretendiese vender una empresa que cuenta con el permiso para operar ciertas rutas de transporte y la autoridad competente se niega a otorgar los permisos al eventual adquirente a partir de la consideración de que en ese caso las rutas deberían someterse de nuevo al trámite completo de adjudicación. Ello se constituiría en una limitación poco menos que absoluta para la transferencia de la empresa a terceros, por cuanto la misma, sin los correspondientes permisos vería reducirse de manera muy significativa su valor.

Sin embargo del régimen legal que se ha estudiado en materia de servicio público de transporte es posible concluir que no solamente no están proscritos los negocios jurídicos que sus titulares pretendan adelantar sobre las empresas de transporte, sino sujetos a la habilitación y al permiso que se confieran al adquirente, sino que, además, de una interpretación integral del régimen de las habilitaciones y los permisos se desprende que, en tales eventos, la autoridad competente sólo podría negarlos cuando concurren circunstancias subjetivas en el adquirente que lo hagan imperativo o cuando se presente un cambio de circunstancias que de la misma manera habría afectado al beneficiario de los permisos o las habilitaciones iniciales. Así, por ejemplo, en el evento de la transferencia parcial de una empresa de transporte, el adquirente podría no satisfacer las condiciones relativas a la capacidad financiera o a la estructura organizativa, caso en el cual estaría plenamente justificada la negativa de la administración a conceder la autorización o el permiso. O podría ocurrir, que no obstante que el adquirente satisface plenamente esas condiciones, el permiso se le niegue como medida para evitar la concentración indebida en la prestación del servicio o la configuración de un monopolio, circunstancia que está prevista en la ley y que es válida como razón de la negativa.

Pero lo que se constituiría en una limitación inconstitucional de la libertad económica sería que la habilitación o el permiso para el adquirente se nieguen únicamente a partir de consideraciones de oportunidad o conveniencia que la ley haya librado a la apreciación discrecional de la Administración, pero que en este caso no podrían tener plena operancia en atención a la confianza legítima que abriga el empresario que decide vender su empresa de transporte, en que tal operación no se verá restringida, precisamente, por decisiones discrecionales de la Administración, cuando por las condiciones objetivas de la empresa que se transfiere y las subjetivas del adquirente habría lugar a conferir la habilitación o el permiso.

En ese contexto, quien ha organizado una empresa de transporte que satisface todos los requerimientos desde del punto de vista técnico, de seguridad, ambiental, financiero, y en general, los contemplados en el ordenamiento jurídico, y, por consiguiente ha recibido la habilitación y los permisos necesarios para operar el servicio público de transporte, tiene derecho a que la habilitación y los permisos no le sean revocados sin justa causa, o al menos sin que medie indemnización, cuando a ello se proceda por consideraciones de oportunidad o conveniencia en función del interés público. Pero además puede alentar una expectativa legítima, al amparo del régimen constitucional sobre la propiedad y la libertad económica y la propia regulación del servicio público de transporte, que en el evento en que decida transferir su empresa a un tercero, las necesarias habilitaciones y licencias para el adquirente no serán negadas en razón a consideraciones que se deriven exclusivamente del hecho mismo de haberse registrado un cambio en la titularidad de la empresa.

En tal caso, se reduce el margen de discrecionalidad que la Administración pueda tener, porque no puede tomar el hecho nuevo de la transferencia de la empresa, para modificar una situación que responde a un régimen de autorización mixto, que tiene características de subjetivo y de real en la terminología a la que se ha hecho referencia en esta providencia, en función de aspectos que sean ajenos a la dimensión objetiva de la autorización, esto es el conjunto de condiciones que debe cumplir la empresa, y que no respondan ni a alteraciones en tales elementos objetivos, ni a condiciones del sujeto adquirente que lo hagan inelegible para la habilitación o el permiso.

Las anteriores consideraciones, sin embargo, pertenecen al ámbito de aplicación de las disposiciones acusadas, sin que del contenido normativo de las mismas se desprenda un sentido diferente que afecte su constitucionalidad.

Observa la Corte que el carácter de intransferible que de conformidad con la ley tienen las habilitaciones y los permisos en materia de servicio público de transporte no es contrario a la Constitución y que las disposiciones acusadas,

analizadas en el contexto de las normas que rigen la prestación del servicio público de transporte, no comportan una prohibición para la transferencia, a cualquier título, de las empresas de transporte o para la cesión de sus operaciones, sino la exigencia de que, en cada caso, los adquirentes tramiten, de conformidad con la ley y el reglamento, las respectivas habilitaciones o permisos, sin que dicho trámite pueda constituirse en una limitación injustificada para tal transferencia o cesión.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 12942 del 9 de mayo de 2003:** "La prohibición establecida en el artículo 13 de la Ley 336 de 1996, en virtud de la cual "la habilitación es intransferible a cualquier título" en modo alguno puede tener alcance de impedir o restringir el ejercicio del derecho que a las sociedades comerciales les reconoce el estatuto mercantil para transformarse (artículo 167 Código de Comercio) o fusionarse (artículo 172 Código de Comercio), o incluso para escindirse (artículo 3 Ley 222 de 1995). En efecto estas operaciones mercantiles constituyen reformas estatutarias que, adicionalmente, encuentran respaldo constitucional en el derecho de libre asociación (artículo 38) y en los principios de libertad económica, iniciativa privada y libre competencia. (Artículo 333). (...) En consecuencia, la aludida restricción debe entenderse referida a la ejecución de aquellos actos de disposición, en virtud de los cuales se pretende transferir los derechos derivados de la licencia o habilitación, tales como la compraventa, la permuta, la donación, etc. Pero en manera alguna puede tener el alcance de condicionar o limitar las reformas estatutarias de sociedades mercantiles en virtud de las cuales los órganos sociales competentes acuerdan, de conformidad con la ley y con las expectativas normas estatutarias, una operación de transformación, fusión o escisión cuya naturaleza es ostensiblemente diferente de la que es propia de los actos de disposición o enajenación los cuales, como se anotó son los únicos que pueden entenderse comprendidos en la comentada prohibición"

**Ley 336 de 1996 Artículo 14.** La autoridad competente de cada Modo dispondrá de noventa (90) días a partir la fecha de la solicitud de la habilitación para verificar el cumplimiento de los requisitos exigidos y decidir sobre esta. La habilitación se concederá mediante resolución motivada en la que se especificarán las características de la empresa y del servicio a prestar. La habilitación se otorgará con la misma denominación invocada por los interesados desde el inicio de la actuación administrativa y cualquier modificación o cambio de aquella sólo podrá hacerse con permiso previo de la autoridad competente, razón por la cual deberá llevarse un registro de los nombres y distintivos de las empresas.

**Ley 336 de 1996 Artículo 15.** La habilitación será indefinida, mientras subsistan las condiciones originariamente exigidas para su otorgamiento en cuanto al cumplimiento de los requisitos mínimos establecidos por las disposiciones pertinentes.

La autoridad competente podrá en cualquier tiempo de oficio o a petición de parte, verificar su cumplimiento.

## LIBRO NOVENO

### DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

**Ley 336 de 1996 Artículo 16.** De conformidad con lo establecido por el artículo 3º numeral 7º de la Ley 105 de 1993, sin perjuicio de lo previsto en Tratados, Acuerdos o Convenios de carácter internacional, la prestación del servicio público de transporte estará sujeta a la habilitación y a la expedición de un permiso o a la celebración de un contrato de concesión u operación. Según que se trate de rutas, horarios o frecuencias de despacho, o áreas de operación, servicios especiales de transporte, tales como: escolar, de asalariados, de turismo y ocasional.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado Sección Primera, Sentencia del 29 de marzo de 2007, Expediente 11001-03-24-000-2001-00018-01, CP Camilo Arciniegas

### **De las habilitaciones, autorizaciones y permisos para la operación del servicio público de transporte**

*En cuanto concierne específicamente al transporte público terrestre automotor de pasajeros y mixto por carretera, que es la materia de los cargos, es del caso tener en cuenta que al tiempo de la expedición de los actos acusados, además de las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, regía el Decreto 1927 de 1991, «por el cual se dicta el estatuto de transporte público terrestre automotor de pasajeros y mixto por carretera.»<sup>71</sup>*

*Esta normativa sujetaba la prestación del servicio público de transporte a autorizaciones o permisos que se diferencian claramente por su objeto y que exigen la acreditación de requisitos diferentes.*

*La autorización habilita a los interesados para constituir la sociedad como empresa de transporte público de pasajeros, previo cumplimiento de las condiciones y requisitos establecidos en los artículos 5º a 13 del Decreto 1927 de 1991 para la organización y funcionamiento de las empresas dedicadas a esta actividad.*

*La autorización previa para la constitución precede a la licencia de funcionamiento. Además, para efectos de la adjudicación de rutas, áreas de operación y horarios el citado decreto exige que las empresas obtengan una calificación.*

*En los artículos 5º a 13 del capítulo I, Título III del Decreto 1927 de 1991, se regulaban los requisitos y el procedimiento que las sociedades comerciales que proyectaran prestar el servicio público de transporte público terrestre automotor de pasajeros y mixto por carretera debían obtener autorización para constituirse como empresa comercial, según lo exigía el párrafo del artículo 983 del Código de Comercio.*

*El párrafo del artículo 10º de la Ley 336 de 1996 (Estatuto Nacional de Transporte)<sup>72</sup> derogó ese requisito...*

*El artículo 11 de la Ley 336 de 1996 dispone que las empresas interesadas en prestar el servicio público de transporte o las que se constituyan para tal fin, deberán solicitar y obtener habilitación para operar, que consiste en la autorización expedida por la autoridad competente para la prestación del servicio en cada modo de transporte.*

*La misma norma dispone que corresponde al Gobierno Nacional fijar las condiciones para el otorgamiento de la habilitación, en materia de organización, capacidad económica y capacidad técnica, así como señalar los requisitos que deberán acreditar los operadores, tales como estados financieros debidamente certificados, demostración de la existencia del capital suscrito y pagado, y patrimonio bruto, comprobación del origen del capital aportado por los socios, propietarios o accionistas, propiedad, posesión o vinculación de equipos de transporte, factores de seguridad, ámbito de operación y necesidades del servicio.*

*El artículo 12 de la Ley 336 de 1996, a su vez, señala los criterios que, en materia de organización, condiciones técnicas, condiciones de seguridad, capacidad financiera y origen de los recursos, deberá tener en cuenta el Gobierno para la regulación correspondiente, en tanto que los artículos 14 y 15 ídem regulan la forma, el procedimiento y las características generales de la habilitación, entre las que se destaca la posibilidad de que sea modificada cuando surjan cambios en las condiciones que se tuvieron en cuenta para otorgarla.*

*El artículo 3º, numeral 7, de la Ley 105 de 1993, establece que sin perjuicio de lo previsto en tratados, acuerdos o convenios de carácter internacional, la prestación del servicio de transporte público estará sujeta a la expedición de un permiso o contrato de concesión u operación por parte de la autoridad competente. Agrega que quien cumpla con las exigencias que al respecto se establezcan, tendrá derecho a ese permiso o contrato de concesión u operación.*

*El artículo 16 de la Ley 336 de 1996 reitera que, en las condiciones previstas en el artículo 3º numeral 7º de la Ley 105 de 1993, además de la habilitación, para la prestación del servicio público de transporte se requiere la expedición de un*

<sup>71</sup> Por el cual se dicta el Estatuto de Transporte Público Terrestre Automotor de Pasajeros y Mixto por Carretera, expedido en desarrollo de la Ley 15 de 1959, Diario Oficial 39955 de 1991 (6 de agosto).

<sup>72</sup> Ley 336 de 1996 (diciembre 20). Diario Oficial No. 42.948 de 1996 (28 de diciembre)

*permiso o la celebración de un contrato de concesión u operación, según que se trate de rutas, horarios o frecuencias de despacho, o áreas de operación, servicios especiales de transporte, tales como: escolar, de asalariados, de turismo y ocasional.*

*Para el otorgamiento de la habilitación se toma en cuenta, fundamentalmente, la infraestructura operativa del empresario, y su capacidad administrativa, financiera y técnica.*

*El Gobierno Nacional fija las condiciones para el otorgamiento de la habilitación, en materia de organización y capacidad económica y técnica; igualmente, señala los requisitos que deberán acreditar los operadores, tales como estados financieros debidamente certificados, demostración de la existencia del capital suscrito y pagado, y patrimonio bruto, comprobación del origen del capital aportado por los socios, propietarios o accionistas, propiedad, posesión o vinculación de equipos de transporte, factores de seguridad, ámbito de operación y necesidades del servicio.*

*Para las condiciones sobre organización, deberán tenerse en cuenta, entre otros, la estructura establecida para la dirección y administración de la empresa, los sistemas de selección del recurso humano y la disponibilidad de las instalaciones adecuadas para su funcionamiento.*

*Para las de carácter técnico, se tendrán en cuenta, entre otras, la preparación especializada de quien tenga a su cargo la administración y operación de la empresa, así como los avances técnicos utilizados para la prestación del servicio.*

*Para efecto de la seguridad se tendrá en cuenta, entre otras, la implantación de programas de reposición, revisión y mantenimiento de los equipos, los sistemas de abastecimiento de combustibles y los mecanismos de protección a pasajeros y carga.*

*Para las condiciones relacionadas con la capacidad financiera y origen de los recursos, se tomarán en cuenta, entre otras, las últimas declaraciones de renta y los estados financieros actuales y anteriores debidamente certificados, confrontando el capital pagado, patrimonio neto y bruto, análisis financieros requeridos, así como los demás mecanismos establecidos por las disposiciones vigentes para verificar el origen del capital invertido.*

*La habilitación es intransferible a cualquier título. En consecuencia, sus beneficiarios no podrán celebrar o ejecutar acto alguno que, de cualquier manera, implique que la actividad transportadora se desarrolle por persona distinta de quien inicialmente le fue concedida, salvo los derechos sucesorales. (Artículo 13 ídem)*

*La autoridad de transporte dispondrá de noventa (90) días a partir la fecha de la solicitud de la habilitación para verificar el cumplimiento de los requisitos legales y decidir sobre esta. La habilitación se concederá mediante resolución motivada, en la que se especificarán las características de la empresa y del servicio por prestar. La habilitación se otorgará con la misma denominación invocada por los interesados desde el inicio de la actuación administrativa, y cualquier modificación o cambio de aquella sólo podrá hacerse con permiso previo de la autoridad competente, razón por la cual deberá llevarse un registro de los nombres y distintivos de las empresas. (Artículo 14 ídem)*

*La habilitación será indefinida, mientras subsistan las condiciones originariamente exigidas para su otorgamiento en cuanto al cumplimiento de los requisitos mínimos establecidos por las disposiciones pertinentes. La autoridad competente podrá en cualquier tiempo de oficio o a petición de parte, verificar su cumplimiento. (Artículo 15)*

*A diferencia de la habilitación, el permiso constata el cumplimiento de los requerimientos objetivos del servicio y de acuerdo con el artículo 17 de la Ley 336, estará sometido a las condiciones de regulación o de libertad que para su prestación se establezcan para adoptar las medidas conducentes a satisfacer las necesidades de movilización. De esta manera, en general, el transporte de pasajeros queda sometido a ese régimen de regulación o libertad, al paso que la ley expresamente señala que en materia de carga, si bien se necesitan la habilitación y el permiso, y el servicio habrá de prestarse de acuerdo con las condiciones que se fijen para el efecto, «... no existirán restricciones para rutas y frecuencias, éstas serán determinadas por el mercado.»*

*El artículo 19 de la ley dispone que «el permiso para la prestación del servicio público de transporte se otorgará mediante concurso en el que se garanticen la libre concurrencia y la iniciativa privada sobre creación de nuevas empresas, según lo determine la reglamentación que expida el Gobierno Nacional.»*

*Establece el mismo artículo que cuando el servicio por prestar no esté sujeto a rutas y horarios predeterminados «... el permiso se podrá otorgar directamente junto con la habilitación para operar como empresa de transporte.»*

*Cuando para la prestación del servicio público de transporte se proceda mediante concesión, la ley dispone que deberá acudir al trámite de una licitación pública, cumpliendo para ello los procedimientos y las condiciones señaladas en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública y que no podrá ordenarse la apertura de la licitación sin que previamente se haya comprobado la existencia de una demanda insatisfecha de movilización. En este caso se dispone que el Gobierno Nacional deberá incluir como criterio de adjudicación normas que garanticen la competencia y eviten el monopolio. (Art. 21, Ley 336 de 1996)*

*La regulación de las condiciones para el otorgamiento de la habilitación o el permiso, en todo caso, además de los parámetros contenidos en las normas que se acaban de enunciar, debe sujetarse a los tratados y convenios internacionales que sobre el particular haya suscrito Colombia y las leyes especiales sobre la materia, en particular la Ley 105 de 1993, que establece disposiciones básicas en materia de transporte, y la propia Ley 336 de 1996.*

*Por otra parte, en su artículo 3º numeral 5º, la Ley 105 de 1993 dispone que «el otorgamiento de permisos o contratos de concesión a operadores de transporte público a particulares no genera derechos especiales, diferentes a los estipulados en dichos contratos o permisos.»*

*El otorgamiento de licencias de funcionamiento para operar el servicio público de transporte no genera derechos adquiridos que se incorporen de manera definitiva al patrimonio de los operadores de dicho servicio, sino que da lugar a derechos temporales de operación, sujetos a las nuevas condiciones y modificaciones que se deriven de la regulación legal y reglamentaria, que busca, en todo caso, coordinarlos con los derechos e intereses de la comunidad.*

*Por lo demás las empresas transportadoras deben obtener una calificación a la cual se supedita la asignación de rutas, frecuencias y horarios (art. 17, Decreto 1927 de 1991).*

*Toda empresa operadora del servicio público de transporte contará con la capacidad transportadora autorizada para atender la prestación de los servicios otorgados. (Artículo 22)*

*Las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte sólo podrán hacerlo con equipos matriculados o registrados para este servicio, previamente homologados ante el Ministerio de Transporte, sus entidades adscritas, vinculadas o con relación de coordinación y que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos de acuerdo con la infraestructura de cada modo de transporte. (Artículo 23)*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 16276 del 4 de junio de 2003:** *” Por lo anterior solo las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor son las autorizadas por el Estado Colombiano para prestar el servicio de transporte público, con vehículos matriculados en el servicio público y para que las personas naturales o jurídicas con actividad mercantil diferente al transporte, pueda trasladar personas o cosas de un lugar a otro en vehículos de servicio público deberán suscribir el contrato de transporte respectivo*

**Ley 336 de 1996 Artículo 17.** El permiso para la prestación del servicio en áreas de operación, rutas y horarios o frecuencias de despacho, estará sometido a las condiciones de regulación o de libertad que para su prestación se establezcan en los reglamentos correspondientes. En el transporte de pasajeros será la autoridad competente la que determine la demanda existente o potencial, según el caso para adoptar las medidas conducentes a satisfacer las necesidades de movilización.

**Ley 336 de 1996 Artículo 18.** El permiso para prestar el servicio público de transporte es revocable e intransferible, y obliga a su beneficiario a cumplir lo autorizado bajo las condiciones en él establecidas.

**Jurisprudencia Constitucional:** Aparte subrayado declarado Exequible por la Corte Constitucional Sentencia C-1078 de 2002.

**Ley 336 de 1996 Artículo 19.** El permiso para la prestación del servicio público de transporte se otorgará mediante concurso en el que se garanticen la libre concurrencia y la iniciativa privada sobre creación de nuevas empresas, según lo determine la reglamentación que expida el Gobierno Nacional.

**Comentario del Editor:** Esta disposición podría mostrárenos como contradictoria con lo establecido por el último inciso del numeral 5° del Artículo 3° de la Ley 105 de 1993, el cual emplea para estos efectos la expresión “podrán” otorgarse a través de concurso público, no obstante debemos entender que de acuerdo con los postulados de la moral pública y el principio constitucional de la igualdad, debe prevalecer en cualquier interpretación la disposición del artículo presente que garantiza la objetividad, la transparencia y la igualdad en la selección de los contratistas del Estados

Cuando el servicio a prestar no esté sujeto a rutas u horarios predeterminados el permiso se podrá otorgar directamente junto con la habilitación para operar como empresa de transporte.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 16128 del 27 de marzo de 2007:** “... una empresa nueva para entrar a operar antes de autorizarle la habilitación debe concursar para la asignación de rutas y frecuencias a servir, es decir, que entrándose del servicio de pasajeros sujeto a rutas y horarios los interesados deben concursar obtener y ganarse las rutas y los horarios y posteriormente obtener la habilitación”

**Ley 336 de 1996 Artículo 20.** La autoridad competente de transporte podrá expedir permisos especiales y transitorios para superar precisas situaciones de alteración del servicio público ocasionadas por una empresa de transporte en cualquiera de sus Modos, que afecten la prestación del servicio, o para satisfacer el surgimiento de ocasionales demandas de transporte.

Superadas las situaciones mencionadas, los permisos transitorios cesarán en su vigencia y la prestación del servicio quedará sujeta a las condiciones normalmente establecidas o autorizadas, según el caso.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 37206 del 1 de julio de 2008:** “En lo relacionado con el otorgamiento de permisos especiales para la prestación del servicio de transporte colectivo municipal de transporte, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 20 de la Ley 336 de 1996, la autoridad competente de transporte podrá expedir permisos especiales y transitorios para superar precisas situaciones de alteración del servicio público, que en cualquiera de sus modos afecten la prestación del servicio o para satisfacer el surgimiento de ocasionales demandas de transporte, superadas las situaciones mencionadas, los permisos transitorios cesarán en su vigencia y la prestación del servicio quedará sujeta a las condiciones normalmente establecidas ó autorizadas, según el caso; por lo anterior siendo el permiso especial de carácter transitorio, en ningún caso producirá un incremento de la capacidad transportadora, ni mucho menos la fijación inicial de la misma.”

**Comentario del Editor:** Al constituirse esta norma en una excepción al principio de la selección objetiva consagrado en el artículo 19 de la Ley 336 de 1996, debe entenderse que la interpretación que se haga de la misma debe corresponder a la hermenéutica de las excepciones, las cuales no admiten ni inferencias, ni mucho menos interpretaciones extensivas ni analógicas, por ello, los permisos especiales y transitorios deben tener las siguientes características: (a) pueden ser expedidos por el Ministerio de Transporte –en las modalidades de su competencia- o por las autoridades municipales, distritales o metropolitanas –en las modalidades de su competencia-, (b) las causas que le dan origen solo son dos: superar precisas situaciones de alteración del servicio público ocasionadas por una empresa de transporte –como en el evento de un abandono de ruta o la declaratoria de vacancia de la misma-, o para satisfacer el surgimiento de ocasionales demandas de transporte como en festividades o eventos especiales; (c) el permiso solo puede otorgarse a empresas de transporte que tengan habilitación en la modalidad respectiva; (d) el permiso debe durar el tiempo necesario para que la entidad realice el concurso público de acuerdo al reglamento y (e) No existe la posibilidad que

dichos permisos sean prorrogados o se mantengan por periodos largos de tiempo dado que esto irpía en contra de la naturaleza misma de la transitoriedad

**Ley 336 de 1996 Artículo 21.** La prestación del servicio público de transporte en los distintos niveles y modalidades podrá convenirse mediante la celebración de contratos de concesión adjudicados en Licitación Pública, cumpliendo para ello los procedimientos y las condiciones señaladas en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública. No podrá ordenarse la apertura de la Licitación Pública sin que previamente se haya comprobado la existencia de una demanda insatisfecha de movilización. '

En todo caso el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, deberá incluir como criterio de adjudicación, normas que garanticen la competencia y eviten el monopolio.

Lo dispuesto en el primer inciso también se aplicará cuando la iniciativa particular proponga conjuntamente la construcción de la infraestructura del transporte y la prestación del servicio, o la implantación de un sistema de transporte masivo.

En todo caso, al usuario se le garantizarán formas alternativas de transporte para su movilización.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado Sección Primera, Sentencia del 24 de abril de 2008, Expediente 25000-23-24-000-1999-00297-01, CP Camilo Arciniegas

*Para la Sala las empresas de transporte no pueden reclamar exclusividad sobre las rutas adjudicadas. El Estado puede someterlas a competencia, con miras a satisfacer las necesidades de los usuarios. Sin embargo, el ingreso de competidores debe ser autorizado con arreglo a la ley, o de lo contrario, se menoscaban ilícitamente los ingresos de las empresas operadoras.*

## LIBRO DECIMO

### EQUIPOS

**Ley 336 de 1996 Artículo 22.** Toda empresa operadora del servicio público de transporte contará con la capacidad transportadora autorizada para atender la prestación de los servicios otorgados. De conformidad con cada Modo de transporte, el reglamento determinará la forma de vinculación de los equipos a las empresas, señalando el porcentaje de su propiedad y las formas alternas de cumplir y acreditar el mismo.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 590823 del 30 de octubre de 2008.:** " (...) la capacidad transportadora es el número de vehículos requeridos y exigidos para la adecuada y racional prestación de los servicios autorizados y/o registrados. Para efectos del cambio este deberá extenderse a los vehículos en su totalidad, teniendo que estar homologados.

**Comentario del Editor:** Es del concepto de capacidad transportadora de donde surge, en el mundo mercantil, como figura económica el concepto de "cupó" entendido como el derecho económico que tiene la empresa de usufructuar la utilización de su capacidad transportadora y el posterior derecho que con ello surge a quien suscribe el contrato de vinculación. Aunque su tratamiento jurídico es prácticamente nulo, la verdad es que las sedes judiciales están comenzando a concebirlo como una figura con efectos económicos, circunstancia esta que refleja una realidad de a

puño, dado que en el comercio que negocia libremente con el derecho a copar u ocupar con uno o varios vehículos la capacidad transportadora de la empresa. Esta institución está recorriendo el mismo camino, con profundas identidades, que recorrió el concepto de la "prima" de los locales comerciales, recuérdese que en derecho mercantil, a diferencia de muchas otras parcelas del derecho, la costumbre reiterada si puede llegar a hacer ley.

**Ley 336 de 1996 Artículo 23.** Las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte sólo podrán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio, previamente homologados ante el Ministerio de Transporte, sus entidades adscritas, vinculadas o con relación de coordinación y que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos de acuerdo con la infraestructura de cada Modo de transporte.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 19881 del 10 de agosto de 2009:** *“ El traslado de personas o cosas de un lugar a otro mediante retribución configura el servicio público de transporte, el cual solo se puede realizar con vehículos homologados por el Ministerio de Transporte, matriculados en el servicio público y vinculados a una empresa de transporte debidamente constituida y habilitada por autoridad competente, los cuales de acuerdo con la normatividad vigente pueden ser tomados en arrendamiento financiero (Leasing)”* Así las cosas concluye la cartera ministerial *“ Las empresas de servicio público de carga debidamente constituidas y habilitadas por la autoridad competente pueden tomar en arrendamiento vehículos matriculados en el servicio público... “*

**Comentario del Editor:** Esta norma trae tres figuras que tienen gran connotación dentro del transporte: la homologación, que consiste en la constatación de que las características técnicas, de pesos y dimensiones de los vehículos, estén de conformes con las normas internas, por lo tanto, todo vehículo con el cual se pretenda prestar un servicio público, debe estar homologado por el Ministerio a través de una ficha técnica de homologación, previamente a su registro y obviamente, previamente a su vinculación al servicio público; la clase de servicio de los equipos, esto es la destinación que se les da a los automotores de acuerdo con el registro inicial, en este sentido, se exige que todos los vehículos con los cuales las empresas de transporte prestan el servicio público, deben estar registrados en el servicio público únicamente; y por último, las normas técnicas sobre vehículos, esto implica que el Ministerio de Transporte debe elaborar las normas técnicas y adoptarlas para convertirlas en reglamentos técnicos y que con ello se determine de manera general y objetiva, las características y dimensiones de los equipos que se pueden comercializar en el territorio nacional para la prestación del servicio público de transporte.

**Ley 336 de 1996 Artículo 24.** Las autoridades de Comercio Exterior y de Desarrollo Económico, deberán respetar los conceptos técnicos del Ministerio de Transporte, sobre las necesidades de equipos y la calidad, antes de aprobar las importaciones, ensamble o fabricación de los mismos.

**Comentario del Editor:** Esto implica que no es posible el ingreso al país de vehículos que no cuenten con ficha técnica de homologación.

**Ley 336 de 1996 Artículo 25.** Las personas que se dediquen a la importación, fabricación y ensamble de equipos, o de sus componentes, con destino al transporte público y privado deberán inscribirse ante las entidades a que se refiere el artículo veintitrés, de acuerdo con las condiciones señaladas para tal efecto.

**Ley 336 de 1996 Artículo 26.** Todo equipo destinado al transporte público deberá contar con los documentos exigidos por las disposiciones correspondientes para prestar el servicio de que se trate.

Los equipos de transporte que ingresen temporalmente al país con destino a un uso distinto del servicio público, tendrán una identificación especial, se asimilarán a una

importación temporal y deberán ser reexportados dentro del plazo señalado por la autoridad competente.

## LIBRO DECIMO PRIMERO

### SERVICIOS CONEXOS AL DE TRANSPORTE

**Ley 336 de 1996 Artículo 27.** Se consideran como servicios conexos al de transporte público los que se prestan en las Terminales, Puertos Secos, Aeropuertos, Puertos o Nodos y Estaciones, según el modo de transporte correspondiente.

Los diseños para la construcción y operación de las instalaciones donde funcionen los servicios a que se refiere el inciso anterior, contemplarán el establecimiento de sistemas o mecanismos apropiados para el desplazamiento de los discapacitados físicos.

Concepto Ministerio de Transporte N° 19737 del 2 de mayo de 2006: “... la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado citada, expuso que los servicios que prestan los terminales están definidos como conexos al servicio público de transporte de pasajeros por vía terrestre; que son prestados por Empresas Industriales y Comerciales del Estado o por Sociedades de Economía Mixta, que a falta de norma en contrario, la relación que se genera entre el transportador usuario de la terminal y la entidad que lo administra, es de carácter contractual y por lo tanto la retribución que cobra corresponde al precio del servicio y no a una tasa de carácter tributario.”

Concepto Ministerio de Transporte N° 11552 del 3 de marzo de 2008 “Las terminales de transporte en Colombia se consideran servicios unidos, ligados o conectados con el transporte público, pero la actividad que realizan no es monopolística, ya que para que se considere como tal debe estar plasmado en la Ley.”

Concepto Ministerio de Transporte N° 6507 del 8 de febrero de 2008: “Las estaciones, terminales o portales, de transporte público de pasajeros, de nueva construcción, en todo el territorio nacional, en lo que se refiere a los espacios de acceso a las instalaciones, la vinculación de los espacios de servicios y espacios de acceso a los equipos deben ser accesibles.”

**Ley 336 de 1996 Artículo 28.** El control y vigilancia que ejerce el Ministerio de Transporte sobre los servicios a que se refiere el artículo anterior, se entiende únicamente respecto de la operación, en general, de la actividad transportadora.

Comentario del Editor: La supervisión de los terminales de transporte de acuerdo con el Decreto 2762 de 2001 le corresponde a la Superintendencia de Puertos y Transporte quien, de acuerdo con la Ley, ejerce un control objetivo, es decir, sobre la operación, mas no subjetivo.

**Ley 336 de 1996 Artículo 62.** Para la construcción y operación de nuevos terminales de transporte terrestre de pasajeros y/o carga se tendrán en cuenta los planes y programas diseñados por las oficinas de planeación municipal, así como el cumplimiento de los índices mínimos de movilización acordes con la oferta y la demanda de pasajeros, las redes y su flujo vehicular. Igualmente, sus instalaciones tendrán los mecanismos apropiados para el fácil desplazamiento de los discapacitados físicos, y serán de uso obligatorio por parte de las empresas de transporte habilitadas para ello.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 4696 del 16 de febrero de 2005:** " 5.-De acuerdo con los planes y programas contenidos en el Plan de Ordenamiento territorial –POT- la autoridad municipal o distrital determinará las terminales que requiere el municipio y ordenará el traslado de las empresas de transporte a las instalaciones de las terminales de transporte."

## LIBRO DECIMO SEGUNDO

### TARIFAS

**Ley 336 de 1996 Artículo 29.** En su condición rectora y orientadora del sector y del Sistema Nacional de Transporte, le corresponde al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte formular la política y fijar los criterios a tener en cuenta para la directa, entrada o libre fijación de las tarifas en cada uno de los Modos de transporte.

**Ley 336 de 1996 Artículo 30.** De conformidad con lo dispuesto en el artículo anterior, las autoridades competentes, según el caso, elaborarán los estudios de costos que servirán de base para el establecimiento de las tarifas, sin perjuicio de lo que estipulen los Tratados, Acuerdos Convenios, conferencias o prácticas internacionales sobre el régimen tarifario para un Modo de transporte en particular.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 8270 del 7 de marzo de 2005:**"El Ministerio de Transporte en su condición rectora y orientadora del sector y Sistema Nacional de Transporte expidió la Resolución N° 003600 del 9 de mayo de 2001, mediante la cual estableció la libertad de tarifas (para el servicio de transporte público intermunicipal de pasajeros por carretera), por cuanto el transporte demanda de las empresas una eficiente y segura operación bajo claras condiciones de libre competencia e iniciativa privada que le permitan ajustarse a los cambiantes requerimientos del mercado, racionalizando el uso de los equipos y reduciendo costos de operación en bien de la industria y de los usuarios de este servicio público."

**Concepto Ministerio de Transporte N° 30957 del 22 de junio de 2004:** "... se desprende que el Ministerio tiene la facultad de establecer la metodología para la elaboración de los estudios de costos como en efecto lo hizo mediante Resoluciones N° 4350 de 1998 y 392 de 1999, y le corresponde a las autoridades municipales, distritales y/o metropolitanas fijar las tarifas para el transporte público de pasajeros y/o mixto, en su jurisdicción, con base en el estudio de costos del transporte público, que determinará las tarifas que se cobraran a los usuarios para cada clase de vehículo y en los diferentes niveles e servicio."

**Concepto Ministerio de Transporte N° 9711 del 31 de marzo de 2006:** "... existen 2 posibilidades para fijar o incrementar las tarifas del servicio de transporte público municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto: 1. A través de estudios elaborados por la autoridad local o 2. Teniendo como influencia la meta de inflación definida por el Banco de la República para el año correspondiente."

## LIBRO DECIMO TERCERO

### DE LA SEGURIDAD

**Ley 336 de 1996 Artículo 31.** Los equipos destinados al servicio público de transporte en cualquier Modo, deberán cumplir con las condiciones de peso dimensiones, capacidad, comodidad, de control gráfico o electrónico de velocidad máxima, de control a la contaminación del medio ambiente, y otras especificaciones técnicas, de acuerdo

con lo que se señale en el reglamento respectivo, para efectos de la homologación correspondiente.

**Parágrafo.** Por razones de seguridad vial, el Nuevo Código Nacional de Tránsito Terrestre deberá estipular, desarrollar y reglamentar la obligación de la revisión técnico-mecánica vehicular en transporte público y privado y con tal objetivo adoptar una política nacional de Centros de Diagnóstico Automotor.

**Jurisprudencia Constitucional:** Parágrafo declarado Exequible por la Corte Constitucional Sentencia C-490 de 1997.

**Ley 336 de 1996 Artículo 32.** Dentro del señalamiento de las condiciones técnicas requeridas para la homologación de los equipos destinados a la prestación del servicio público de transporte, se le otorgará prelación a los factores de verificación en cuanto al alto rendimiento de los mecanismos de seguridad en la operación de los mismos, a las opciones de control ambiental y a las condiciones de facilidad para la movilización de los discapacitados físicos.

**Ley 336 de 1996 Artículo 33.** El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte y demás autoridades competentes sobre la materia, establecerán normas y desarrollarán programas que tiendan a la realización de efectivos controles de calidad sobre las partes, repuestos y demás elementos componentes de los equipos destinados al servicio público y privado de transporte.

Los importadores productores y comercializadores de tales equipos registrarán sus productos con la determinación de su vida útil, pruebas de laboratorio y medición que certifiquen su resistencia, expedido por la autoridad competente.

**Ley 336 de 1996 Artículo 34.** Las empresas de transporte público están obligadas a vigilar y constatar que los conductores de sus equipos cuenten con la Licencia de Conducción vigente y apropiada para el servicio, así como su afiliación al sistema de seguridad social según lo prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia. La violación de lo dispuesto en este artículo acarreará las sanciones correspondientes.

**Conceptos Ministerio de Transporte N°5907, 5892 del 13 de febrero de 2006 y 27136 del 9 de junio de 2006:** *“Así las cosas, las normas obligan para que entre la empresa operadora de transporte y el conductor exista un contrato de trabajo, donde la empresa debe afiliarlo al régimen de salud, al de pensiones, riesgos profesionales y pagar sus respectivas cotizaciones, así como vigilar y constatar que estos cuentan con licencia de conducción vigente y apropiada para el servicio, con el fin de verificar que el conductor sea una persona idónea para la operación de los equipos, tal como lo dispone el artículo 34 de la Ley 336 de 1996.”*

**Ley 336 de 1996 Artículo 35.** Dentro de la estructura del Ministerio de Transporte, créase la Dirección General de Seguridad con el objeto de apoyar el funcionamiento administrativo y operativo del cuerpo de Policía Especializado en Transporte y Tránsito, desarrollar programas de medicina preventiva y ejecutar programas de capacitación y estudios sobre tales materias.

Las empresas de transporte deberían desarrollar a través del instituto de Seguros Sociales o de las E.P.S. autorizadas, los programas de medicina preventiva establecidos por el Ministerio de Transporte, con el objeto de garantizar la idoneidad mental y física de los operadores de los equipos prestatarios del servicio.

Las empresas de transporte público deberán desarrollar los programas de capacitación a través del Sena de las entidades especializadas (sic), autorizadas por el Ministerio de Transporte, a todos los operadores de los equipos destinados al servicio público, con el fin de garantizar la eficiencia y tecnificación de los operarios.

**Jurisprudencia Constitucional:** Inciso declarado Exequible por la Corte Constitucional Sentencia C-520 de 1998.

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional Sentencia C-520 de 1998.

*El inciso tercero del artículo 35 de la ley 336 de 1996, que es objeto de la demanda de la referencia, contiene un error en su texto, tal como lo puso de presente el Ministerio Público. Según la publicación de la mencionada ley, que se efectuó en el diario oficial No. 42.948 del 28 de diciembre de 1996, el inciso tercero quedó publicado de la siguiente forma:*

*“Las empresas de transporte público deberán desarrollar los programas de capacitación **a través del Sena de las entidades especializadas**, autorizadas por el Ministerio de Transporte, a todos los operadores de los equipos destinados al servicio público, con el fin de garantizar la eficiencia y tecnificación de los operarios.” (Subrayas y negrilla fuera de texto).*

*Como puede observarse, el aparte subrayado establece que se deberán desarrollar programas de capacitación a través “del Sena de las entidades especializadas”, expresión que no responde a lógica alguna, pues una interpretación literal daría a entender que las entidades especializadas - no se sabe cuáles- deben tener dentro de su organigrama un SENA, que debe cumplir la función de capacitación de que trata la norma acusada. Interpretación que resulta irracional y absurda, pues no se ajusta ni a la organización ni a la naturaleza jurídica del Servicio Nacional de Aprendizaje -SENA-, establecimiento público del orden nacional y adscrito al Ministerio del Trabajo y de la Seguridad Social (ley 119 de 1994).*

*Por tanto, al tratarse de un texto oscuro y carente de lógica aparente, esta Corporación, para resolver sobre su constitucionalidad, debe hacer una interpretación racional de él, que no desconozca la voluntad del legislador. Sobre este tema, esta Corporación ha precisado:*

*“Todo ordenamiento jurídico presupone una lógica interna que se soporta en el supuesto de la “racionalidad del legislador”, supuesto que señala que aquel, en cuanto tal no se contradice, lo que implica que el intérprete debe asumir como “pauta o directriz interpretativa”, el carácter sistemático y coherente que se presume del ordenamiento objeto de estudio.*

*“Sobre este presupuesto, el intérprete, y específicamente el Juez Constitucional, al analizar de manera sistemática un determinado ordenamiento jurídico, valga decir, al pretender desarrollar un ejercicio dirigido a entender correctamente un determinado precepto normativo, debe proceder a relacionarlo con todos los demás del ordenamiento, excluyendo aquella o aquellas interpretaciones de un enunciado normativo que den lugar a una proposición absurda.*

*“....*

*“El error de escritura en un texto legal, no puede simplemente deducirse de una presunción, pues en tal caso éste como tal se desvirtúa dando paso al supuesto de racionalidad del legislador, que, como se ha dicho, impide interpretaciones absurdas como la que atribuye el actor a la norma que demanda.” (Corte Constitucional. Sentencia C-112 de 1996. Magistrado ponente, doctor Fabio Morón Díaz)*

Para efectos del análisis que corresponde a esta Corporación, es necesario precisar que en la publicación que se hizo de la ley 336 de 1996, específicamente del inciso tercero del artículo 35, se omitió la transcripción de la conjunción disyuntiva “o”, para denotar que la capacitación que él menciona, puede ser desarrollada no sólo por el Servicio Nacional de Aprendizaje -SENA- sino por las entidades especializadas autorizadas específicamente por el Ministerio de Transporte. Conjunción que se encuentra en el texto del proyecto de ley que fue discutido y aprobado por el Congreso de la República, y remitido al señor Presidente de la República, para efectos de la sanción y promulgación correspondientes. Es de entenderse, entonces, que el inciso tercero del artículo 35 de la ley 336 de 1996, es del siguiente tenor:

*“Las empresas de transporte público deberán desarrollar los programas de capacitación a través del Sena o de las entidades especializadas, autorizadas por el Ministerio de Transporte, a todos los operadores de los equipos destinados al servicio público, con el fin de garantizar la eficiencia y tecnificación de los operarios.” (Subraya fuera de texto).*

Es evidente que a esta Corporación no le corresponde subsanar los errores caligráficos o tipográficos que presenten las leyes que son sometidas a su análisis. Sin embargo, cuando pese a ellos, de la norma se puede deducir la voluntad del legislador, la Corte puede realizar, sin impedimento alguno, el análisis de constitucionalidad que le impuso el Constituyente. En el caso en estudio, es claro que la Corte puede estudiar el inciso acusado, toda vez que conoce la racionalidad del legislador al redactarlo.

Lo anterior no obsta para que se haga uso del mecanismo idóneo para enmendar los textos legales cuando ellos presentan errores caligráficos o tipográficos que puedan alterar su sentido real, tal como sucede en el caso en estudio, cual es la publicación de la ley con la corrección del error o la expedición de un decreto que ponga de presente el error y su correspondiente corrección -los cuales no afectan la vigencia y validez de la inicialmente publicada-, actuaciones que le corresponde ejecutar al Presidente de la República, porque a él le está atribuida la función de promulgación de las leyes (artículo 189, numeral 10 de la Constitución). (...) La naturaleza de servicio público que ostenta el sistema de transporte, hace que el Estado, en desarrollo del artículo 365 de la Constitución, según el cual le corresponde a éste la regulación, vigilancia y control de los servicios públicos, pueda, a través del órgano legislativo, regular mecanismos que permitan, de una u otra manera, garantizar la seguridad de quienes hacen uso de este servicio, pues en su prestación están involucrados derechos de tanto raigambre como la vida y salud, tanto de los usuarios como los de los operadores de los equipos que son utilizados para hacerlo efectivo.

Entendiendo por operador, la persona natural que efectúa el traslado de un lugar a otro de personas o cosas, o de unas y otras conjuntamente, utilizando para el efecto un equipo que cumpla las características exigidas por la ley (esta definición es una adaptación que se hace, para efectos de esta sentencia, de la que hace la propia ley 336 de 1996, en su artículo 10.)

La ley 336 de 1996, Estatuto Nacional de Transporte, entre otros objetivos, tiene el de fijar las normas necesarias para lograr la seguridad y protección de los usuarios del sistema de transporte y de quienes prestan éste -artículo 2-, razón que justifica, entre otras muchas, que el legislador incluyese en esta ley, un capítulo destinado a la seguridad, creando para el efecto, la Dirección General de Seguridad, con el propósito “de apoyar el funcionamiento administrativo y operativo del cuerpo de Policía Especializado en Transporte y Tránsito, desarrollar programas de medicina preventiva y ejecutar programas de capacitación y estudios sobre tales materias.” (Subraya fuera de texto) (Artículo 35).

Y es, en este contexto, que debe analizarse el inciso acusado, el cual está ubicado en el capítulo 8, relacionado con la seguridad en el servicio de transporte.

El primer cargo a contestar, es el que hace referencia a la violación del derecho a la igualdad, consagrado en el artículo 13 de la Constitución.

Basta decir que el inciso demandado no está otorgando prerrogativa alguna al Servicio Nacional de Aprendizaje -SENA-, en relación con otras instituciones de capacitación. Se hace esta afirmación, pues tal como fue establecido en el considerando tercero de esta providencia, el Servicio Nacional de Aprendizaje -SENA- no es la única entidad que, según el artículo 35 de la ley 336 de 1996, puede desarrollar los programas de capacitación que en ella se regula, puesto que se admite que otras entidades especializadas puedan asumir el adiestramiento de los operarios del servicio de transporte, siempre y cuando cuenten, para el efecto, con la autorización del Ministerio de Transporte. Entidades que

deberán demostrar su idoneidad para asumir la responsabilidad de otorgar la tecnificación y capacitación que requieren quienes deben maniobrar los equipos destinados a prestar el servicio de transporte, a fin de garantizar la seguridad de los usuarios, tal como se entiende que lo haría el Servicio Nacional de Aprendizaje -SENA-, dada su experiencia en materias como ésta.

El que el inciso demandado se refiera específicamente al Servicio Nacional de Aprendizaje -SENA-, como una de las instituciones llamadas a dar la capacitación a que él se refiere, no lo hace contrario a la Constitución, ni puede argumentarse que el legislador le esté otorgando a este establecimiento una prerrogativa que implique discriminación alguna frente a otras instituciones que puedan brindar la instrucción a la que él se refiere, pues la naturaleza y objetivos del Servicio Nacional de Aprendizaje -SENA-, y su naturaleza misma de establecimiento público, le permiten al legislador apoyarse en él, a fin de lograr que, objetivos como el propuesto en el mencionado inciso, puedan ser efectivamente cumplidos. El artículo 2 de la ley 119 de 1994 “Por el cual se reestructura el Servicio Nacional de Aprendizaje -SENA-” establece:

*“El Servicio Nacional de Aprendizaje, SENA, está encargado de cumplir la función que corresponde al Estado de intervenir en el desarrollo social y técnico de los trabajadores colombianos; ofreciendo y ejecutando la formación profesional integral, para la incorporación y desarrollo de las personas en actividades productivas que contribuyan al desarrollo social, económico y tecnológico del país” (subrayas fuera de texto).*

Entre las numerosas funciones asignadas a este instituto, se encuentran las de “Adelantar programas de formación tecnológica y técnica profesional, en los términos previstos en las disposiciones legales respectivas” y “Prestar servicios tecnológicos en función de la formación profesional integral, cuyos costos serán cubiertos plenamente por los beneficiarios, siempre y cuando no se afecte la prestación de los programas de formación profesional.” (Artículo 4, numerales 6 y 14 de la ley 119 de 1996).

Como puede observarse, el Servicio Nacional de Aprendizaje -SENA- por su naturaleza y por las funciones que le han sido asignadas, no puede considerarse que esté en las mismas condiciones de otras instituciones especializadas que prestan servicios de capacitación, como parece entenderlo el actor. En este sentido, es claro que uno de los supuestos que exige el derecho a la igualdad no existe, pues no se puede pretender que el legislador otorgue el mismo tratamiento a dos sujetos cuya naturaleza es diversa.

Dentro de este contexto, el cargo por violación del derecho a la igualdad no está llamado a prosperar, dado que el inciso acusado no establece la discriminación que supone el actor. En estos términos, corresponderá a las distintas empresas de transporte desarrollar los programas de capacitación de que trata el inciso tercero del artículo 35 acusado, a través del **SENA** o de las entidades especializadas que autorice el Ministerio de Transporte, autorización que entrará a analizarse a continuación.

Para analizar los restantes cargos de la demanda, en especial el relacionado con la autorización que debe otorgar el Ministerio de Transporte, es necesario advertir que el actor hace una errónea interpretación del inciso acusado, pues lo hace decir lo que en él no se consagró, razón por la que estructura unos cargos que no están llamados a prosperar, como a continuación se demostrará.

El demandante argumenta que el inciso acusado asigna al Ministerio de Transporte una función para la que no es competente: **la autorización a las instituciones especializadas que pueden dar la capacitación a los operadores de los equipos destinados al servicio público.** Según el actor, el legislador le está otorgando a este Ministerio una competencia que es propia del Ministerio de Educación, o de organismos como el Instituto Colombiano para el Fomento de la Educación Superior -ICFES-, autorización ésta entendida como la facultad que se reconoce a este Ministerio para otorgar las licencias de funcionamiento de los distintos establecimientos educativos, aprobación que tiene fundamento en la facultad de control, inspección y vigilancia que la Constitución asigna al Estado (artículo 67, entre otros).

La mencionada aprobación la requieren tanto las instituciones técnicas profesionales, las instituciones universitarias o escuelas tecnológicas como las universidades, en los términos de la ley 30 de 1992 “Por la cual se organiza el servicio público de la Educación Superior.”

Sin embargo, la autorización a que hace referencia el inciso acusado no puede entenderse con la lógica que emplea el actor, en el sentido de inferir que el mencionado inciso está otorgando al Ministerio de Transporte la facultad de aprobar

*o improbar establecimientos de educación que los particulares, en desarrollo del derecho constitucional consagrado en el artículo 68, puedan llegar a fundar, pues ello escapa a las competencias propias de este Ministerio, y que de consagrarse, podría dar lugar a declararse la inconstitucionalidad de una norma que confiriera esta clase de atribución.*

*Es necesario, por tanto, aclarar que la autorización a que hace referencia el inciso acusado, está relacionada con la necesidad de que el Ministerio de Transporte, como ente encargado de vigilar, controlar y coordinar el servicio de transporte, específicamente, en el modo terrestre, señale qué instituciones técnicas, universitarias o escuelas tecnológicas, pueden cooperar con las empresas de transporte en su deber de desarrollar programas de capacitación que garanticen la eficiencia y tecnificación de los operarios del servicio de transporte, teniendo en cuenta su trayectoria e idoneidad, pues es obvio que no todas las instituciones educativas están en las condiciones de apoyar a la empresas de transporte con esta específica obligación.*

*Pero tal como lo advirtió el Ministerio Público, el Ministerio de Transporte, al otorgar la autorización de que trata el inciso acusado, no puede incurrir en discriminaciones entre las distintas entidades que, teniendo los medios y recursos para implementar los programas de que trata el inciso demandado, no reciban la mencionada autorización. En estos términos, entonces, debe entenderse que el inciso tercero del artículo 35 de la ley 336 de 1996, no se opone a la facultad que se reconoce a los particulares de fundar establecimientos educativos -artículo 68 de la Constitución-, como erróneamente lo plantea el actor.*

*Finalmente, en relación con el cargo por violación al requisito de la unidad de materia de las leyes, según el cual “Todo proyecto de ley debe referirse a una misma materia y serán inadmisibles las disposiciones o modificaciones que no se relacionen con ella” (artículo 158 de la Constitución), es claro que la mencionada unidad sí existe. Pues, como ha sido explicado, corresponde al Ministerio de Transporte, a través de la Dirección General de Seguridad, desarrollar todo lo que se relacione con la seguridad de los usuarios y operadores del servicio público de transporte, objetivo que, en gran medida, puede lograrse si las empresas correspondientes implementan programas de capacitación que permitan garantizar la eficiencia y tecnificación de sus operadores, hecho que sin lugar a dudas redundará en beneficio de los operadores como trabajadores que son, y de los usuarios de este servicio.*

*Por tanto, es menester concluir que una norma como la acusada, no es extraña ni se opone a la regulación y finalidad de la ley 336 de 1996 (Estatuto General del Transporte), que tienen, entre sus prioridades, la seguridad y protección de los usuarios de este servicio público.*

El cuerpo especializado a que se refiere el inciso primero de este artículo, estará integrado por miembros de la Policía Nacional e inicialmente continuará operando para el Transporte Terrestre Automotor, y cuando las circunstancias lo ameriten, se extenderá a los demás Modos para lo cual deberán adoptarse las medidas administrativas y presupuestales correspondientes.

**Ley 336 de 1996 Artículo 36.** Los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte serán contratados directamente por la empresa operadora de transporte, quien para todos los efectos será solidariamente responsable junto con el propietario del equipo.

**Jurisprudencia Constitucional:** Inciso declarado Exequible por la Corte Constitucional Sentencia C-579 de 1999.

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional Sentencia C-579 de 1999.

*Tanto la Ley 105 de 1993 como la Ley 336 de 1996 precisan que la seguridad constituye un fin especialísimo de la actividad del transporte. Distintos apartes del capítulo II de la Ley 105 de 1993 - que se ocupa de los principios rectores del transporte - hacen referencia al tema de la seguridad. Así, a manera de ejemplo, el literal e) del artículo 2 señala que “la seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte”, al mismo tiempo que el párrafo primero del numeral 2 del artículo 3 dispone que “la operación del transporte público en Colombia es un servicio*

público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad.”

De la misma manera, la Ley 336 de 1996 - que tiene por objeto "unificar los principios y los criterios que servirán de fundamento para la regulación y reglamentación" del servicio público de transporte y de su operación, de conformidad con la Ley 105 de 1993 y sus normas complementarias - le asigna un lugar esencial al asunto de la seguridad. Es así como en los artículos 2 y 3, contenidos dentro del capítulo primero de la Ley, que se ocupa de los objetivos de la misma, se dispone...

Asimismo, en el artículo 5 - incluido dentro del capítulo segundo, sobre los principios y naturaleza de la actividad del transporte - se prescribe que, dado que el transporte es un servicio público esencial, en su ejercicio "prevalece el interés general sobre el particular, especialmente, en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que se señale en el reglamento para cada modo”.

Distintos artículos de la Ley 336 de 1996 tienen relación con el tema de la seguridad, pero es el capítulo octavo el que se ocupa de manera detallada con este asunto. Los artículos que lo componen contienen diferentes normas destinadas a garantizar la seguridad de la prestación del servicio de transporte, tales como que los equipos deben cumplir con unas condiciones técnicas determinadas (arts. 31 y 32); que el gobierno debe establecer las normas y desarrollar los programas que permitan realizar controles efectivos de calidad sobre las partes y repuestos de los equipos (art. 33); que las empresas de transporte deben velar por que los conductores de los equipos cuenten con la licencia de conducción vigente y apropiada y se encuentren afiliados al sistema de seguridad social (art. 34); que las mismas empresas deben desarrollar tanto programas de medicina preventiva para garantizar la idoneidad física y mental de los conductores, como programas de capacitación de los operadores de los equipos para garantizar la eficiencia y tecnificación de aquéllos (art. 35); que las empresas deben contratar directamente a los conductores y responder solidariamente para todos los efectos, junto con los dueños de los equipos, así como cumplir con las normas sobre la jornada máxima de trabajo (art. 36); que las empresas deben tomar los seguros requeridos para poder responder por los daños causados en la operación de los equipos (arts. 37 y 38), etc.

Como se observa, la Ley 336 hace un énfasis especial en la necesidad de que la actividad del transporte se realice en condiciones de seguridad. Empero, de acuerdo con las medidas establecidas por la ley en torno al tema de la seguridad se percibe que estas condiciones no dependen únicamente del estado de los equipos, sino que también se derivan de la situación de los conductores u operadores de los mismos. Por eso, en la ley se atiende tanto a las necesidades de seguridad social de los conductores, como a sus requerimientos de capacitación y a la garantía del pago de sus salarios y del cumplimiento de jornadas máximas de trabajo. La relevancia de la situación de los conductores para la seguridad del servicio de transporte fue destacada por el Ministro de Transporte de aquel entonces, Juan Gómez Martínez, quien en la exposición de motivos del proyecto que se convertiría en la Ley 336 de 1996 expuso: "(...) se destaca cómo la seguridad constituye el eje central alrededor del cual debe girar la actividad transportadora, especialmente en cuanto a la protección de los usuarios, pero sin desconocer que ella es igualmente predicable de los conductores, de los equipos, las mercancías y los empresarios, por ejemplo, todo en aras a garantizarle a los habitantes la efectiva prestación del servicio, entre otras cosas, promoviendo la utilización de medios de transporte masivo.”<sup>73</sup>

Las observaciones anteriores son suficientes para desestimar la acusación acerca de la violación del principio de la unidad de materia. La Ley 336 de 1996 tiene entre sus metas fundamentales garantizar la seguridad en el transporte, asunto para el cual considera de gran importancia regular distintos aspectos de la situación laboral de los conductores. Estima la Corte que la relación que hace el Legislador entre la seguridad de los conductores y la seguridad del servicio de transporte no es nada descaminada, si se tienen en cuenta los antecedentes en esta materia en el país. Pero, además, encuentra esta Corporación que el Congreso cuenta con la libertad de decidir si en una materia como la del transporte se limita solamente a regular lo relacionado con los equipos o las empresas, o si se ocupa también en la determinación de normas mínimas para regular las relaciones laborales dentro del sector. En este sentido, no tienen ningún asidero las afirmaciones del actor acerca de que las disposiciones atacadas del artículo 36 debían estar consignadas en otras leyes especiales. El principio de la unidad de materia tiene por fin evitar que en las leyes sean incluidos artículos que no tienen ninguna relación con el tema de las mismas. Empero, este principio tiene que ser interpretado de manera amplia, de manera que no se coarte la libertad de configuración legislativa del Congreso, aun

---

<sup>73</sup> Gaceta del Congreso número 241, del 17 de agosto de 1995, pp. 25 - 48.

cuando sí se eliminan las normas que evidentemente no tengan ninguna relación con la materia de la ley, situación que no se presenta en el caso bajo estudio....

En los casos mencionados, al igual que en muchos otros, la Corte afirmó que el legislador no podía intervenir en el área de los contratos, la cual debía ser configurada de manera libre por los sujetos intervinientes en la relación contractual. Los contratantes expresaban su voluntad en condiciones de igualdad y libertad, y por eso bien podían determinar de manera autónoma cuáles serían las cláusulas del convenio, sin que fuera permitido al legislador imponerles condiciones.

Sin embargo, esta visión, aferrada a las concepciones del Estado gendarme y del liberalismo manchesteriano, se vio duramente confrontada tanto con la realidad de miseria y explotación que afrontaban la clase trabajadora y muchos ciudadanos, como con la aguda crisis social que se desencadenó a raíz de la Gran Depresión. Estos hechos hicieron claro para muchos que el logro del bienestar general no podía confiarse solamente a las fuerzas del mercado, sino que era necesario que el Estado interviniera en la economía, y, en consecuencia, que pudiera interferir sobre la propiedad y los contratos. Y si bien la Corte Suprema de Justicia de los Estados Unidos se opuso durante algunos años a la legislación social impulsada por el gobierno de Roosevelt, en consonancia con su programa del New Deal, a partir de 1937 aceptó que el Congreso estaba legitimado para expedir leyes de carácter social y económico, de manera tal que abandonó definitivamente la doctrina del debido proceso sustantivo en materia económica.

El viraje efectuado en los Estados Unidos con respecto a la libre empresa, a la intangibilidad de la propiedad y al papel del Estado en la economía ya había sido efectuado en otros países con anterioridad. Así, en la Constitución de Querétaro de 1917, en la de Weimar de 1919 y en la Constitución Española de 1931 ya se había consagrado la posibilidad de afectar la propiedad privada, la obligación del Estado de regular las relaciones entre el capital y el trabajo y de expedir leyes de protección al trabajo, y la necesidad de que el Estado interviniera en la economía para garantizar el bienestar de los asociados. Estas innovaciones constitucionales, junto con los escritos de derecho público francés - especialmente de León Duguit -, ejercerían una importante influencia en la reforma constitucional de 1936 en Colombia, en la cual se abrazó también el principio de que la propiedad tenía una función social y que el Estado estaba autorizado para intervenir en ella, en las relaciones de trabajo y en la economía.

La Constitución de 1991 dio un paso adelante en relación con la reforma constitucional de 1936, al establecer que Colombia es un Estado Social de Derecho (C.P., art. 1) y al incorporar en la Carta Política una amplia gama de derechos económicos, sociales, culturales y colectivos, junto con acciones judiciales para exigir su cumplimiento. Al hacerlo siguió los rumbos trazados en otras latitudes, como había ocurrido con la Ley Fundamental alemana de 1949 y con la Constitución española de 1978.

La declaración de que Colombia es un Estado social significa que el Estado debe velar por el bienestar de los asociados; es decir, que en vez de asumir una actitud pasiva en torno a lo que sucede en la sociedad - tal como ocurría en el llamado Estado gendarme - debe entrar en acción para - como se señaló en la sentencia SU-747 de 1998 - "contrarrestar las desigualdades sociales existentes y para ofrecerle a todos las oportunidades para desarrollar sus aptitudes y para superar los apremios materiales." De lo que se trata con la definición del Estado colombiano como un Estado social es de establecer que él tiene la obligación de asegurarles a los asociados unas condiciones materiales mínimas de existencia, lo que implica que debe intervenir con decisión en la sociedad para cumplir con ese objetivo.<sup>74</sup>

Es desde la perspectiva de la declaración de que Colombia es un Estado social que se debe analizar los ataques del actor contra las normas acusadas. Los textos legales impugnados precisan que los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte deben ser contratados directamente por la empresa operadora del transporte; que, para todos los efectos, las empresas serán solidariamente responsables junto con el propietario del equipo; y que el Gobierno debe expedir los reglamentos necesarios para armonizar las relaciones equitativas entre los distintos elementos que intervienen en la contratación y prestación del servicio de transporte, con criterios que impidan la competencia desleal y propugnen la racionalización del mercado del transporte.

El actor considera que las normas acusadas vulneran los artículos 333, 334 y 365 de la Constitución, en lo relacionado con la libre empresa y con el régimen de los servicios públicos. La Corte encuentra, por el contrario, que el texto de los artículos constitucionales mencionados por el actor avala la expedición de normas como las que se analizan en este

---

<sup>74</sup> Sobre la significación del concepto de Estado social de derecho ver, entre muchas otras, las sentencias C-040 y C-074 de 1993; T-124 de 1993; C-265 de 1994; C - 151 y C-566 de 1995; C - 220 y C-251 de 1997; y SU-747 de 1998.

proceso. Precisamente el artículo 333 de la Carta le fija límites a la libertad de empresa y de contratación en aras del interés social. Obsérvese que en el artículo se precisa que “la actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común”, que “la empresa, como base del desarrollo, tiene una función social que implica obligaciones”, y que “la ley delimitará el alcance de la libertad económica cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la nación.” Por lo tanto, el mismo artículo 333 sirve de sustento constitucional a los límites que se establecen en los textos legales demandados para la libertad de empresa y de contratación.

De otra parte, el artículo 334 señala que la dirección general de la economía está a cargo del Estado y que éste intervendrá, por mandato de la ley, en los servicios públicos “para racionalizar la economía con el fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo...”, al tiempo que el artículo 365 prescribe que, en todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia sobre los servicios públicos. Como se ve, la misma Constitución determina que el Estado debe intervenir en los servicios públicos. Esa intervención se puede referir tanto a la prestación de esos servicios como a la manera en que estén organizadas las empresas que los brindan, y dentro de este punto cabe que el Estado - así como dicta normas laborales en otros ámbitos - regule las relaciones entre los distintos participantes en la actividad del transporte, tal como lo hace en las disposiciones acusadas.

Las normas atacadas persiguen tanto garantizarles a los conductores de los equipos de transporte condiciones dignas de trabajo y el pago de sus acreencias laborales, como regular las relaciones entre los distintos sujetos intervinientes en esa actividad, con el fin de que se ajusten a criterios de equidad. Por eso es que se establece que los conductores deben ser contratados directamente por las empresas, que éstas responden solidariamente con los dueños de los equipos ante aquéllos y que el Gobierno debe expedir las normas necesarias para crear relaciones equitativas entre los distintos participantes en la actividad del servicio público del transporte. Con la expedición de estas disposiciones el Congreso materializa la definición del Estado colombiano como un Estado social, en la medida en que intenta regular las relaciones que se generan alrededor de la actividad del transporte y proteger los derechos de los trabajadores. Este fin puede perseguirse de distintas maneras o a través de distintas regulaciones. La ley ha optado por las que se analizan y la Corte no encuentra ningún motivo para declarar su inconstitucionalidad total o parcial ni para condicionar su declaración de exequibilidad. Y si bien se podría argumentar que las disposiciones no son adecuadas o convenientes, o no consultan las condiciones del sector, lo cierto es que ese tipo de análisis es extraño a la Corte, la cual debe concentrar su estudio en el examen de si las normas acusadas vulneran el texto constitucional.

Finalmente, considera la Corte importante hacer referencia a dos afirmaciones del actor. La primera señala que la consagración de la responsabilidad solidaria entre los propietarios de los equipos y las empresas de transporte podría conducir a que éstas últimas se las haga responsables de ilícitos cometidos por los conductores o los propietarios de los equipos. Esta aseveración no tiene ningún asidero. Obviamente la responsabilidad solidaria que se consagra en el primer inciso del artículo 36 es de carácter patrimonial, por cuanto mal se puede establecer en el campo penal - que se distingue por exigir responsabilidades personalísimas - una responsabilidad solidaria, sin atender a las condiciones de cada uno de los sujetos y del ilícito investigado.

De otra parte, el demandante estima que el Congreso no podía ordenar al Gobierno, en su artículo 65, que reglamentara las relaciones entre los participantes en la actividad del transporte, de manera que éstas respondan a criterios de equidad. En opinión del actor solamente el Congreso puede actuar en este campo. No comparte la Corte la opinión del demandante. Como bien lo señala el Procurador, el numeral 23 del artículo 150 autoriza al Congreso para expedir leyes que regulen la prestación de los servicios públicos, tal como se hizo con la Ley 336 de 1996. En ésta, el legislador decidió que debía intervenir en la actividad del transporte para asegurar que las relaciones entre los distintos participantes en la prestación de este servicio público fueran equitativas. Por lo tanto, fijó este parámetro y dejó en manos del Gobierno la reglamentación de este propósito, en consideración de que éste es el que posee las condiciones y los conocimientos necesarios para determinar cómo se debe configurar el mandato legislativo acerca de la equidad en las relaciones. Considera la Corte que este procedimiento no vulnera la Carta Política: el Gobierno tiene de manera ordinaria la potestad de reglamentar las leyes, de manera que bien podía entrar a reglamentar la decisión del legislador de que las relaciones entre los distintos elementos participantes en la prestación del servicio debían ser equitativas. Lo que caracteriza la situación bajo análisis es que, además, el legislador le ordena al Gobierno que haga uso de su facultad reglamentaria en la materia, pero ello no desvirtúa la facultad reglamentaria general que posee el Gobierno.

La jornada de trabajo de quienes tengan a su cargo la conducción u operación de los equipos destinados al servicio público de transporte será la establecida en las normas laborales y especiales correspondientes.

**Ley 336 de 1996 Artículo 37.** La Superintendencia Bancaria adoptará las medidas indispensables para garantizar que las compañías de Seguros otorguen las pólizas a que se refiere el artículo anterior sin ninguna compensación diferente al pago de la prima respectiva.

**Ley 336 de 1996 Artículo 38.** Los equipos destinados a la prestación del servicio público de transporte deberán reunir las condiciones técnico-mecánicas establecidas para su funcionamiento, circunstancia que se presumirá con la adquisición de los seguros legalmente exigidos, sin perjuicio de que las autoridades competentes ordenen su revisión periódica o para determinados casos.

**Ley 336 de 1996 Artículo 39.** Para efectos de evaluar las condiciones de la infraestructura del país o para superar concretas situaciones de daño material que atenten contra la utilización de la misma, el Ministerio de Transporte podrá adoptar separada o conjuntamente con las Entidades que conforman el Sistema Nacional de Transporte, medidas técnicas, administrativas o presupuéstales que temporal o definitivamente conduzcan a preservar o a restablecer la normalidad.

## LIBRO DECIMO CUARTO

### TRANSPORTE INTERNACIONAL Y FRONTERIZO

**Ley 336 de 1996 Artículo 53.** De acuerdo con lo establecido por el artículo segundo de la Ley 105 de 1993, las autoridades competentes deberán tener en cuenta que el transporte es elemento básico para la unidad nacional y el desarrollo de todo el territorio colombiano y para la expansión de los intercambios internacionales del país.

**Ley 336 de 1996 Artículo 54.** El servicio público de transporte fronterizo e internacional se regirá por las leyes especiales, los tratados y convenios celebrados por el país que, de acuerdo con las disposiciones correspondientes, hayan sido incorporados al ordenamiento jurídico.

**Ley 336 de 1996 Artículo 55.** Los programas de cooperación, coordinación e integración acordados por las entidades territoriales en virtud de lo dispuesto por el artículo 289 de la Constitución Política y por el artículo 40 de la Ley 105 de 1993, deberán sustentarse en el principio de la reciprocidad en armonía con las políticas formuladas por el Gobierno Nacional.

**Ley 191 de 1995 Artículo 2º.** La acción del Estado en las Zonas de Frontera deberá orientarse prioritariamente a la consecución de los siguientes objetivos:

Protección de los Derechos Humanos, mejoramiento de la calidad de vida y satisfacción de las necesidades básicas de las comunidades asentadas en las zonas de Frontera.

Fortalecimiento de los procesos de integración y cooperación que adelanta Colombia con los países vecinos y eliminación de los obstáculos y barreras artificiales que impiden la interacción natural de las comunidades fronterizas, inspirados en criterios de reciprocidad.

Creación de las condiciones necesarias para el desarrollo económico de las Zonas de Frontera, especialmente mediante la adopción de regímenes especiales en materia de transporte, legislación tributaria, inversión extranjera, laboral y de seguridad social, comercial y aduanera.

Construcción y mejoramiento de la infraestructura que requieran las Zonas de Frontera para su desarrollo integral y para su inserción en la economía nacional e internacional.

Prestación de los servicios necesarios para la integración Fronteriza y para el desarrollo de las actividades económicas, sociales y culturales, tales como transporte, telecomunicaciones, energía eléctrica, agua potable y saneamiento básico, educación y salud.

Preservación y aprovechamiento sostenible de los recursos naturales y del ambiente.

Mejoramiento de la calidad de la educación y formación de los recursos humanos que demande el desarrollo fronterizo.

Fortalecimiento institucional de las Entidades Territoriales Fronterizas y de los organismos del Estado que actúan en las Zonas de Frontera.

Buscar la cooperación con los países vecinos para el intercambio de pruebas judiciales, la integración de los organismos policiales, investigativos y de seguridad a fin de combatir la delincuencia internacional.

**Parágrafo.** Para la consecución de los anteriores objetivos Colombia celebrará los tratados o convenios que sean del caso con los países vecinos.

**Ley 191 de 1995 Artículo 30.** Facultase al Ministerio de Relaciones Exteriores y al de Transporte para establecer acuerdos con los países fronterizos cuyo objeto sea el transporte transnacional y transfronterizo de pasajeros y mercancías por carretera y fluvial. Dicho servicio deberá ser prestado por transportadores colombianos del país vecino, legalmente constituidos.

**Jurisprudencia Constitucional:** La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-076 de 1997 declaró la exequibilidad de esta disposición

**Ley 769 de 2002 Artículo 41. Vehículos extranjeros.** Los vehículos registrados legalmente en otros países, que se encuentren en el territorio nacional, podrán transitar durante el tiempo autorizado por el Ministerio de Relaciones Exteriores y por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, teniendo en cuenta los convenios internacionales y la Ley de fronteras sobre la materia.

El Gobierno Nacional reglamentará el servicio público de transporte en la zona de frontera<sup>75</sup>.

Conceptos Ministerio de Transporte N° 7024 del 14 de febrero de 2007, 12091 del 8 de marzo de 2007 y 22417 del 25 de abril de 2007 "... son claras en condicionar la prestación del servicio público de transporte en las zonas de frontera a los reglamentos y disposiciones internas de cada país, como también en los convenios de cooperación e integración; como quiera que el transporte es una actividad reglada, necesariamente debemos concluir en el caso de consulta y por tratarse de la prestación del servicio público interno dentro de una región de nuestro país que este no se puede autorizar con vehículos de placas extranjeras, toda vez que las normas de transporte expresamente lo prohíben, de tal manera que el Ministerio de transporte no puede facultar a las autoridades locales para habilitar empresas de servicio público de transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros con vehículos extranjeros"

Concepto Ministerio de Transporte N° 4975 del 8 de febrero de 2006: "... el Estatuto de Transporte (Ley 336 de 1996) expresamente prohíbe que los vehículos de transporte que ingresen temporalmente al territorio Colombiano no pueden prestar el servicio público. (...) se concluye que un vehículo con placas extranjeras no pueden prestar el servicio público de transporte de carga."

## LIBRO DECIMO QUINTO

### TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR

**Ley 336 de 1996 Artículo 56.** El Modo de Transporte Terrestre Automotor, además de ser un servicio público esencial, se regirá por normas de esta ley y por las especiales sobre la materia.

**Ley 336 de 1996 Artículo 57.** En el caso del transporte terrestre automotor, cuando se trate de servicios que se presenten dentro de las áreas metropolitanas, o entre ciudades que por su vecindad generen alto grado de influencia recíproca, bajo la coordinación del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, cada autoridad municipal o distrital decidirá lo relacionado con la utilización de su propia infraestructura de transporte, a menos que por la naturaleza y complejidad del asunto, el Ministerio de Transporte asuma su conocimiento para garantizar los derechos del usuario al servicio público. Cuando el servicio sea intermunicipal, será competencia del Ministerio de Transporte.

---

<sup>75</sup> El Artículo 4° de la Ley 191 de 1995 define las zonas de frontera como "aquellos municipios, corregimientos especiales de los Departamentos Fronterizos, colindantes con los límites de la República de Colombia y aquéllos en cuyas actividades económicas y sociales se advierte la influencia directa del fenómeno fronterizo"

**Jurisprudencia Constitucional:** Artículo declarado Exequible por la Corte Constitucional Sentencia C-066 de 1999.

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional Sentencia C-066 de 1999.

*Con relación a la parte demandada del artículo 57 de la Ley 336 de 1996, en el cual se dispone que respecto del servicio de transporte terrestre automotor dentro de las áreas metropolitanas o entre ciudades vecinas de influencia recíproca las autoridades municipales o distritales decidan lo relacionado con la utilización de su propia infraestructura de transporte “a menos que por la naturaleza y complejidad del asunto, el Ministerio del Transporte asuma su conocimiento para garantizar los derechos del usuario al servicio público” y que, cuando “el servicio sea intermunicipal será competencia del Ministerio del Transporte”, sea observa por la Corte que las autoridades locales de carácter municipal o departamental, tienen por ministerio de la Constitución la atribución de regular lo relacionado con la utilización del suelo en la comprensión territorial respectiva, atribución ésta que, sin embargo, no podrá ser objeto de decisiones arbitrarias que puedan atentar contra la necesaria unidad del Estado, y que, precisamente, permiten a los departamentos expedir disposiciones relacionadas, entre otros asuntos con “el transporte”, conforme a lo dispuesto por el artículo 300, numeral 2 de la Constitución Nacional, aspecto éste respecto del cual tiene dicho la jurisprudencia de esta Corporación que: “ Sin perjuicio de conservar la esfera legítima de autonomía territorial, es esencial preservar como principio general la unidad de mercado que, si con ahínco se ha querido mantener en estados federales, con mayor razón debe respetarse en un Estado como el Colombiano que se proclama unitario. (C.P. art.1), rasgo que también se proyecta en la vida económica del país, como lo pone de presente la atribución de las principales competencias de orden presupuestal, de planificación y dirección de la economía, del manejo de la moneda, el crédito, los cambios y el ahorro privado, en cabeza de autoridades nacionales, amén de las atribuciones del Congreso en lo que se refiere a la expedición de leyes en todos los ramos. La ordenación y gestión de las actividades económicas, dentro de sus competencias, no es ajena a las entidades territoriales, pero la pluralidad de competencias no puede ser disfuncional ni desintegradora del espacio económico nacional sobre el cual inciden las autoridades centrales y debe, en todo caso, conservar la igualdad entre las personas y garantizar el libre ejercicio de sus derechos, deberes y libertades constitucionales. Las variables esenciales de la economía están sujetas al ejercicio de las competencias radicadas en los órganos centrales del Estado y ellas reclaman, en principio, aplicación uniforme en el territorio nacional. Los poderes de ordenación y gestión económica de las entidades territoriales –las que de paso participan en la elaboración de las políticas generales a través de los mecanismos previstos para la elaboración del plan nacional de desarrollo-, no pueden, en consecuencia, desbordar su campo legítimo de acción y desconocer la prevalencia de las políticas y normas adoptadas por las autoridades económicas”.*

**Ley 336 de 1996 Artículo 58.** Las autoridades locales no podrán autorizar servicios regulares por fuera del territorio de su jurisdicción, so pena de incurrir en causal de mala conducta.

**Comentario del Editor:** No obstante esta disposición, por vía inversa si les otorga la posibilidad de otorgar permisos ocasionales por fuera de su jurisdicción, hecho este que se torna conflictivo y que permite dar paso la prestación de servicios no autorizados. Para estos efectos existe la figura de las planillas de viaje ocasional que permiten realizar operaciones por fuera del radio de acción del vehículo.

**Ley 336 de 1996 Artículo 60.** Teniendo en cuenta su pertenencia al Sistema Nacional del Transporte, las decisiones adoptadas por las autoridades locales en materia de transporte terrestre automotor mediante actos administrativos de carácter particular y concreto, podrán revocarse de oficio por el Ministerio de Transporte sin el consentimiento del respectivo titular de conformidad con las causales señaladas en el Código Contencioso Administrativo.

**Jurisprudencia Constitucional:** Declarado Exequible por la Corte Constitucional Sentencia C-066 de 1999.

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional Sentencia C-066 de 1999.

*Sobre el particular, la Corte no comparte los criterios de la actora. Así, esta Corporación tiene bien establecido que, de conformidad con el ordenamiento constitucional y legal colombiano, en principio la revocación de un acto administrativo singular, que ha generado la consolidación de una situación jurídica concreta, o ha reconocido derechos de la misma categoría, no puede ser llevada a cabo sin que medie el consentimiento expreso y escrito del mismo titular. Por ende, en tales casos, si la administración considera que hay motivos para modificar su acto, debe impugnarlo judicialmente, dando así ocasión a que éste se controvierta ante los jueces y permitiendo de esa manera la defensa del interesado. Por ello es claro que es ilegítima y violatoria del debido proceso (CP art. 29) la decisión unilateral de la autoridad pública de revocar un acto administrativo concreto, la cual genera además inseguridad jurídica y desconfianza en la actividad administrativa, “quebranta el principio de la buena fe (artículo 83 C.P.) y delata indebido aprovechamiento del poder que ejerce, sobre la base de la debilidad del administrado.”<sup>76</sup> Sin embargo, el ordenamiento<sup>77</sup> prevé en dos casos excepcionales que los actos administrativos de carácter particular y concreto pueden ser revocados por la administración sin previo consentimiento del particular, a saber, (i) cuando ese acto es consecuencia del silencio administrativo positivo y (ii), cuando el acto es fruto de una actuación ilegal y fraudulenta por parte del particular que llevó a la administración a cometer un error. En ese orden de ideas, una interpretación sistemática de la norma acusada muestra que el Ministerio del Transporte sólo puede revocar los actos particulares de las autoridades locales con el consentimiento del afectado, lo cual protege suficientemente sus derechos e intereses, o en las dos hipótesis excepcionales anteriormente mencionadas, y que la jurisprudencia de esta Corporación ha considerado que no desconocen en sí mismas el debido proceso, por cuanto encuentran una justificación razonable y son de interpretación estricta<sup>78</sup>. Por ende, conforme a ese entendimiento, el artículo impugnado es compatible con el debido proceso.*

*De otro lado, para la Corte, el encabezado de la norma acusada es significativo. En efecto la disposición precisa que esa revocatoria de los actos administrativos de las autoridades locales de transporte terrestre es posible, “teniendo en cuenta su pertenencia al Sistema Nacional de Transporte”, lo cual indica que es la pertenencia al sistema de transporte lo que justifica la revocación. Por ende, conforme al tenor de la propia disposición acusada, no todos los actos administrativos de las autoridades locales son revocables, sino que es necesario no sólo que se presenten las hipótesis previstas por los artículos 69 y 73 del C.C.A sino que, además, se trate de aquellos actos que estas autoridades locales han expedido como integrantes del Sistema Nacional de Transporte. Así interpretada, la disposición no afecta la autonomía territorial, pues si el Ministerio del Transporte actúa como órgano rector de ese sistema nacional, es factible que la ley le confiera la facultad de revocar los actos expedidos por los órganos subalternos.*

**Ley 336 de 1996 Artículo 61.** Sin perjuicio de las garantías establecidas por las normas pertinentes, las empresas de transporte terrestre automotor podrán constituir fondos de responsabilidad como mecanismo complementario para cubrir los riesgos derivados de la prestación del servicio.

Para los efectos pertinentes, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito continuará rigiéndose por las normas que regulan la materia.

**Ley 336 de 1996 Artículo 63.** Suprímase el impuesto de timbre vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor a que se refiere el artículo 260 de la ley 223 de 1995.

**Jurisprudencia Constitucional:** 1. Declarado Exequible por la Corte Constitucional Sentencia C-490 de 1997. 2. Por medio de la Sentencia C-550 de 1997 la Corte Constitucional decidió Estarse a lo resuelto en la Sentencia C-490 de 1997. 3. Por medio de la Sentencia C-603 de 1997 la Corte Constitucional decidió Estarse a lo resuelto en la Sentencia C-490 de 1997

<sup>76</sup> Ver sentencia T-246 de 1996, MP José Gregorio Hernández Galindo. En el mismo sentido, ver también, entre otras, las sentencias T-611 de 1997, T-336 de 1997, T-557 de 1996 y T-347 de 1994.

<sup>77</sup> Ver artículo 73 del C.C.A y, entre otras, las sentencias T-611 de 1997 y T-639 de 1996 de esta Corporación.

<sup>78</sup> Ver sentencias T-336 de 1997, T-639 de 1996 y T-376 de 1996.

**Ley 336 de 1996 Artículo 64.** Los vehículos que se importen para ser destinados al desarrollo de programas gubernamentales especiales que impliquen la prestación de un servicio público específico, deberán portar una placa especial de servicio público y sólo podrán transitar por las zonas expresamente autorizadas para tal efecto, según lo determine el Gobierno Nacional.

**Ley 336 de 1996 Artículo 65.** El Gobierno Nacional expedirá los reglamentos correspondientes, a efectos de armonizar las relaciones equitativas entre los distintos elementos que intervienen en la contratación y prestación del servicio público de transporte, con criterios que impidan la competencia desleal y promuevan la racionalización del mercado de transporte.

**Jurisprudencia Constitucional:** Declarado Exequible por la Corte Constitucional Sentencia C-579 de 1999.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Concepto 1735 del 7 de septiembre de 2006

*Al ser el transporte una industria y constituir el operador, sus equipos e infraestructura una unidad de explotación económica de carga, la relación contractual que se establece entre las empresas transportadoras y los propietarios, poseedores o tenedores de los vehículos está intrínsecamente vinculada con el servicio público de transporte de carga, razón por la cual el Estado se encuentra facultado para intervenir y regular las relaciones económicas que surjan entre las partes del mismo, en los precisos términos de los artículos 2º de la ley 105 de 1993 y 65 de la ley 336 de 1996 (...)* La Sala considera que, como se esbozó en la primera parte de este concepto, debe distinguirse entre la facultad otorgada al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte en los artículos 29 y 30 de la ley 336 de 1996, que no busca en estricto sentido reglamentar la ley, sino establecer la política del gobierno en materia de precios de los diferentes modos de transporte; y la asignada de manera privativa en el artículo 65 ibídem al “Gobierno Nacional” para intervenir, a través de reglamentos en las relaciones vinculadas al servicio de transporte, facultad que incluye la de fijar la política de precios para el contrato de vinculación, pues del contenido material de la competencia atribuida en el artículo 65 al “Gobierno Nacional”, se deduce que éste puede reglamentar todos los aspectos de las relaciones entre los distintos elementos vinculados a la industria del transporte que puedan afectar el equilibrio del mercado y la sana competencia. Al identificar el contrato de vinculación y los demás de similar naturaleza, como instrumentos claramente relacionados con la actividad del transporte, puesto que los vehículos son el instrumento para la efectiva prestación del servicio y el costo de operación uno de los elementos fundamentales para guiar y organizar la actividad económica del transporte, es claro que el fundamento jurídico de los actos que se expidan con base en dicha facultad se encuentra en el artículo 65, por ende, la competencia en esta materia es del Gobierno Nacional y no del Ministerio de Transporte.

**Ley 336 de 1996 Artículo 66.** Las autoridades competentes en cada una de las modalidades terrestres podrán regular el ingreso de vehículos por incremento al servicio público.

**Ley 336 de 1996 Artículo 67.** Créase el Sistema Único de Identificación Vehicular SUIV como mecanismo de registro para garantizar la exactitud de la identificación de los vehículos automotores terrestres y dar seguridad a las negociaciones que se realicen sobre ellas. La administración de este servicio se realizará en la forma que determine el Gobierno Nacional.

Para la financiación del SUIV se podrán cobrar tasas a las diferentes categorías de usuarios del Sistema, como son los propietarios de vehículos y las entidades que consultan la información contenida en el SUIV. Las tarifas aplicadas serán calculadas aplicando el siguiente método y sistema:

1. La tarifa será la que calculando el uso previsto el SUIV, genere un ingreso que cubra los siguientes rubros:
  - Costos de administración, mantenimiento y operación.
  - Costos de montaje e inversión
  - Costos de financiación.

De estos montos se deberán restar los ingresos recibidos de otras fuentes, tales como los de Presupuesto Nacional, rentas parafiscales, contribuciones voluntarias, entre otros.

La renovación de los documentos vehiculares deberá efectuarse en un plazo máximo de un año, contado a partir de la implementación del SUIV. Este factor de demanda deberá considerarse en los cálculos de tarifas.

2. La tarifa necesaria para recaudar los montos anteriores podrá ser calculada según cualquiera de los dos métodos siguientes:
  - Análisis financiero, desarrollado por el Gobierno Nacional con base en estudios de demanda y costos;
  - Análisis financiero desarrollado por las partes privadas que pretenden administrar el SUIV.

La tarifa resultante será presentada como uno de los criterios de selección del administrador privado, en caso que el programa se desarrolle por encargo a particulares, mediante el sistema de concesión.

## LIBRO DECIMO SEXTO

### PLANEACIÓN DEL TRANSPORTE Y LA INFRAESTRUCTURA

**Ley 105 de 1993 Artículo 41. Conformación del Plan Sectorial.** El Plan Sectorial de Transporte e Infraestructura será un componente del Plan Nacional de Desarrollo y estará conformado por:

- a. Una parte general que contenga las políticas y estrategias sectoriales armónicas con las contenidas en el Plan Nacional de Desarrollo.
- b. El Plan de Inversiones Públicas para el sector.

**Ley 105 de 1993 Artículo 42. Parte General del Plan Sectorial.** En la parte general del Plan Sectorial se señalarán los propósitos y objetivos nacionales de largo plazo, las metas y prioridades a mediano plazo y las estrategias y orientaciones generales de la política de transporte adoptadas por el Gobierno, de acuerdo con las orientaciones

contenidas en el Plan Nacional de Desarrollo y en concordancia con lo dispuesto en los artículos 7, 8 y 9 del Decreto 2171 de 1992.

**Ley 105 de 1993 Artículo 43. Planes de Inversión y Planes Modales.** El Plan de Inversiones de Transporte e Infraestructura contendrá los presupuestos plurianuales de los principales programas y proyectos de inversión pública en transporte e infraestructura de la Nación, y la especificación de los recursos financieros requeridos para su ejecución.

El Plan de Transporte e Infraestructura, desagregado por temas, contendrá Planes Modales de Transporte, con el fin de singularizar la inversión en cada modo de transporte a nivel nacional. La parte general del Plan Sectorial será aplicable, en lo pertinente, a cada modo de transporte. El Plan incluirá un componente de transporte multimodal y de transporte intermodal.

**Ley 105 de 1993 Artículo 44. Planes Territoriales.** Los planes de transporte e infraestructura de los departamentos harán parte de sus planes de desarrollo y serán elaborados y adoptados por sus autoridades competentes.

Los planes de transporte e infraestructura de los distritos y municipios harán parte de sus planes de desarrollo.

Estos planes estarán conformados por una parte estratégica y un plan de inversiones a mediano y a corto plazo.

Los planes territoriales deberán corresponder a las necesidades y prioridades del transporte y su infraestructura en la respectiva entidad territorial y reflejar las propuestas programáticas de los gobernadores y alcaldes.

**Parágrafo.** Las asociaciones de municipios creadas con el fin de prestar servicio unificado de transporte, las provincias, los territorios indígenas y las áreas metropolitanas, elaborarán en coordinación con las autoridades de sus municipios integrantes y con las de los niveles departamentales y regionales, planes de transporte que comprendan la totalidad de los territorios bajo su jurisdicción.

**Ley 105 de 1993 Artículo 45. Competencia para la Elaboración del Plan Sectorial y Planes Modales.** Corresponde al Ministerio de Transporte, en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación y las entidades rectoras de los diferentes modos de transporte, la elaboración del proyecto del Plan Sectorial de Transporte e Infraestructura.

La elaboración de los planes modales de transporte e infraestructura será responsabilidad del Ministerio de Transporte en estrecha y permanente colaboración con las entidades ejecutoras de cada modo de transporte y con las entidades territoriales.

## LIBRO DECIMO SEPTIMO

### ACCESIBILIDAD

#### CAPÍTULO I NOCIONES GENERALES

##### **Ley 361 de 1997 Artículo 6º. Derogado Ley 1145 Artículo 19.**

**Ley 361 de 1997 Artículo 43.** El presente título establece las normas y criterios básicos para facilitar la accesibilidad a las personas con movilidad reducida, sea ésta temporal o permanente, o cuya capacidad de orientación se encuentre disminuida por la edad, analfabetismo, limitación o enfermedad. Así mismo se busca suprimir y evitar toda clase de barreras físicas en el diseño y ejecución de las vías y espacios públicos y del mobiliario urbano, así como en la construcción o reestructuración de edificios de propiedad pública o privada.

Lo dispuesto en este título se aplica así mismo a los medios de transporte e instalaciones complementarias de los mismos y a los medios de comunicación.

**Parágrafo.** Los espacios y ambientes descritos en los artículos siguientes, deberán adecuarse, diseñarse y construirse de manera que se facilite el acceso y tránsito seguro de la población en general y en especial de las personas con limitación.

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional, Sentencia T-595 de 2002

*Ahora bien, la Corte ha considerado que el alcance del consenso internacional en esta materia es de tal relevancia que ha indicado que las obligaciones del Estado Colombiano para con los discapacitados no sólo surgen de los tratados y convenios internacionales ratificados por Colombia, sino en general de las manifestaciones de voluntad de la comunidad internacional con respecto del reconocimiento de sus derechos humanos y de su dignidad humana, principios que además de regir el orden público internacional, son pilares fundamentales de la constitucionalidad colombiana.<sup>79</sup>*

*El Congreso de la República, en atención a estos postulados normativos, ha ido desarrollando e incorporando a la legislación nacional la especial protección que debe brindar el Estado a personas discapacitadas como el accionante, Daniel Arturo Bermúdez Urrego.<sup>80</sup> En efecto, en la referida Ley sobre el servicio de transporte público (Ley 105 de 1993) se reconoce entre los principios que deben regir la actividad, la accesibilidad al transporte, haciendo especial énfasis en personas con limitaciones físicas.*

*Posteriormente, en 1997, el Congreso abordó concretamente el tema de los discapacitados en la Ley 361 (por la cual se establecen mecanismos de integración social de las personas con limitación y se dictan otras disposiciones). En el primer artículo, el Legislador decidió asumir un compromiso incluso de mayor alcance que el de la propia Carta Política, pues se prescribe que la integración debe propender por la completa realización personal de los discapacitados y por su total integración social,<sup>81</sup> al tiempo que se ordena en el artículo 4º que las ramas del poder público pondrán a disposición*

<sup>79</sup> Sentencia C-410/01; M.P. Álvaro Tafur Galvis.

<sup>80</sup> Además de las leyes que se presentarán a continuación, también se encuentran disposiciones referentes a discapacitados en las Leyes 60 de 1993, 100 de 1993, 115 de 1994, 324 de 1996 y en la Ley del Plan de Desarrollo 917 de 1999.

<sup>81</sup> Artículo 1º de la Ley 361/97: "Los principios que inspiran la presente Ley, se fundamentan en los artículos 13, 47, 54 y 68 que la Constitución Nacional reconocen en consideración a la dignidad que le es propia a las personas con limitación en sus derechos fundamentales, económicos, sociales y culturales para su completa realización personal y su total integración social y a las personas con limitaciones severas y profundas, la asistencia y protección necesarias." El

todos los recursos necesarios para el ejercicio de los derechos a que se refiere el artículo 1° (...) de dicha Ley. Adicionalmente, se indica que el contenido normativo de la misma no sólo se inspira en preceptos constitucionales, también es un desarrollo de diversas disposiciones internacionales, las cuales son enumeradas en el artículo 3°. <sup>82</sup>

El Título Cuarto de la Ley se ocupa de la accesibilidad, la cual es entendida como "(...) la condición que permite en cualquier espacio o ambiente interior o exterior, el fácil y seguro desplazamiento de la población en general, y el uso en forma confiable y segura de los servicios instalados en estos ambientes".<sup>83</sup> Con las disposiciones allí contenidas, además de establecer normas y criterios básicos para facilitar la accesibilidad, se busca suprimir y evitar toda clase de barreras físicas en el diseño y ejecución de las vías y espacios públicos y del mobiliario urbano, así como en la construcción o reestructuración de edificios de propiedad pública o privada,<sup>84</sup> entendiendo por barreras físicas "(...) todas aquellas trabas, irregularidades y obstáculos físicos que limiten o impidan la libertad o movimiento de las personas. (...)"<sup>85</sup>

La Ley señala específicamente que el derecho a la accesibilidad ha de ser tenido en cuenta en los servicios públicos...

Así pues, el Congreso no sólo reiteró el mandato constitucional en defensa de las personas que sufren de alguna discapacidad, sino que fijó un compromiso claro y decidido con ellos. Desarrolló el tema de manera amplia, enumerando sinnúmero de garantías específicas en los ámbitos de la educación, el transporte, el trabajo, el bienestar social, el espacio público y las comunicaciones.

En relación con el servicio de transporte la Ley 361 de 1997 indica en su artículo 59 que las empresas que lo presten, tanto de carácter público, privado o mixto, "(...) deberán facilitar sin costo adicional alguno para la persona con limitación el transporte de los equipos de ayuda biomédica, sillas de ruedas u otros implementos directamente relacionados con la limitación, así como los perros guías que acompañen las personas con limitación visual." El segundo inciso de la norma indica que en el caso de que en el viaje se encuentren como pasajeros personas limitadas, se les deben reservar las sillas de la primera fila. De esta manera, el Legislador consagra dos contenidos específicos del derecho de accesibilidad de los discapacitados, de relevancia constitucional, por cuanto es una concreción de las garantías consagradas en los artículos 13, 24, 47, 54 y 68 de la Constitución Política y los derechos reconocidos a los discapacitados en tratados internacionales suscritos por Colombia.

Ahora bien, la Ley prevé que garantizar el acceso de los discapacitados al servicio de transporte no es algo que se logre de manera automática e inmediata. Es un proceso que requiere el diseño e implementación de una política pública...

Pero no sólo el Congreso ha sido sensible a la protección de las personas con discapacidad. El Concejo de Bogotá, por ejemplo, ha decidido que las medidas tendientes a integrar cabalmente este grupo a la sociedad son una prioridad. En el Acuerdo 6 de 1998, mediante el cual se adoptó el Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas para Bogotá, señaló que las siete prioridades eran: desmarginalización, interacción social, ciudad a escala humana, movilidad, urbanismo y servicios, seguridad y convivencia y eficiencia institucional. Con relación a la interacción social, entendida como el mejoramiento de los niveles de calidad y cobertura en la oferta de los servicios sociales...

Por su parte, la jurisprudencia constitucional también ha reconocido la especial protección que brinda la Constitución Política a los discapacitados, por cuanto no les es posible acceder al espacio público, al mundo laboral o a los servicios de educación, transporte o comunicaciones en condiciones de igualdad, quedando así excluidos de la sociedad lo cual es incompatible con una democracia participativa y un Estado Social de Derecho (artículo 1° C.P.)...

En el campo de la libertad de locomoción, se decidió que en virtud de la especial protección que confiere la Constitución a los discapacitados, una decisión adoptada por la Alcaldía Mayor de Bogotá, en la cual se le había negado a una

---

artículo 2° indica: "El Estado garantizará y velará por que en su ordenamiento jurídico no prevalezca discriminación sobre habitante alguno en su territorio, por circunstancias personales, económicas, físicas, fisiológicas, síquicas, sensoriales y sociales."

<sup>82</sup> Artículo 3° de la Ley 361/97: "El Estado Colombiano inspira esta ley para la normalización social plena y la total integración de las personas con limitación y otras disposiciones legales que se expidan sobre la materia en la Declaración de los Derechos Humanos proclamada por las Naciones Unidas en el año 1948, en la Declaración de los Derechos del Deficiente Mental aprobada por la ONU el 20 de diciembre de 1971, en la Declaración de los Derechos de las Personas con Limitación, aprobada por la Resolución 3447 de la misma organización, del 9 de diciembre de 1975, en el Convenio 159 de la OIT, en la Declaración de Sund Berg de Torremolinos, Unesco 1981, en la Declaración de las Naciones Unidas concerniente a las personas con limitación de 1983 y en la recomendación 168 de la OIT de 1983."

<sup>83</sup> Ley 361/97, artículo 44.

<sup>84</sup> Ley 361/97, artículo 43.

<sup>85</sup> Ley 361/97, artículo 44.

*persona que sufría de una cuadriplejía espástica (radical disminución de la fuerza muscular en las cuatro extremidades) el permiso de circulación en su vehículo particular durante las horas de restricción vehicular (medida conocida como "pico y placa"), constituía una vulneración de los derechos fundamentales a la igualdad, a la autonomía y a la libre circulación, por omisión del deber de trato especial.<sup>86</sup>...*

**Ley 361 de 1997 Artículo 44.** Para los efectos de la presente ley, se entiende por accesibilidad como la condición que permite en cualquier espacio o ambiente interior o exterior, el fácil y seguro desplazamiento de la población en general, y el uso en forma confiable y segura de los servicios instalados en estos ambientes. Por barreras físicas se entiende a todas aquellas trabas, irregularidades y obstáculos físicos que limiten o impidan la libertad o movimiento de las personas. Y por telecomunicaciones, toda emisión, transmisión o recepción de señales, escrituras, imágenes, signos, datos o información de cualquier naturaleza, por hilo, radio u otros sistemas ópticos o electromagnéticos.

**Ley 361 de 1997 Artículo 45.** Son destinatarios especiales de este título, las personas que por motivo del entorno en que se encuentran, tienen necesidades esenciales y en particular los individuos con limitaciones que les haga requerir de atención especial, los ancianos y las demás personas que necesiten de asistencia temporal.

**Ley 361 de 1997 Artículo 46.** La accesibilidad es un elemento esencial de los servicios públicos a cargo del Estado y por lo tanto deberá ser tenida en cuenta por los organismos públicos o privados en la ejecución de dichos servicios.

El Gobierno reglamentará la proyección, coordinación y ejecución de las políticas en materia de accesibilidad y velará porque se promueva la cobertura nacional de este servicio.

## **CAPÍTULO II DEL TRANSPORTE**

**Ley 361 de 1997 Artículo 59.** Las empresas de carácter público, privado o mixto cuyo objeto sea el transporte aéreo, terrestre, marítimo, ferroviario o fluvial, deberán facilitar sin costo adicional alguno para la persona con limitación, el transporte de los equipos de ayuda biomecánica, sillas de ruedas u otros implementos directamente relacionados con la limitación, así como los perros guías que acompañen las personas con limitación visual.

Así mismo se deberán reservar las sillas de la primera fila para las personas con limitación, en el evento de que en el respectivo viaje se encuentre como pasajero alguna persona limitada.

**Ley 361 de 1997 Artículo 60.** Los automóviles así como cualquier otra clase de vehículos *conducidos por una persona con limitación*, siempre que lleven el distintivo,

---

<sup>86</sup> Sentencia T-823/99 (M.P. Eduardo Cifuentes Muñoz) En este caso se resolvió ordenar a la Secretaría de Tránsito y Transporte del Distrito Capital Santafé de Bogotá, que en el término de 48 horas, autorizara la circulación del vehículo de propiedad del actor, bajo la condición de que el mencionado vehículo sólo podrá circular durante el término de la restricción si se utiliza como medio de transporte del actor.

nombre o iniciales respectivos, tendrán derecho a estacionar en los lugares específicamente demarcados con el símbolo internacional de accesibilidad. Lo mismo se aplicará para el caso de los vehículos pertenecientes a centros educativos especiales o de rehabilitación. El Gobierno reglamentará la materia.

**Jurisprudencia Constitucional:** Aparte en cursiva declarado Exequible por la Corte Constitucional Sentencia C-410 de 2001 bajo el entendido que “*la norma se refiere simplemente a los vehículos que transportan a alguna de las personas destinatarias de dicha Ley*”

**Ley 361 de 1997 Artículo 61.** El Gobierno Nacional dictará las medidas necesarias para garantizar la adaptación progresiva del transporte público, así como los transportes escolares y laborales, cualquiera que sea la naturaleza de las personas o entidades que presten dichos servicios.

En todo caso, el plazo para cumplir con lo dispuesto en este artículo, no podrá ser superior a cinco años contados a partir de la vigencia de la presente ley.

**Ley 361 de 1997 Artículo 62.** Todos los sitios abiertos al público como centros comerciales, nuevas urbanizaciones y unidades residenciales, deberán disponer de acceso y en especial sitios de parqueo para las personas a que se refiere la presente ley, de acuerdo a dimensiones adoptadas internacionalmente en un número de por lo menos el 2% del total. Deberán así mismo estar diferenciados por el símbolo internacional de la accesibilidad.

**Ley 361 de 1997 Artículo 63.** En las principales calles y avenidas de los distritos y municipios donde haya semáforos, las autoridades correspondientes deberán disponer lo necesario para la instalación de señales sonoras que permitan la circulación segura de las personas con limitación visual.

**Ley 361 de 1997 Artículo 64.** Las zonas de cruce peatonal deben estar señalizadas en forma visible y adecuada. Las autoridades distritales y municipales correspondientes deberán imponer las sanciones previstas para los conductores que violen las disposiciones que obligan a respetar las zonas de cruce peatonal.

**Ley 361 de 1997 Artículo 65.** El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, en coordinación con las alcaldías municipales y las distritales incluido el Distrito Capital, serán los encargados de dictar y hacer cumplir las normas del presente capítulo, en especial las destinadas a facilitar el transporte y el desplazamiento de todas las personas a quienes se les aplica la presente ley. Para estos efectos, el Gobierno compilará en un sólo estatuto orgánico, todas las normas existentes relativas a lo regulado por este capítulo, y así mismo establecerá un régimen especial de sanciones por su incumplimiento.

**Reglamentación:** Decreto 1660 de 2003

**Decreto 1660 de 2003 Artículo 1°.** *Objeto.* El presente decreto tiene por objeto fijar la normatividad general que garantice gradualmente la accesibilidad a los modos de transporte y la movilización en ellos de la población en general y en especial de todas aquellas personas con discapacidad.

**Decreto 1660 de 2003 Artículo 2°.** *Ámbito de aplicación.* Las disposiciones contenidas en el presente decreto se aplicarán al servicio público de transporte de pasajeros y mixto, en todos los modos de transporte, de acuerdo con los lineamientos establecidos en las Leyes 105 de 1993, 336 de 1996 y 361 de 1997, en concordancia con las Leyes 762 y 769 de 2002.

En cuanto hace a la infraestructura de transporte, la presente normatividad será aplicable sólo a los municipios de Categoría Especial y a los de Primera y Segunda Categoría.

**Decreto 1660 de 2003 Artículo 3°.** *Normas técnicas.* Los equipos, instalaciones e infraestructura del transporte relacionados con la prestación del servicio de transporte de pasajeros, en los diferentes modos, que sean accesibles, de acuerdo con lo que determine este decreto, deberán indicarlo mediante el símbolo gráfico de accesibilidad, Norma Técnica NTC 4139 Accesibilidad de las personas al medio físico, símbolo gráfico, características.

En materia de accesibilidad de transporte y tránsito, serán de estricto cumplimiento las señalizaciones contenidas en el manual vigente sobre dispositivos para la regulación del tránsito en calles y carreteras, la Norma NTC 4695, así como las que se expidan o adopten en el futuro como soporte de esta reglamentación.

**Decreto 1660 de 2003 Artículo 5°.** *Obligatoriedad.* Las empresas y entes públicos administradores de los terminales, estaciones, puertos y embarcaderos, así como las empresas de carácter público, privado o mixto, cuyo objeto sea el transporte de pasajeros, capacitarán anualmente a todo el personal de información, vigilancia, aseo, expendedores de tiquetes, conductores, guías de turismo y personal afín, en materias relacionadas con la atención integral al pasajero con discapacidad, para lo cual podrán celebrar convenios con instituciones públicas o privadas de reconocida trayectoria en la materia, en función del número de pasajeros y de las características operacionales.

**Parágrafo.** De la misma manera, las empresas administradoras de los terminales aéreos o terrestres, estaciones, puertos, embarcaderos, centros comerciales, supermercados, parqueaderos públicos o privados con acceso al público, unidades deportivas y en general en todo sitio donde existan parqueaderos habilitados para el uso público, emprenderán campañas informativas de manera permanente, sobre la norma relacionada con el uso de las zonas especiales de estacionamiento de que trata el presente decreto. Además impartirán precisas instrucciones a sus empresas de vigilancia y/o vigilantes para que se hagan respetar dichos espacios.

## LIBRO DECIMO OCTAVO

### CONTRATO DE TRANSPORTE

**Código de Comercio Artículo 981. Modificado. D.E. 01 de 1990 Artículo 1º.** *Definición y Perfeccionamiento.* El transporte es un contrato por medio del cual una de las partes se obliga para con la otra, a cambio de un precio, a conducir de un lugar a otro, por determinado medio y en el plazo fijado, personas o cosas y a entregar éstas al destinatario.

El contrato de transporte se perfecciona por el solo acuerdo de las partes y se prueba conforme a las reglas legales.

En el evento en que el contrato o alguna de sus cláusulas sean ineficaces y se hayan ejecutado prestaciones, se podrá solicitar la intervención del juez a fin de que impida que una parte se enriquezca a expensas de la otra.

**Código de Comercio Artículo 982. Modificado. D.E. 01 de 1990 Artículo 2º.** *Obligaciones del Transportador.* El transportador estará obligado, dentro del término, por el modo de transporte y la clase de vehículos previstos en el contrato y, en defecto de estipulación, conforme a los horarios, itinerarios y demás normas contenidas en los reglamentos oficiales, en un término prudencial y por una vía razonablemente directa:

1. En el transporte de cosas a recibirlas, conducir las y entregarlas en el estado en que las reciba, las cuales se presumen en buen estado, salvo constancia en contrario, y
2. En el transporte de personas a conducir las sanas y salvas al lugar de destino.

**Código de Comercio Artículo 983. Modificado. D.E. 01 de 1990 Artículo 3º.** *Empresas de Transporte.* Las empresas de transporte son de servicio público o de servicio particular. El Gobierno fijará las características de las empresas de servicio público y reglamentará las condiciones de su creación y funcionamiento. Las empresas de servicio público someterán sus reglamentos a la aprobación oficial y, si no prestan el servicio en vehículos de su propiedad, celebrarán con los dueños de éstos el respectivo contrato de vinculación, conforme a las normas reglamentarias del transporte.

**Código de Comercio Artículo 984. Modificado. D.E. 01 de 1990 Artículo 4º.** *Encargo a Terceros.* Salvo lo dispuesto en normas especiales, el transporte deberá ser contratado con transportadores autorizados, quienes podrán encargar la conducción, en todo o en parte a terceros, pero bajo su responsabilidad, y sin que por ello se entiendan modificadas las condiciones del contrato.

La infracción a lo dispuesto en este artículo dará lugar a la imposición de las sanciones administrativas pertinentes.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado; Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Cuarta, Sentencia del 23 de Junio de 2000; CP Delio Gómez Leyva

*El hecho de que el transportador pueda encargar la conducción a un tercero, "pero bajo su responsabilidad", significa que quien finalmente se obliga, y por ende, finalmente responde, es el transportador autorizado y no el tercero, que ejecuta el hecho físico de la conducción. Significa también que siguen siendo las partes en el contrato de transporte el transportador autorizado y el usuario del servicio.*

*Existe sí una relación jurídica derivada del contrato de transporte entre el transportador autorizado, esto es, el encargante, y el tercero encargado de la conducción, pero la misma no convierte en parte al encargado en relación con el contrato de transporte celebrado con el usuario del servicio. Dicho de otra manera, por el hecho del encargo en los términos en que lo autoriza el Código de Comercio, el encargado no reemplaza en su calidad de parte al transportador autorizado que le confiere el encargo, aun cuando físicamente sea quien hace la conducción de las personas o las cosas, pues, se repite, una es la relación contractual entre el transportador y el usuario y respecto de la cual el encargado es un tercero, y otra, la relación entre el transportador y el que realiza la conducción del usuario bajo la responsabilidad de aquél, a pesar de que dicha relación se derive también del contrato de transporte.*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 16129 del 27 de marzo de 2007:** *"En este orden de ideas concluimos que en los eventos en que la empresa de transporte de carga subcontrata a un tercero propietario del vehículo para realizar la operación del servicio, se tiene de acuerdo con el artículo 984 del Código de Comercio que el contrato de transporte continúa en cabeza de la empresa contratante por ser parte de este junto con el remitente o destinatario"*

**Código de Comercio Artículo 985. Modificado. D.E. 01 de 1990 Artículo 5º.** *Transporte Combinado.* Se considera transporte combinado aquel en que existiendo un único contrato de transporte, la conducción es realizada en forma sucesiva por varias empresas transportadoras, por más de un modo de transporte. Su contratación podrá llevarse a cabo de las siguientes formas:

1. Contratando el remitente con una de las empresas transportadoras que lo realicen, la cual será transportador efectivo en relación con el transporte que materialmente lleve a cabo por sí misma, y actuará como comisionista de transporte con las demás empresas.
2. Mediante la actuación de un comisionista de transporte que contrate conjunta o individualmente con las distintas empresas transportadoras.
3. Contratando el remitente conjuntamente con las distintas empresas transportadoras.

En el transporte combinado, a cada modo de transporte se le aplicarán las normas que lo regulen.

**Código de Comercio Artículo 986. Modificado. D.E. 01 de 1990 Artículo 6º.** *Regulación de la Responsabilidad Cuando Intervienen Varios Transportadores.* Cuando varios transportadores intervengan sucesivamente en la ejecución de un único contrato de transporte, por uno o varios modos, o se emita billete, carta de porte, conocimiento de embarque o remesa terrestre de carga, únicos o directos, se observarán las siguientes reglas:

1. Los transportadores que intervengan serán solidariamente responsables del cumplimiento del contrato en su integridad, como si cada uno de ellos lo hubiere ejecutado;
2. Cada uno de los transportadores intermedios será responsable de los daños ocurridos durante el recorrido a su cuidado, sin perjuicio de lo previsto en la regla anterior;

3. Cualquiera de los transportadores que indemnice el daño de que sea responsable otro transportador, se subrogará en las acciones que contra éste existan por causa de tal daño, y

4. Si no pudiere determinarse el trayecto en el cual hayan ocurrido los daños, el transportador que los pague tendrá acción contra cada uno de los transportadores obligados al pago, en proporción al recorrido a cargo de cada cual, repartiéndose entre los responsables y en la misma proporción la cuota correspondiente al transportador insolvente.

**Parágrafo.** Para los efectos de este artículo, cada transportador podrá exigir del siguiente, la constancia de haber cumplido a cabalidad las obligaciones derivadas del contrato. La expedición de dicha constancia, sin observación alguna, hará presumir tal cumplimiento.

**Código de Comercio Artículo 987. Modificado. D.E. 01 de 1990 Artículo 7º.** *Transporte Multimodal.* En el transporte multimodal la conducción de mercancías se efectuará por dos o más modos de transporte, desde un lugar en el que el operador de transporte multimodal las toma bajo su custodia o responsabilidad hasta otro lugar designado para su entrega al destinatario, en virtud de un contrato único de transporte.

Se entiende por operador de transporte multimodal toda persona que, por sí o por medio de otra que obre en su nombre, celebra un contrato de transporte multimodal y actúa como principal, no como agente o por cuenta del remitente o de los transportadores que participan en las operaciones, y asume la responsabilidad del cumplimiento del contrato.

Cuando dicha conducción de mercancías ocurra entre dos o más países, será transporte multimodal internacional.

Para el transporte multimodal se aplicará lo que sobre el particular se disponga en este código o en los reglamentos y en lo no reglado se estará a la costumbre.

**Código de Comercio Artículo 988. Modificado. D.E. 01 de 1990 Artículo 8º.** *Representación por el Último Transportador.* Salvo estipulación en contrario, el último transportador representará a los demás para cobrar las prestaciones respectivas derivadas del contrato, para ejercer el derecho de retención y los privilegios que por el mismo les correspondan.

Si omitiere realizar los actos necesarios para el cobro o para el ejercicio de esos privilegios, responderá de las cantidades debidas a los demás transportadores quedando a salvo el derecho de éstos para dirigirse directamente contra el destinatario o remitente.

**Código de Comercio Artículo 989. Obligaciones del Transportador.** El transportador estará obligado a conducir las personas o las cosas cuyo transporte se le solicita, siempre que lo permitan los medios ordinarios de que disponga y que se cumplan las

condiciones normales y de régimen interno de la empresa, de conformidad con los reglamentos oficiales.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 48881 del 7 de julio de 2010** *“En el caso del transportador existirá por tanto, responsabilidad contractual cuando el daño causado a una persona (pasajero) o a su patrimonio (carga), fue derivada del contrato de transporte, por cuanto el transportador tiene la obligación de transportar sanas y salvas las personas transportadas y/o la carga transportada, y existirá responsabilidad civil extracontractual cuando se produzca un daño con ocasión a la operación del transporte y no exista relación contractual entra la víctima y el transportador”*

**Código de Comercio Artículo 990.** *Orden en que deben Ejecutarse los Contratos.* Los contratos de transporte deberán ejecutarse en el orden en que se hayan celebrado. Si no puede establecerse dicho orden o en caso de solicitudes simultáneas de transporte, se estará a lo que dispongan los reglamentos oficiales.

**Código de Comercio Artículo 991. Modificado. D.E. 01 de 1990 Artículo 9º.** *Responsabilidad Solidaria del Propietario del Vehículo.* Cuando la empresa de servicio público no sea propietaria o arrendataria del vehículo en que se efectúa el transporte, o no tenga a otro título el control efectivo de dicho vehículo, el propietario de éste, la empresa que contrate y la que conduzca, responderán solidariamente del cumplimiento de las obligaciones que surjan del contrato de transporte.

La empresa tiene el control efectivo del vehículo cuando lo administra con facultad de utilizarlo y designar el personal que lo opera, directamente y sin intervención del propietario.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 5908 del 13 de febrero de 2006:** *“De lo anterior se colige claramente que las relaciones entre la empresa y los propietarios de los equipos se establece en el contrato de transporte, pues si bien el artículo 991 de Código de Comercio, los vincula solidariamente, para responder por el cumplimiento de las obligaciones que surjan del contrato de vinculación, también es cierto que la legislación mercantil es clara en señalar las partes del contrato de transporte, indicando que el transportador está obligado dentro del término pactado y de acuerdo con el modo de transporte y la clase de vehículo previsto en el contrato a recibir la mercancía, conducirla y entregarla en el estado que las recibiera al destinatario. Todo lo anterior conforme a las normas contenidas en los reglamentos oficiales, lo cual es concordante con el artículo 9 de la Ley 336 de 1996 que claramente indica que el servicio público de transporte dentro del país tiene un alcance nacional y se prestará por empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas de acuerdo con la disposiciones colombianas y debidamente habilitadas por la autoridad de transporte competente.”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 3635 del 30 de enero de 2007:** *“De conformidad con lo señalado en el artículo 991 del Código de Comercio cuando la empresa productora de la carga no sea propietaria del vehículo de servicio público en el que se efectúa el transporte, el propietario de éste, la empresa que contrate y la que conduzca, responderán solidariamente del cumplimiento de las obligaciones que surjan del contrato de transporte. En el evento que la empresa productora de papel, sea dueña del vehículo pues responderá cuando se presente un siniestro de los daños causados a terceros. No existe analogía entre el transporte de papel y el transporte de mercancías peligrosas, sin embargo, el transportador solo puede exonerarse, total o parcialmente de su responsabilidad por la inejecución o por la ejecución defectuosa o tardía de sus obligaciones, si prueba que la causa del daño le fue extraña o que en su caso se debió a vicio propio o inherente de la cosa transportada y además que adoptó todas las medidas razonables que hubiera tomado un transportador según las exigencias de la profesión para evitar el perjuicio o su agravación.”*

**Código de Comercio Artículo 992. Modificado. D.E. 01 de 1990 Artículo 10º.** *Exoneración de Responsabilidad del Transportador.* El transportador sólo podrá exonerarse, total o parcialmente, de su responsabilidad por la inejecución o por la

ejecución defectuosa o tardía de sus obligaciones, si prueba que la causa del daño le fue extraña o que en su caso, se debió a vicio propio o inherente de la cosa transportada, y además que adoptó todas las medidas razonables que hubiere tomado un transportador según las exigencias de la profesión para evitar el perjuicio o su agravación.

Las violaciones a los reglamentos oficiales o de la empresa, se tendrán como culpa, cuando el incumplimiento haya causado o agravado el riesgo.

Las cláusulas del contrato que impliquen la exoneración total o parcial por parte del transportador de sus obligaciones o responsabilidades, no producirán efectos.

**Código de Comercio Artículo 993. Modificado. D.E. 01 de 1990 Artículo 11º.** *Prescripción de Acciones.* Las acciones directas o indirectas provenientes del contrato de transporte prescriben en dos años.

*Jurisprudencia Constitucional:* La Corte Suprema de Justicia Sala Constitucional por medio de la Sentencia 14 de 1983 decidió declarar exequible esta norma.

El término de prescripción correrá desde el día en que haya concluido o debido concluir la obligación de conducción.

Este término no puede ser modificado por las partes.

**Código de Comercio Artículo 994. Modificado. D.E. 01 de 1990 Artículo 12.** *Obligación de Tomar un Seguro.* Cuando el gobierno lo exija, el transportador deberá tomar por cuenta propia o por cuenta del pasajero o del propietario de la carga, un seguro que cubra a las personas y las cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte.

El transportador no podrá constituirse en asegurador de su propio riesgo o responsabilidad.

El gobierno reglamentará los requisitos, condiciones, amparos y cuantías del seguro previsto en este artículo, el cual será otorgado por entidades aseguradoras, cooperativas de seguros y compañías de seguros, legalmente establecidas.

**Código de Comercio Artículo 995. Transporte Gratuito y Transporte de Trabajadores.** El transporte benévolo o gratuito no se tendrá como contrato mercantil sino cuando sea accesorio de un acto de comercio.

El servicio de transporte prestado por un patrono a sus trabajadores con sus propios equipos será considerado como accesorio del contrato de trabajo.

**Código de Comercio Artículo 996. Suministro de Transporte.** Cuando el transporte se pacte en forma de suministro se aplicarán, además, las reglas contenidas en el título III de este libro.

**Código de Comercio Artículo 968. Definición de Contrato de Suministro.** El suministro es el contrato por el cual una parte se obliga, a cambio de una contraprestación, a cumplir en favor de otra, en forma independiente, prestaciones periódicas o continuadas de cosas o servicios.

**Código de Comercio Artículo 997. Modificado. D.E. 01 de 1990 Artículo 13. Reglamentación del Gobierno Nacional.** El gobierno reglamentará el funcionamiento de las empresas de transporte, terminales, centros de información y distribución de transporte, especialmente en cuanto a la seguridad de los pasajeros y la carga, la higiene y la seguridad de los vehículos, naves, aeronaves, puertos, estaciones, bodegas y demás instalaciones y en cuanto a las tarifas, horarios, itinerarios y reglamentos de las empresas. Así mismo establecerá la escala de sanciones por la violación de normas legales y reglamentarias.

**Código de Comercio Artículo 998. Modificado. D.E. 01 de 1990 Artículo 14. Hechos que no Extinguen las Obligaciones.** Las obligaciones que surjan del contrato de transporte no se extinguirán por la muerte o quiebra de alguna de las partes, ni por la disolución de la persona jurídica que sea parte del contrato.

**Código de Comercio Artículo 999. Reglamentación y Aplicación de Normas.** El gobierno reglamentará las disposiciones de este título, las que se aplicarán al transporte cualquiera que sea el medio empleado para realizarlo, sin perjuicio de normas contenidas en disposiciones especiales.

**PARTE SEGUNDA**  
**TRANSPORTE DE CARGA**  
**LIBRO PRIMERO**  
**ASPECTOS GENERALES**  
**SECCIÓN I**  
**OBJETO Y PRINCIPIOS**

**Decreto 173 de 2001 Artículo 1º. Objeto y Principios.** El presente Decreto tiene como objeto reglamentar la habilitación de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor de Carga y la prestación por parte de estas, de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a las cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la Ley y los Convenios Internacionales.

**SECCIÓN II**  
**ÁMBITO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES**

**Decreto 173 de 2001 Artículo 2º. Ámbito de Aplicación.** Las disposiciones contenidas en el presente Decreto se aplicarán integralmente a la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, en todo el territorio nacional, de acuerdo a los lineamientos establecidos en las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996.

**Decreto 173 de 2001 Artículo 3º. Actividad Transportadora.** De conformidad con el artículo 6 de la Ley 336 de 1996, se entiende por actividad transportadora un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios Modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes, basadas en los reglamentos del Gobierno Nacional.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, Concepto 1740

*El transporte es una actividad humana consistente en la movilización de personas o cosas de un lugar a otro mediante la utilización de diferentes medios, indispensable para el desarrollo de la vida en sociedad y para las relaciones económicas, el cual puede cumplirse, bien dentro del ámbito de las relaciones privadas al amparo del derecho a la libre circulación o movilización (art. 24 de la C. P.), o como ejercicio de la libertad de realización de actividades económicas y de iniciativa privada con el propósito de obtener un beneficio por la prestación del servicio (art. 333 de la C. P.).*

**Decreto 173 de 2001 Artículo 4º. Transporte Público.** De conformidad con el artículo 3 de la Ley 105 de 1993, el 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.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, Concepto 1740

*El transporte público está definido por la ley 105 de 1993<sup>1</sup> 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, en condiciones de*

*libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contra prestación económica" (art. 3°) y precisa su calificación en los siguientes términos...*

*Por su parte, la ley 336 de 1996 "Por la cual se adopta el Estatuto Nacional del Transporte" en su artículo 5 precisa que el servicio público de transporte es esencial*

*La definición del transporte como servicio público esencial, la realiza el legislador con fundamento en atribuciones constitucionales expresas para expedir leyes de intervención económica (Art. 334 de la C.P) y las que deben regir la prestación de los servicios públicos (art. 150.21.23 de la C. P.), lo cual permite decir que su prestación está sujeta al ordenamiento propio de estos servicios, por principio inherentes a la finalidad social del Estado y los cuales pueden ser prestados por el Estado directa o indirectamente, por particulares, o por comunidades organizadas.*

*El papel del Estado en cuanto poder público, consiste en garantizar su prestación eficiente, establecer, por medio de ley, el régimen jurídico al que deben sujetarse y ejercer las competencias de regulación, control y vigilancia sobre ellos (art. 365 de la C. P.).*

*Adicionalmente, la calificación como servicio público esencial corresponde a la valoración que hace el legislador de su carácter imprescindible y a su vinculación estrecha con el interés público y a la protección de derechos fundamentales de consideración prevalente.*

*Por último, el hecho de ser un servicio esencial, también implica que su prestación no pueda ser interrumpida, de allí que la Constitución garantice el derecho de huelga, "salvo en los servicios públicos esenciales definidos por el legislador" (art. 56).*

*Ahora bien, la prestación del servicio público de transporte por parte de 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, debe tener autorización del Estado por disposición tanto de la ley 105 de 1993 (art. 3.6<sup>3</sup>), como de la ley 336 de 1996.*

*Esta autorización o habilitación que debe otorgarse mediante acto de naturaleza administrativa, sustentada en las funciones de policía administrativa, le permiten al Estado cerciorarse del cumplimiento de las condiciones legales y reglamentarias mínimas que deben acreditar quienes pretenden prestar el servicio público de transporte, con el fin de garantizar que su prestación se va a realizar en condiciones de seguridad, continuidad, responsabilidad y eficiencia.*

*Dentro de este contexto, los operadores o empresas de transporte público deben contar con la adecuada organización, capacidad económica y técnica y, particularmente capacidad transportadora, de acuerdo con los requerimientos que para cada modo de transporte prevea el reglamento. Este determina la forma de vinculación de los equipos a las empresas, el porcentaje que debe ser de su propiedad y las alternativas para acreditarlo (ley 336/96, art. 22). En esta materia el legislador defiere al reglamento la facultad de señalar las condiciones específicas que deben cumplirse para garantizar que los operadores del transporte público tengan vehículos de su propiedad o los vinculen para la prestación del servicio.*

*Las empresas habilitadas sólo pueden prestar el servicio con equipos matriculados o registrados<sup>4</sup> para dicho servicio y previamente homologados ante el Ministerio de Transporte, según lo prevé el artículo 23 de la ley 336 de 1996*

*En síntesis, puede afirmarse que la prestación del servicio público de transporte tiene las siguientes características:*

*-Su objeto consiste en movilizar personas o cosas de un lugar a otro, a cambio a una contra prestación 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, art. 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, arto 22), y*

*-Su prestación sólo 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.*

Ya se precisó que para garantizar la adecuada y segura prestación del servicio público de transporte, el legislador impone a las empresas de transporte la obligación de contar no sólo con la capacidad administrativa, técnica y financiera, sino también con la llamada capacidad transportadora, es decir, el número mínimo de vehículos referida a los equipos con los cuales se desarrolla la actividad. Esa capacidad transportadora debe ser autorizada por la administración, tal como lo dispone el artículo 22 de la ley 336 de 1996

Este precepto remite al reglamento para determinar las formas de vinculación corresponde al texto originario propuesto por el Gobierno a la consideración del Congreso, en el cual se pone de presente la intención deliberada de permitir la incorporación de vehículos de la empresa por cualquier medio legal, según se lee en la sustentación de la iniciativa: "Es evidente que las empresas operadoras del servicio público de transporte deben contar con los equipos requeridos para prestar los servicios autorizados, sean de su propiedad o que se vinculen a ella por cualquier medio legalmente permitido; pero, así mismo, es pertinente observar que tales equipos deben reunir las condiciones técnico-mecánicas establecidas por el Ministerio de Transporte o sus entidades adscritas o vinculadas a través de homologación." <sup>6</sup> (Negrilla y subraya de la Sala)

De otra parte, la Sala hace notar que la posibilidad de vincular vehículos, no sólo se contempla en las disposiciones legales especiales en materia de transporte como lo es la ley 336, sino en el Código de Comercio artículo 983 donde prevé que si las empresas de servicio público "no prestan el servicio en vehículos de su propiedad, celebrarán con los dueños de éstos el respectivo contrato de vinculación, conforme a las normas reglamentarias del transporte." De igual manera, en el artículo 991 sobre responsabilidad solidaria sugiere la hipótesis del contrato de arrendamiento de vehículos

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado Sección Tercera, Sentencia del 7 de octubre de 2009, Expediente 18448, CP Enrique Gil Botero

#### ***La actividad de transporte terrestre de carga como servicio público: posibilidad de intervención del Estado.***

*La actividad transportadora en Colombia tiene el calificativo legal de servicio público esencial,<sup>87</sup> lo cual a la luz de la Constitución política se traduce en la importancia de la misma para asegurar el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes del territorio nacional. De allí que ello conlleva indiscutiblemente a la intervención del Estado en un sector que, aunque generalmente se confía a los particulares, tiene una amplia connotación colectiva que no depende de ningún modo del carácter público o privado del operador, o del carácter público o privado de la actividad en si misma considerada.*

*Como servicio público esencial, el transporte se encuentra sometido a una intensa intervención por parte del Estado quien debe encargarse no sólo de su regulación sino también de su inspección, control y vigilancia, de forma tal que se*

---

<sup>87</sup> Artículo 5 de la Ley 336 de 1996.

aseguren unas condiciones óptimas en su prestación, relacionadas con la calidad, oportunidad y seguridad de las personas o cosas transportadas.<sup>88</sup>

*Esta conclusión tiene pleno asidero en nuestro ordenamiento jurídico y encuentra fundamento constitucional en el artículo 150, disposición en la que se asigna competencia al Congreso para que a través de normas que gocen del rango formal y material de ley desarrolle aspectos relacionados con el alcance de la intervención económica, precisando los fines, medida y límites a la libertad económica (numeral 21) y el régimen al que se somete la prestación de los servicios públicos (numeral 23). Esta labor fue adelantada a través de la Ley 105 de 1993<sup>89</sup> y la Ley 336 de 1996.<sup>90</sup>*

*Adicionalmente, las leyes referenciadas también son un desarrollo de lo dispuesto en los artículos 333, 334 y 365 de la Constitución. En dichas disposiciones se asegura la libertad de empresa y la iniciativa privada con la posibilidad de su limitación cuando así lo exija el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la Nación; también se reconoce la dirección general del Estado en la Economía, la que se materializa mediante la intervención en las actividades de servicio público para lograr un mejoramiento en la calidad de vida de los habitantes y la distribución equitativa de las oportunidades; Por último, los servicios públicos se vinculan directamente con la finalidad social del Estado, son inherentes a la misma, y por ello existe la obligación por parte del sector público de asegurar su prestación eficiente. El régimen jurídico al cual el servicio público debe someterse debe ser delimitado por el legislador, de manera que, tal como ocurre con el transporte, puede ser realizado en condiciones de libre concurrencia económica y por operadores privados sin que ello signifique que el Estado se desentienda del mismo, ya que la responsabilidad sigue estando en sus hombros, por lo que se le otorgan amplias facultades que pueden enmarcarse dentro del llamado poder de policía administrativa.<sup>91</sup> Así, la ley puede facultar al ejecutivo,<sup>92</sup> la reglamentación de las condiciones que deben cumplir aquellos que deseen obtener los permisos exigidos para dedicarse al transporte de personas o cosas, con el objetivo de garantizar a los usuarios del servicio unas condiciones mínimas de accesibilidad, seguridad, comodidad y eficiencia en la prestación.*

*El reglamento es entonces un instrumento de intervención, a través del cual el Gobierno Nacional, en uso de la facultad otorgada por el artículo 189.11 de la Constitución política, asegura la correcta ejecución y aplicación de la ley en aspectos tan importantes como los modos y los medios para prestar el servicio de transporte, las condiciones generales para el otorgamiento de rutas y horarios, los requisitos mínimos de seguridad para los usuarios, los instrumentos jurídicos utilizados para adelantar la actividad, etc.<sup>93</sup> Así, puede decirse que dentro de los aspectos objeto de regulación conjunta entre la ley y el reglamento, se halla el referente a los contratos de transporte como instrumentos jurídico – negociales, los cuales, si bien son una clara manifestación de la autonomía de las partes que en él participan, también son relevantes a efectos de garantizar condiciones equitativas al ser éstos consustanciales a la actividad objeto de intervención. Esta conclusión se desprende del contenido del artículo 999 del código de comercio al disponer....*

*El título a que hace referencia la disposición en comento es el IV del Código de Comercio en el que se regula el contrato de transporte. Como puede observarse el legislador confía al ejecutivo la competencia de reglamentación en ésta materia confirmando la importancia del instrumento jurídico en la efectiva prestación del servicio calificado como esencial y del cual se tiene que asegurar su continuidad y permanencia. No obstante, es necesario advertir que aunque es perfectamente ajustado a la norma fundamental que la ley señale ámbitos que confía a la disposición reglamentaria, el no hacerlo, en principio, no limita la competencia del ejecutivo, porque tal como se desarrollará cuando se trate el tema de la potestad reglamentaria, la intervención del Gobierno depende constitucionalmente de la existencia de dos elementos: la competencia para proferir la norma (principio de jerarquía normativa) y la necesidad que haya de la misma. Lo anterior significa que aún cuando se esté frente a un ámbito regido por el principio de autonomía de la*

---

<sup>88</sup> Cfr. Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Primera. Sentencia de marzo 29 de 2007. C.P. Camilo Arciniegas Andrade. Exp. 00018-01.

<sup>89</sup> Por la cual se dictan disposiciones básicas de transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las entidades territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.

<sup>90</sup> Estatuto General de Transporte.

<sup>91</sup> Actividad administrativa que algún sector de la doctrina ha preferido denominar "actividad de ordenación o de limitación" y que consiste precisamente en restringir la libertad o derechos de los particulares, pero sin sustituir con su actuación la actividad de éstos. Esta actividad apunta a uno de los fines de la administración como es el mantenimiento del orden público o de las condiciones necesarias para una convivencia armónica dentro de la sociedad. Cfr. PARADA, Ramón. Derecho Administrativo I. Parte General. Barcelona, Marcial Pons. 2003. Pág. 387.

<sup>92</sup> Cfr. Artículos 2, 3, 4, 5 y 6 de la Ley 336 de 1996.

<sup>93</sup> El artículo 65 de la Ley 336 de 1996 dispone: "el Gobierno nacional expedirá los reglamentos correspondientes a efectos de armonizar las relaciones equitativas entre los distintos elementos que intervienen en la contratación y prestación del servicio público de transporte, con criterios que impidan la competencia desleal y promuevan la racionalización del mercado".

*voluntad, el reglamento puede tener cabida limitando dicha autonomía, con una salvedad: no puede convertir en imperativo aquello que por ley se ha dejado en el negocio jurídico a la libertad de disposición de las partes.*

**Decreto 173 de 2001 Artículo 5º. Transporte Privado.** De acuerdo con el artículo 5 de la Ley 336 de 1996, 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.

Cuando no se utilicen equipos propios, la contratación del servicio de transporte deberá realizarse con empresas de transporte público legalmente constituidas y debidamente habilitadas.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, Concepto 1740

*El servicio privado de transporte 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. En tal caso sus equipos propios deberán cumplir con la normatividad establecida por el Ministerio de Transporte. Cuando no se utilicen equipos propios, la contratación del servicio de transporte deberá realizarse con empresas de transporte público legalmente habilitadas en los términos del presente Estatuto."*

*De esta formulación surgen entonces, como características del servicio privado de transporte, que lo diferencian del servicio público, las siguientes:*

*-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.*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 20175 del 8 de julio de 2003:** *" si la persona que conduce su vehículo de carga transportando su propia mercancía, no se le debe exigir que lo haga en vehículos de servicio público, es decir, no hay lugar a imponer sanción, siempre y cuando demuestre que cumple con los requisitos exigidos por la ley para el servicio privado de transporte, como son que la licencia de tránsito figure como de servicio particular; el producto que transporte debe ser del dueño del vehículo. "*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 34931 del 10 de junio de 2009:** *"Para transportar materiales de construcción en vehículos de propiedad del dueño de la carga, no necesita ninguna certificación, constancia o permiso para el efecto y en sentido contrario, cuando la carga transportada y los vehículos no son de propiedad del dueño, se debe hacer en vehículos vinculados a una empresa de Transporte Público Terrestre Automotor de Carga, legalmente constituida y debidamente habilitada."*

**Comentario del Editor:** Esta disposición de rango legal establece un elemento extraño a la naturaleza misma de la concepción del transporte público y el privado, dado que su diferencia no debería estar dada por la propiedad o no del equipo en virtud a que ello comporta una desnaturalización de la satisfacción de la necesidad confundiendo con el instrumento o elemento que se emplea para la realización del transporte dado que la diferencia verdaderamente trascendental entre transporte público y privado está dada en el fin que se persigue al realizar el traslado de las personas o las cosas, mientras en el servicio público el fin pretendido es satisfacer la necesidad de otro pero buscando un beneficio económico o una contraprestación dineraria, en el privado lo que se pretende es satisfacer el derecho a la

movilidad sin un ánimo de lucro. Ahora bien, partiendo del supuesto legal según el cual, la titularidad del equipo se constituye en elemento configurativo del transporte privado, a más del ánimo, debemos indicar que entendiendo que el locatario en el contrato de leasing, tiene vocación de ser propietario al estar presente de manera obligatoria en dichos contratos una cláusula irrevocable de compraventa, se debe considerar que el locatario hace las veces de propietario para efectos del transporte privado, esta teoría encuentra fundamento en las normas que sobre el contrato de leasing ha desarrollado nuestro ordenamiento jurídico, la jurisprudencia administrativa y ordinario y en la normatividad de transporte, la cual, para efectos de la suscripción de los contratos de vinculación, considera que en el evento que los equipos están bajo la modalidad del leasing o arrendamiento financiero, por tanto, debe ser suscrito, no por la compañía financiera, sino por el locatario.

**Decreto 173 de 2001 Artículo 6º. 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 2044 del 30 de septiembre de 1988.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 47009 del 15 de agosto de 2008:** *“Para significar de acuerdo con la disposición citada si la mercancía a transportar supera los 2 kilogramos de peso se configuraría el transporte de carga y tendría que efectuarse a través de empresas habilitadas en esta modalidad y con vehículos debidamente homologados, pero si es menor de este peso conocería el Ministerio de Comunicaciones. En conclusión, ni la autorización para prestar el servicio de envíos o correspondencia, ni la habilitación para prestar el servicio de transporte de carga son competencia de la alcaldía municipal, puesto que en los dos casos las autorizaciones son del orden nacional”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 218671 del 15 de junio de 2010:** *“Al transportar mercancías, paquetes o cualquier artículo de permitida circulación en el territorio nacional o internacional, con o sin valor declarado, que supere los 30 Kilogramos de peso, se configura el transporte de carga y en consecuencia, tendrá que efectuarse a través de empresas habilitadas por el Ministerio de Transporte en esta modalidad y con vehículos debidamente homologados para dicho efecto”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 42707 del 31 de agosto de 2006:** *“La prestación del servicio con vehículos Clase Grúa, que no pertenecen o no son de propiedad de la persona dueña de los vehículos objeto del remolque, deben trasladarse a través de vehículos de servicio público de carga”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 26522 del 26 de agosto de 2003:** *“... ciertos productos se puede movilizar y contratar directamente entre el dueño del producto y el propietario del vehículo de servicio público (los enunciados en el decreto 2044 de 1988), con el fin de evitar sobrecostos para el consumidor final, así como también evitar que los productos perecederos sufran deterioro”*

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sentencia del 23 de Noviembre de 2005, CP Juan Ángel Palacio.

*...los servicios que “también forman parte del servicio de transporte de carga”, son los servicios portuarios y aeroportuarios, es decir, los que se generan con motivo de la movilización de las cargas...*

**Decreto 2044 de 1988 Artículo 1º.** El ganado menor en pie, aves, peces y productos que a continuación se relacionan en forma enunciativa, por sus singulares características de producción y acarreo, podrán moverse mediante contratación directa entre el usuario y el propietario del vehículo de servicio público o su representante:

**Concepto Ministerio de Transporte N° 648541 del 24 de noviembre de 2008:** *“Los productos contemplados en el Decreto 2044 de 1998, no se les debe exigir manifiesto de carga, son productos de primera necesidad que requieren un tratamiento especial y la contratación se hará de manera directa entre el usuario y el propietario del vehículo de servicio público con el fin de evitar sobrecostos al consumidor final, se debe respetar la tabla de*

fletes. (..) El tratamiento que otorga el citado decreto a los productos especiales en concepto de este Despacho no es aplicable cuando se transporta madera para otros usos que no sea el de la construcción, como materia prima para procesos industriales como por ejemplo la producción de celulosa y papel, en estos eventos el transporte se debe efectuar con empresas de carga debidamente habilitadas por la autoridad de transporte, teniendo en cuenta las condiciones de producción, el volumen a transportar y las frecuencias de viaje, por lo tanto se debe exigir manifiesto de carga, como también se debe respetar la tabla de fletes que se encuentre vigente en el momento de suscribirse el contrato de transporte”.

- Animales: Ganado menor en pie, aves vivas y peces

**Concepto Ministerio de Transporte N° 36893 del 13 de agosto de 2010:** “Según la normatividad vigente, existe una equivalencia entre el manifiesto de carga y la guía de transporte ganadero como documento de transporte, pero se recomienda que la Dirección de Transporte lidere la inclusión de la guía de transporte ganadero como documento de transporte o la derogatoria del artículo que estableció la equivalencia, con el fin de preservar la jerarquía normativa, debido a que el Decreto 173 de 2001 no incluye el transporte de ganado de la obligación de contratar con empresas de transporte habilitadas ni de portar manifiesto de carga.”

**Concepto Ministerio de Transporte N° 28901 del 22 de junio de 2010:** “El Decreto 2044 de 1988, establece los productos especiales que por sus características singulares de producción y acarreo, podrá contratarse directamente el transporte entre el usuario y el propietario del vehículo de servicio público o su representante, encontrándose entre ellos el ganado menor en pie (cerdos); por su parte la Res. 2640 de 2007, proferida por el ICA, consagra lo relativo al transporte de porcinos en pie.”

- Producto de origen animal: huevos, leche cruda o pasteurizada y lácteos en general.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 45469 del 6 de Agosto de 2008 y 13041 del 24 de agosto de 2010 :** “De conformidad con el Decreto 2044 de 1988, la leche es considerada un producto especial, por lo que no es necesario el manifiesto de carga para su transporte, pues son productos de primera necesidad que requieren un tratamiento especial y la contratación se hará de manera directa entre el usuario y el propietario del vehículo de servicio público con el fin de evitar sobrecostos al consumidor final”

- Empaque y recipientes usados: envases, huacales y tambores vacíos
- Productos elaborados: cerveza, gaseosa y panela
- Productos del agro: aquellos cuyo origen se dé en el campo con destino a un centro urbano, excepto el café y productos procesados.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 17041 del 21 de diciembre de 2010:** “Los desechos que resultan de un proceso industrial, por lo tanto, no pueden considerarse como productos agrícolas, exentos de manifiesto, según el Decreto 2044 de 1988. Sin embargo, cuando el transporte no se realice por vías públicas (por ejemplo cuando es un acompañamiento dentro de la misma planta o finca productora), no se requiere manifiesto de carga. Lo mismo sucede cuando el transporte se realiza dentro de un mismo municipio”

- Materiales de construcción: ladrillo, teja de barro, piedra, grava, arena, tierra, yeso balasto, mármol y madera.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 34931 del 10 de junio de 2009:** “Para transportar materiales de construcción en vehículos de propiedad del dueño de la carga, no necesita ninguna certificación, constancia o permiso para el efecto y en sentido contrario, cuando la carga transportada y los vehículos no son de propiedad del dueño, se debe hacer en vehículos vinculados a una empresa de Transporte Público Terrestre Automotor de Carga, legalmente constituida y debidamente habilitada.”

- Derivados del petróleo: gas propano, kerosene, cocinol, carbones minerales vegetales envasados y empacados para la venta al consumidor.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 41551 del 4 de noviembre de 2009:** *“El transporte de gas por tubería no se enmarca dentro de un transporte de carga regulado por las normas de transporte en Colombia, sino que hace parte de un servicio público domiciliario regulado por la ley 142 de 1994, por ser una actividad complementaria al servicio público domiciliario de gas combustible.”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 57232 del 14 de noviembre de 2006:** *“... no es posible que una Cooperativa de Pimpineros del Departamento de Guainía se dedique al transporte de combustibles líquidos derivados del petróleo, ya que en primer lugar deben habilitarse ante el Ministerio de Transporte como una empresa de transporte de carga y en segundo lugar deben someterse a la regulación, control y vigilancia del Ministerio de Minas y Energía.”*

**Decreto 2044 de 1988 Artículo 2º.** Serán sancionados con multa de cinco (5) salarios mínimos mensuales vigentes, los propietarios de los vehículos que contraten directamente con los usuarios el transporte de animales y productos diferente a los contemplados en el presente Decreto y a los que a futuro autorice la Junta Directiva de Instituto Nacional de Transporte<sup>94</sup>.

**Decreto 2044 de 1988 Artículo 3º.** El procedimiento y competencia para establecer la violación o trasgresión de las anteriores normas y su respectiva sanción, será el mismo señalado en los artículos 35, 36, 37 y 38 del Decreto 1452 de 1987.<sup>95</sup>

**Decreto 2044 de 1988 Artículo 4º.** Las autoridades de tránsito serán las encargadas de velar por el estricto cumplimiento de la presente disposición.

**Decreto 173 de 2001 Artículo 7º. Modificado Decreto 1499 de 2009 Artículo 1º. Definiciones.** Para la interpretación y aplicación del presente Decreto, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

**Manifiesto de Carga.** Es el documento que ampara el transporte de mercancías ante las distintas autoridades, por lo tanto, debe ser portado por el conductor del vehículo durante todo el recorrido. Se utilizará para llevar las estadísticas del transporte público de carga por carretera dentro del territorio nacional.

**Conceptos Ministerio de Transporte N° 12956 del 10 de marzo de 2008, 47103 del 15 de agosto de 2008, 22341 del 17 de junio de 2010, 28531 del 22 de junio de 2010, 70931 del 28 de julio de 2010** *“El manifiesto de carga, es el documento que ampara el transporte de mercancías ante las distintas autoridades y su generación produce una vinculación temporal entre la empresa transportadora y el propietario del vehículo que realiza la operación del transporte, por tanto, debe utilizarse solo cuando se trata de transporte público, es decir, si el generador de la carga es también propietario del vehículo, no se requiere manifiesto de carga”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 31591 del 04 de junio de 2008:** *“El manifiesto de carga se expedirá en original y dos (2) copias, firmadas por la empresa de transporte habilitada y por el propietario o conductor del vehículo. El original deberá ser portado por el conductor durante todo el recorrido; la primera copia será conservada por la empresa de transporte, y la segunda copia deberá ser conservada por el propietario y/o conductor del vehículo. Lo anterior para significar que la empresa de transporte de carga que presta el servicio será la única que puede expedir el manifiesto de carga, por lo tanto, es la responsable del traslado de la mercancía. Además el manifiesto de carga debe contener el nombre de la empresa que lo expide, nombre e identificación de propietario, remitente y destinatario de la mercancía, descripción del vehículo en que se transporte, así como la identificación y dirección del propietario o poseedor y*

<sup>94</sup> En materia de transporte de carga, las competencias que tenía el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte, hoy las ejerce el Ministerio de Transporte directamente

<sup>95</sup> El procedimiento sancionatorio aplicable en la actualidad para esta infracción es el contemplado por la Ley 336 de 1996 por parte de la Superintendencia de Puertos y Transporte

conductor del mismo, descripción de la mercancía transportada, indicando su volumen y/o peso, lugar y dirección de origen y destino de la mercancía, precio del flete en letras y números, fecha y lugar del pago del valor del flete y seguros”

**Concepto Ministerio de Transporte N° 57165 del 1 de diciembre de 2005:** “Finalmente, la volqueta se encuentra definida como un vehículo automotor destinado principalmente al transporte de materiales de construcción, por lo tanto, si transporta ladrillo, teja de barro, piedra, grava, arena, tierra, yeso, balasto, mármol o madera no se le exigirá manifiesto de carga.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 29906 del 27 de junio de 2006:** “Con base en lo dispuesto en la Ley 527 de 1999, es viable jurídicamente que el manifiesto de carga sea enviado vía fax a su destinatario respectivo, cumpliendo con lo establecido en el Decreto 173 de 2001. La misma Ley señala que tratándose de contratos de transporte, cuando una norma debe ser aplicada obligatoriamente, esta no dejaría de aplicarse por el hecho de que dicho contrato sea generado, enviado, recibido, almacenado o comunicado por medios electrónicos, ópticos o similares. El manifiesto de carga remitido por FAX tiene el mismo valor que el original, ya que cumple con los requisitos establecidos en el Decreto 173 de 2001, no sucede lo mismo cuando se porta durante la movilización de la mercancías (sic) **fotocopia del fax** del manifiesto de carga, no siendo válido como documento de transporte de carga.”

**Conceptos Ministerio de Transporte N° 53898 del 17 de septiembre y 52817 del 11 de septiembre de 2008:** “Considera este despacho, que de acuerdo a la teoría aquí invocada, el decreto 2663 de 2008, tiene un rango superior al de la resolución 2000 de 2004 es una norma posterior, por tanto, no es posible despojar al conductor del manifiesto de carga original, para que obre como prueba dentro del proceso administrativo, debido a que puede ser necesaria su presentación en un eventual proceso judicial”.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 31939 del 7 de julio de 2006:** “5. Si el vehículo lleva una carga que sobrepasa el peso permitido de acuerdo con su configuración y el consignado en el manifiesto de carga la autoridad competente tiene la obligación de elaborar el respectivo comparendo y si el conductor no porta manifiesto de carga se hará acreedor a otro comparendo, ya que son conductas diferentes que se deben sancionar de conformidad con la normas que se encuentran vigentes.”

**Comentario del Editor:** Ha surgido una controversia en el sector acerca de la naturaleza jurídica del manifiesto de carga, al respecto debemos indicar que al ser un documento expedido por una entidad privada –empresa de transporte– sometida a la autorización del estado, al no otorga directamente la ley el carácter de documento público, forzoso es concluir que debe ser considerado como un documento privado.

**Registro Nacional de Transporte de Carga. Modificado Decreto 1842 de 2007 Artículo 1º, Derogado Decreto 1499 de 2009 Artículo 5º.**

**Usuario del Servicio de Transporte terrestre Automotor de Carga.** Es la persona natural o jurídica que celebra contratos de transporte terrestre de carga directamente con el operador o empresa de transporte debidamente constituida y habilitada.

**Vehículo de Carga:** Vehículo autopropulsado o no, destinado al transporte de mercancías por carretera. Puede contar con equipos adicionales para la prestación de servicios especializados.

### SECCIÓN III AUTORIDADES COMPETENTES

**Decreto 173 de 2001 Artículo 8º. Autoridades de Transporte.** Para todos los efectos a que haya lugar, el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga será regulado por el Ministerio de Transporte.

**Decreto 173 de 2001 Artículo 9º. Control y Vigilancia.** La inspección, vigilancia y control de la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga estará a cargo de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

## LIBRO SEGUNDO

### HABILITACIÓN DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE CARGA

#### SECCIÓN I PARTE GENERAL

**Decreto 173 de 2001 Artículo 10. Habilitación.** Las empresas legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, deberán solicitar y obtener habilitación para operar. La habilitación lleva implícita la autorización para la prestación del servicio público de transporte en esta modalidad.

La habilitación concedida autoriza a la empresa para prestar el servicio solamente en la modalidad solicitada. Si la empresa pretende prestar el servicio en una modalidad diferente, debe acreditar ante la autoridad competente de la nueva modalidad, los requisitos de habilitación exigidos.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 31841 del 02 de febrero de 2010:** *“De conformidad con lo expuesto anteriormente nos permitimos manifestarle que el transporte público de carga, solamente se debe prestar por empresas legalmente constituidas y habilitadas por el Ministerio de Transporte, de acuerdo con lo previsto en el artículo 9 de la ley 336 de 1996.*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 70731 del 5 de diciembre de 2008 y 21771 del 11 de agosto de 2009:** *“Siendo el transporte de mercancía uno de los aspectos más relevantes dentro del contrato de operación logística, no es posible desconocer la obligación que tiene el generador de la carga de contratar con empresas debidamente habilitadas, dicho de otro modo si el operador logístico quiere entre sus servicios prestar el transporte, deberá obtener habilitación para prestar el servicio. Lo anterior quiere decir que si la empresa de operación logística no tiene habilitación para prestar el servicio de transporte no puede comprometerse a transportar las mercancías o los insumos, sin embargo, podrá actuar como mandataria del generador de la carga, para contratar el servicio de transporte con una empresa debidamente habilitada, (contrato solemne que deberá ceñirse a las disposiciones del código de comercio), pero no puede obrar como transportadora, ni contratar con vehículos particulares, ni directamente con los propietarios de los vehículos.”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 8165 del 23 de febrero de 2006:** *“... la habilitación de una empresa de servicio público de transporte terrestre automotor de carga, se concede solamente en esta modalidad de servicio, de tal suerte que la transformación, fusión, absorción o incorporación no sería viable entre empresas de diferente modalidad como operador portuario, transporte internacional etc., por cuanto la norma es clara en establecer que tiene que ser de la misma modalidad de servicio.”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 13703 del 7 de julio de 2010.** *“Para cada modalidad se debe solicitar una habilitación cumpliendo todos los requisitos, las empresas que tienen habilitación en una modalidad diferente se consideran empresas nuevas para los efectos de solicitar habilitación en una modalidad diferente”*

**Decreto 173 de 2001 Artículo 11. Empresas Nuevas.** Ninguna empresa nueva podrá entrar a prestar el servicio hasta tanto el Ministerio de Transporte le otorgue la habilitación correspondiente. Cuando las

autoridades de control y vigilancia constaten la prestación del servicio sin autorización, ésta se le negará y no podrá presentar una nueva solicitud de habilitación antes de doce (12) meses.

**Decreto 173 de 2001 Artículo 12. Empresas en Funcionamiento.** Las empresas que a la fecha de entrada en vigencia del presente Decreto cuenten con licencia de funcionamiento vigente podrán continuar prestando el servicio de transporte autorizado hasta tanto el Ministerio de Transporte decida sobre su solicitud de habilitación, la cual debe ser presentada dentro del término establecido en el artículo 34 de esta disposición.

Si la empresa presenta la solicitud de manera extemporánea o el Ministerio de Transporte le niega la habilitación, no podrá continuar prestando el servicio.

## **SECCIÓN II CONDICIONES Y REQUISITOS**

**Decreto 173 de 2001 Artículo 13. Requisitos.** Para obtener la habilitación y la autorización para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, las empresas deberán acreditar los siguientes requisitos, que aseguren el cumplimiento del objetivo definido en el artículo 1 del presente Decreto:

Solicitud dirigida al Ministerio de Transporte suscrita por el representante.

1. Certificado de existencia y representación legal, expedido con una antelación máxima de 30 días hábiles, en el que se determine que dentro de su objeto social desarrolla la industria del transporte.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 45724 del 7 de agosto de 2007:** *“Cuando una empresa de transporte, para el asunto consultado, de servicio de carga, cambia su razón social; no altera ni modifica el NIT ya que sigue siendo el mismo contribuyente tributario. En este caso cada Representante Legal debe acercarse a las dependencias de la DIAN y actualizar el NIT, llevando Certificado de Cámara y Comercio, en igual sentido deben ante el Ministerio de Transporte y por intermedio de las Direcciones Territoriales, solicitar el cambio de razón social, petición que resolverá la dependencia competente, mediante acto administrativo”*

2. Indicación del domicilio principal y relación de sus oficinas y agencias, señalando su dirección.
3. Descripción de la estructura organizacional de la empresa relacionando la preparación especializada y/o la experiencia laboral del personal administrativo, profesional, técnico y tecnólogo contratado por la empresa.
4. Relación del equipo de transporte propio, de socios o de terceros, con el cual se prestará el servicio, con indicación del nombre y cédula del propietario, clase, marca, placa, modelo, número de chasis, capacidad, y demás especificaciones que permitan su identificación de acuerdo con las normas vigentes.

**Comentario del Editor:** Las normas de transporte no establecen en aparte alguno el número mínimo de vehículos de propiedad de las empresas, con los cuales se puede prestar el servicio público de transporte terrestre automotor de

carga y la propiedad de los mismos solo es una de las alternativas de relación de los vehículos con la empresa, pudiendo perfectamente prestarse el servicio con vehículos de terceros, de los socios o arrendados.

5. Certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia del programa de revisión y mantenimiento preventivo que desarrollará la empresa para los equipos propios con los cuales prestará el servicio.
6. Estados financieros básicos certificados<sup>96</sup> de los dos (2) últimos años, con sus respectivas notas. Las empresas nuevas solo requerirán el balance general inicial.
7. Declaración de renta de la empresa solicitante de la habilitación, correspondiente a los dos (2) años gravables anteriores a la presentación de la solicitud, si por ley se encuentra obligada a cumplirla.
8. Demostración de un capital pagado<sup>97</sup> o patrimonio líquido<sup>98</sup>, no inferior a 1.000 salarios mínimos mensuales legales vigentes (S.M.M.L.V.).

Las empresas podrán acogerse a las siguientes fechas y porcentajes para acreditar el capital pagado o patrimonio líquido:

A la fecha de solicitud de la habilitación	: 70%
A marzo 31 de 2002	: 85%
A marzo 31 de 2003	: 100%

El salario mínimo mensual legal vigente a que se hace referencia corresponde al vigente al momento de cumplir el requisito.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 52821 del 11 de Septiembre de 2008:** *“Aunque se trate de la misma persona natural o jurídica, los requisitos para la habilitación deben cumplirse para cada una de las habilitaciones que la empresa ostente, es decir que el patrimonio de la empresa demostrado ante la autoridad local, o para la habilitación para el transporte de carga, no puede confundirse con el capital que la empresa destinará para la prestación del servicio de transporte de pasajeros por carretera y por tanto debe darse el mismo tratamiento para la calificación del capital de las empresas concursantes, en el sentido que cada habilitación tiene un patrimonio especialmente destinado para el cumplimiento de los servicios en la modalidad.”*

El capital pagado o patrimonio líquido de las empresas asociativas del sector de la economía solidaria, será el precisado en la Legislación Cooperativa, Ley 79 de 1988 y las demás normas concordantes vigentes.

**Reglamentación:** Decreto 4668 de 2006 (Ver Página 86)

---

<sup>96</sup> Los estados financieros son los documentos que debe preparar la empresa al terminar el ejercicio contable, con el fin de conocer la situación financiera y los resultados económicos obtenidos en las actividades de su empresa a lo largo de un período. Los estados financieros básicos son: (i) El balance general, (ii) El estado de resultados, (iii) El estado de cambios en el patrimonio, (iv) El estado de cambios en la situación financiera, y (v) El estado de flujos de efectivo

<sup>97</sup> Es el valor nominal de las acciones de los accionistas de una sociedad que han pagado, las cuales tienen que haber sido autorizadas y suscritas, previamente.

<sup>98</sup> El patrimonio líquido es el resultado de depurar los activos restándole los pasivos. Se denomina líquido porque es en realidad lo que la empresa posee, ya que los pasivos son obligaciones con terceros, y parte de los activos están respaldando esas deudas, lo que en un momento dado puede entenderse que parte de los activos pertenecen a esos terceros, puesto que están respaldando una obligación y en un momento dado pueden ser exigidos como pago.

La habilitación para empresas nuevas no estará sujeta al análisis de los factores financieros, pero si a la comprobación del pago del capital o patrimonio líquido exigido.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 67067 del 27 de diciembre de 2006:** "... el requisito del capital en términos de salarios mínimos mensuales legales vigentes a fin de que el salario mínimo mantenga su actualización, esto es, que las empresas están en la obligación de demostrar la existencia de un (1) capital mínimo pagado o patrimonio líquido equivalente a 1.000 salarios mínimos mensuales legales vigentes, al momento de cumplir el requisito. Para efectos de las empresas de economía solidaria, deben establecer en los estatutos como capital mínimo el equivalente a 1.000 salarios mínimos legales mensuales vigentes, no obstante se podrá habilitar con la demostración del pago de aportes correspondiente al 25% de los 1.000 salarios al momento de hacer la solicitud de habilitación, pero deberán completar el monto de los salarios exigidos dentro de los primeros cuatro (4) meses del año inmediatamente siguiente al haber obtenido la habilitación.

9. Duplicado al carbón de la consignación por pago de los derechos que se causen, debidamente registrado por la entidad recaudadora.

**Parágrafo 1º.** Las empresas que cuenten con revisor fiscal, podrán suplir los requisitos establecidos en los numerales 7, 8 y 9 de este artículo con una certificación suscrita por el representante legal, el contador y el revisor fiscal de la empresa, donde conste la existencia de las declaraciones de renta y de los estados financieros con sus notas y anexos, ajustados a las normas contables y tributarias, en los últimos dos (2) años y el cumplimiento del capital pagado o patrimonio líquido requerido. Con esta certificación deberá adjuntar copia de los Dictámenes e Informes y de las notas a los estados financieros presentados a la respectiva asamblea o junta de socios, durante los mismos años.

**Parágrafo 2º.** Las empresas nuevas deberán acreditar el requisito establecido en el numeral 5 dentro de un término no superior a seis (6) meses contados a partir de la ejecutoria de la resolución que le otorga la correspondiente habilitación, de lo contrario esta será revocada.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 58711 del 09 de octubre de 2008:** "Visto lo anterior, le informo que el Ministerio de Transporte no concede permisos para el transporte de residuos hospitalarios, ya que sólo tenemos competencia para habilitar empresas de transporte de carga de conformidad con lo establecido en el Decreto 173 de 2001, previo cumplimiento de los requisitos allí exigidos, por lo tanto, le sugerimos dirigirse al Ministerio de Protección Social".

### **SECCIÓN III TRAMITE**

**Decreto 173 de 2001 Artículo 14. Plazo para Decidir.** Presentada la solicitud de habilitación, para decidir el Ministerio de Transporte dispondrá de un término no superior a noventa (90) días hábiles.

La habilitación se concederá o negará mediante resolución motivada en la que se especificará como mínimo el nombre, razón social o denominación, domicilio principal, capital pagado o patrimonio líquido, radio de acción y modalidad de servicio.

### **SECCIÓN IV VIGENCIA**

**Decreto 173 de 2001 Artículo 15. Vigencia.** Sin perjuicio de las disposiciones legales contenidas en el régimen sancionatorio, la habilitación será indefinida mientras subsistan las condiciones exigidas y acreditadas para su otorgamiento.

La autoridad de transporte competente podrá en cualquier tiempo de oficio o a petición de parte, verificar las condiciones que dieron origen a la habilitación.

**Parágrafo.** En todos aquellos casos de transformación, fusión, absorción o incorporación, la empresa comunicará este hecho al Ministerio de Transporte y a la Superintendencia de Puertos y Transporte, adjuntando los nuevos certificados de existencia y representación legal, con el objeto de efectuar las aclaraciones y modificaciones correspondientes.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 12942 del 9 de mayo de 2003:** *“La prohibición establecida en el artículo 13 de la Ley 336 de 1996, en virtud de la cual “la habilitación es intransferible a cualquier título” en modo alguno puede tener alcance de impedir o restringir el ejercicio del derecho que a las sociedades comerciales les reconoce el estatuto mercantil para transformarse (artículo 167 Código de Comercio) o fusionarse (artículo 172 Código de Comercio), o incluso para escindirse (artículo 3 Ley 222 de 1995). En efecto estas operaciones mercantiles constituyen reformas estatutarias que, adicionalmente, encuentran respaldo constitucional en el derecho de libre asociación (artículo 38) y en los principios de libertad económica, iniciativa privada y libre competencia. (Artículo 333). (...) En consecuencia, la aludida restricción debe entenderse referida a la ejecución de aquellos actos de disposición, en virtud de los cuales se pretende transferir los derechos derivados de la licencia o habilitación, tales como la compraventa, la permuta, la donación, etc. Pero en manera alguna puede tener el alcance de condicionar o limitar las reformas estatutarias de sociedades mercantiles en virtud de las cuales los órganos sociales competentes acuerdan, de conformidad con la ley y con las expectativas normas estatutarias, una operación de transformación, fusión o escisión cuya naturaleza es ostensiblemente diferente de la que es propia de los actos de disposición o enajenación los cuales, como se anotó son los únicos que pueden entenderse comprendidos en la comentada prohibición”*

**Decreto 173 de 2001 Artículo 16. Suministro de Información.** Las empresas, deberán tener permanentemente a disposición de la autoridad de transporte y de la Superintendencia de Puertos y Transporte, las estadísticas, libros y demás documentos que permitan verificar la información suministrada.

## LIBRO TERCERO

### SEGUROS

#### SECCIÓN I ASPECTOS GENERALES

**Decreto 173 de 2001 Artículo 17. Obligatoriedad.** De conformidad con el artículo 994 del Código de Comercio, las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor de Carga deberán tomar por cuenta propia o por cuenta del propietario de la carga, un seguro que cubra a las cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte, a través de una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia.

Una vez el Gobierno Nacional, mediante Decreto reglamentario, fije los requisitos, condiciones, amparos y cuantías de los seguros, éstos serán obligatorios para la habilitación y prestación del servicio.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 29901 del 27 de junio de 2006:** “En esta modalidad de transporte (carga) no es obligatorio el seguro o póliza de responsabilidad civil extracontractual, toda vez que como lo indica la norma solo se exige un seguro que cubra las cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte.”

**Concepto Ministerio de Transporte N° 70151 del 20 de febrero de 2009** “De lo anterior se deduce que en materia de transporte público el asegurado debe ser la empresa responsable de la operación del transporte, en consecuencia cuando se realiza un transporte privado (siendo el propietario del vehículo el dueño de la cosa transportada) éste debe ser el asegurado. Sin perjuicio que se presente una póliza en la que además de asegurar a la empresa que expide el manifiesto, también se asegure la responsabilidad del propietario”

**Conceptos Ministerio de Transporte N° 53437 del 2 de septiembre de 2008** “ (...) existen en el mercado de seguros distintas pólizas que cubren la responsabilidad civil extracontractual que pueden cubrir total o parcialmente los riesgos de llevar acompañantes y que dependerán de la clase y características de las pólizas que ofrecen las distintas aseguradoras; vale resaltar que en materia de transporte automotor de carga, no es obligatoria la adquisición de seguros de responsabilidad civil, por tanto, es facultativo de la empresa transportadora su contratación, y las condiciones de dichas pólizas dependerán de la negociación que se realiza con la aseguradora, plasmadas en el contrato de seguro, el cual es de naturaleza privada y no es de objeto de inspección”

**Decreto 173 de 2001 Artículo 18. Fondos de Responsabilidad.** Las empresas de transporte podrán constituir fondos de responsabilidad como mecanismo complementario para cubrir los riesgos derivados de la prestación del servicio, cuyo funcionamiento, administración, vigilancia y control lo ejercerá la Superintendencia Bancaria o la entidad de inspección y vigilancia que sea competente según la naturaleza jurídica del fondo.

## SECCIÓN II

### SEGUROS EN TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 53.** La empresa de servicio público de transporte de carga, o el remitente cuando utilicen vehículos de su propiedad para el transporte de mercancías, debe adquirir una póliza de responsabilidad civil extracontractual que ampare en caso que se presente algún evento durante el transporte, perjuicios producidos por daños personales, daños materiales, por contaminación (daños al ambiente, a los recursos naturales, animales, cultivos, bosques, aguas, entre otros) y cualquier otro daño que pudiera generarse por la mercancía peligrosa en caso de accidente.

**Parágrafo.** Lo anterior no exime el cumplimiento de lo estipulado en los artículos 9° y 10 del presente decreto.

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 54.** La póliza deberá cubrir la responsabilidad civil extracontractual sobreviniente del traslado de la carga desde el momento en que salga de las instalaciones del remitente hasta que se reciba en las instalaciones señaladas como destino final, incluyendo las operaciones de cargue y descargue cuando el asegurado las realice, así como también cuando las mercancías peligrosas sean almacenadas en depósitos de transferencia de carga como parte del transporte.

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 55.** Los valores asegurados mínimos de las pólizas de responsabilidad civil extracontractual, expresado en unidades de salario mínimo mensual legal vigente a la fecha de tomar o renovar la póliza serán los siguientes:

Para empresas de servicio público de transporte de carga que además de movilizar mercancías peligrosas presten el servicio de almacenamiento temporal y para los remitentes que realicen transporte privado en vehículos propios y que efectúen almacenamiento temporal, el valor asegurado mínimo de la póliza de responsabilidad civil extracontractual es de 3.500 salarios mínimos mensuales legales vigentes.

Para empresas de servicio público de transporte de carga y remitentes que realicen transporte privado en vehículos propios para el transporte de mercancías peligrosas, el valor asegurado mínimo de la póliza de responsabilidad civil extracontractual es de 2.800 salarios mínimos mensuales legales vigentes.

**Parágrafo.** Los límites se restablecerán automáticamente desde la fecha de ocurrencia del siniestro a la suma originalmente pactada.

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 56.** La póliza igualmente reconocerá al asegurado entre otros gastos los que se generen con ocasión de:

A. Defensa de cualquier demanda civil entablada contra el asegurado, aun cuando dicha demanda fuere infundada, falsa o fraudulenta.

B. La presentación de fianzas a que haya lugar en razón de embargos decretados judicialmente contra el asegurado, en los juicios de que trata el literal anterior.

C. Condena en costas e interés de mora acumulados a cargo del asegurado desde cuando la sentencia se declare en firme hasta cuando la compañía haya pagado o consignado en el juzgado su participación en tales gastos.

D. Presentación a terceros de asistencia médica y quirúrgica inmediata, requerida en razones de lesiones producidas en desarrollo de las actividades amparadas bajo el presente seguro hasta por los límites estipulados en la póliza.

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 57.** Las disposiciones establecidas para el transporte terrestre automotor de carga por carretera, el Código Nacional de Tránsito Terrestre, las normas técnicas colombianas para cada grupo de mercancías y demás contenidas en el presente decreto, las cuales deben ser reunidas por las unidades de transporte y el vehículo destinado para el transporte de mercancías peligrosas, serán consideradas como garantías en la póliza con los consabidos efectos que produce su incumplimiento. Así mismo, las obligaciones que deben cumplir los actores de la cadena del transporte, según lo estipulado en el presente decreto.

## LIBRO CUARTO

### PRESTACIÓN DEL SERVICIO

#### SECCIÓN I DISPOSICIÓN GENERAL

**Decreto 173 de 2001 Artículo 19. Radio de Acción.** El radio de acción de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor de Carga será de carácter nacional.

**Comentario del Editor:** Si bien es cierto que el radio de acción del transporte de carga es nacional, lo cual permite su operación por todo el territorio nacional, la realidad operativa del transporte e incluso algunas normas jurídicas como el Decreto 1499 de 2008 evidencian la existencia de un transporte de carga nacional, que es aquel donde los viajes tienen origen y destino en dos municipios o distritos diferentes, siempre y cuando no hagan parte de un área metropolitana; y un transporte de carga urbano que incluye aquellos viajes que tienen origen y destino en el mismo municipio o distrito o en dos municipios o distritos que hagan parte de una misma área metropolitana.

#### SECCIÓN II EQUIPOS

##### TÍTULO I ASPECTOS GENERALES

**Decreto 173 de 2001 Artículo 20. Vehículos.** Las empresas habilitadas para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga solo podrán hacerlo con equipos registrados para dicho servicio.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 54100 del 17 de noviembre de 2005:** *“Así las cosas, no es viable prestar el servicio de transporte de paquetes y encomiendas en motocicletas, como usted lo manifiesta en el proyecto de Decreto 071 del 28 de junio de 2005, por cuanto es un servicio que se presta a un tercero, adquiriendo el carácter de servicio público y el vehículo no se encuentra homologado, para prestar el servicio de carga en las vías públicas o privadas que están abiertas al público*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 5261 del 21 de febrero de 2005:** *“En el caso de las empresas dedicadas a la recolección de basuras por tratarse de una actividad propia de su objeto social los equipos pueden ser de servicio público o particular, pero el servicio debe ser contratado directamente con la empresa de Aseo.”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 53254 del 15 de noviembre de 2005:** *“3.- a) Las empresas que prestan el servicio de recolección de basuras para el traslado de desechos podrán efectuarlo con vehículos de su propiedad, de servicio particular, siempre y cuando se destinen a la actividad propia de dicha empresa. Pero si utiliza vehículos de servicio público de propiedad de terceros, necesariamente estos deben estar vinculados a una empresa de transporte de carga debidamente habilitadas.*

**Decreto 173 de 2001 Artículo 21. Contratación de Vehículos.** Cuando una empresa no sea propietaria de los vehículos, para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, podrá celebrar el respectivo contrato de vinculación conforme al artículo 983 del Código de Comercio.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, Concepto 1740

**Formas de vinculación de equipos para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de carga.**

Llegados a este punto, resulta necesario entonces, analizar las disposiciones reglamentarias sobre las formas de vinculación, en particular las aplicables al transporte de carga, que es el tema sobre el cual se interroga a la Sala. Al respecto, debe hacerse mención al decreto reglamentario 1554 de 1998, que si bien fue derogado por el decreto reglamentario 173 de 2001, hoy vigente, constituye un antecedente de importancia para entender el contenido de ese contrato.

Nótese que este decreto definió el contrato de vinculación y previó que las modalidades como ella podía acreditarse, eran el arrendamiento, la administración o la afiliación de equipos.

Ahora bien, el decreto 173 de 2001 reglamentario de las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 en materia de servicio público de transporte terrestre automotor de carga, dispone en los artículos 21 y 22...

Igualmente, el clausulado del contrato deberá contener los ítems que conformarán los pagos y cobros a que se comprometen las partes y su periodicidad. De acuerdo con ésta, la empresa expedirá al propietario del vehículo un extracto que contenga en forma discriminada exacta los rubros y montos por cada concepto." (Destaca la Sala).

Observa la Sala, que si bien en este reglamento no se define propiamente el contrato de vinculación, si establece claramente su objeto y función, la cual consiste en incorporar un vehículo a una empresa de transporte para la prestación del servicio.

Así mismo, el decreto prevé la celebración del contrato de vinculación cuando la empresa no sea propietaria, pero no tipifica las características de esta clase de contrato o un contenido prestaciones específico, haciendo apenas mención a elementos propios de toda relación jurídica bilateral como son las obligaciones, derechos y procedimientos mínimos que deben estipularse. Por lo tanto, la clase de vinculación y los demás elementos y prestaciones concretas, han de determinarse en cada caso por las partes que lo celebran, en armonía con el régimen de derecho privado que le sea aplicable y a la autonomía de la voluntad de los contratantes. Lo anterior lleva a la Sala a concluir que es procedente todo contrato privado que cumpla con las características generales contenidas en el reglamento y que no desconozca las normas de derecho público que regulan la actividad transportadora, en consonancia con el principio según el cual "lo que no está prohibido, está permitido". Esta conclusión permite reconocer una amplia gama de modalidades contractuales, que satisfacen la función de incorporación de los equipos al parque automotor prevista en la ley.

En este orden de ideas, puede afirmarse que en las formas de vinculación que admite el ordenamiento legal y reglamentario del transporte, caben todos aquellos contratos previstos en las legislaciones civil, comercial, financiera, de transporte etc., entre las cuales son de usual utilización las siguientes modalidades:

- contrato de vinculación <sup>8</sup> con administración;
- contrato de vinculación sin administración<sup>9</sup>;
- contrato de arrendamiento simple <sup>10</sup>;
- contrato de leasing o arrendamiento financiero <sup>11</sup>, esto es, con opción de compra;
- contrato de arrendamiento operativo o renting; es decir, sin opción de compra;
- contratos atípicos que prevean la tenencia, posesión o disposición de uso del vehículo en cabeza de la empresa transportadora <sup>12</sup>.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 57166 del 1 de diciembre de 2005:** "5 El arrendamiento operativo o renting es un arrendamiento a corto o mediano plazo por medio del cual, un usuario adquiere el derecho de uso de un bien durante una parte de la vida útil del mismo. El arrendador suele ofrecer una serie de servicios en torno del arrendamiento como pueden ser el mantenimiento, seguro, asistencia técnica, formación e instalación. Es un arrendamiento que no cumple con los criterios de un arrendamiento financiero."

**Conceptos Ministerio de Transporte N° 42629 del 31 de agosto de 2006 y 59864 del 23 de noviembre de 2006:** "Las empresas de servicio público de carga debidamente constituidas y habilitadas por la autoridad competente pueden tomar en arrendamiento vehículos de servicio público, los cuales deben portar siempre el respectivo manifiesto de carga. - No pueden tomar vehículos en arrendamiento las empresas de transporte privado, por cuanto es requisito sine quanon demostrar la propiedad del vehículo. Por lo tanto, si usted posee una sociedad transportadora de carga debidamente habilitada por el Ministerio de Transporte puede tomar en arrendamiento

vehículos de servicio público, es decir, vehículos con placas blancas debidamente homologados, de lo contrario si desea movilizar cosas de un lugar a otro debe contratar con una empresa de carga el traslado de las mismas a cambio de una remuneración o precio.”

**Concepto Ministerio de Transporte N° 19881 del 10 de agosto de 2009:** “ El traslado de personas o cosas de un lugar a otro mediante retribución configura el servicio público de transporte, el cual solo se puede realizar con vehículos homologados por el Ministerio de Transporte, matriculados en el servicio público y vinculados a una empresa de transporte debidamente constituida y habilitada por autoridad competente, los cuales de acuerdo con la normatividad vigente pueden ser tomados en arrendamiento financiero (Leasing)” Así las cosas concluye la cartera ministerial “ Las empresas de servicio público de carga debidamente constituidas y habilitadas por la autoridad competente pueden tomar en arrendamiento vehículos matriculados en el servicio público, los cuales deben portar el respectivo manifiesto de carga... No pueden tomar vehículos en arrendamiento las empresas de transporte privado, por cuanto es requisito sine quanon demostrar la propiedad del vehículo”

**Comentario del Editor:** Cuando con una empresa de transporte se suscribe contrato de arrendamiento operativo de los vehículos con los cuales presta el servicio público de transporte, esta se considera como la forma de afiliación de este al parque automotor de la empresa, y no se hace necesario suscribir un contrato de vinculación adicional, las condiciones específicas de vinculación que se pacten entre las partes, pueden ser establecidas en el respectivo contrato de arrendamiento operativo.

## TÍTULO II CONTRATO DE VINCULACIÓN

**Decreto 173 de 2001 Artículo 22. Contrato de Vinculación.** El contrato de vinculación del equipo, se registrará por las normas del derecho privado, debiendo contener como mínimo las obligaciones, derechos y prohibiciones de cada una de las partes, su término, causales de terminación y preavisos requeridos para ello, así como aquellas condiciones especiales que permiten definir la existencia de prórrogas automáticas y los mecanismos alternativos de solución de conflictos al que sujetarán las partes.

Igualmente, el clausulado del contrato deberá contener los ítems que conformarán los pagos y cobros a que se comprometen las partes y su periodicidad. De acuerdo con ésta, la empresa expedirá al propietario del vehículo un extracto que contenga en forma discriminada exacta los rubros y montos por cada concepto.

**Parágrafo.** Las empresas de Transporte Público y los propietarios de los vehículos podrán vincular los equipos transitoriamente para la movilización de la carga, bajo la responsabilidad de la empresa que expide el manifiesto de carga.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado; Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Cuarta, Sentencia del 23 de Junio de 2000; CP Delio Gómez Leyva

*...el hecho de que según el Decreto ... se permita a los propietarios de los vehículos celebrar contratos con las empresas habilitadas, más que poner de presente la intermediación de las empresas y la calidad de parte del propietario del vehículo, lo que hace es confirmar que una es la relación entre el transportador autorizado y el usuario y otra entre el transportador y el dueño del vehículo, relación de la cual no puede surgir jurídicamente la calidad de parte de éste último en el contrato de transporte, ni de intermediaria de la transportadora, pues, además, el transportador puede prestar el servicio con vehículos propios o ajenos; cosa distinta es, se repite, la relación jurídica entre la empresa transportadora y el dueño del vehículo y la remuneración que a éste último corresponde en virtud de la misma.*

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, Radicación número 1240 de 1999

*El Estatuto Nacional de Transporte, ley 336 de 1996, señala que el servicio público de transporte se prestará por empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas y debidamente habilitadas para operar, es decir, autorizadas para la prestación del servicio por la respectiva autoridad de transporte.*

*Las empresas de transporte son de servicio público o de servicio particular (art. 983 C. de Co.). Cuando las primeras no prestan el servicio en vehículos de su propiedad celebran con los dueños de éstos un contrato de vinculación "...mediante el cual el propietario o tenedor de un vehículo, lo sujeta a la prestación de un servicio público de transporte terrestre automotor de carga, a través de una empresa habilitada".*

*En reglamentación que sobre el servicio público de transporte de carga puede expedir el Gobierno Nacional deben consignarse, en forma expresa, garantías en favor del propietario o tenedor del vehículo, tales como: a) posibilidad de que el transportador endose, total o parcialmente, en favor del propietario o tenedor del vehículo la respectiva factura cambiaria, por ser éste quien ejecuta la labor de transportar la mercancía; b) que el transportador pueda expedir otro tipo de garantías con cargo a la factura y c) cláusulas especiales en el Contrato de Vinculación, tal como se explicará más adelante.*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 19701 del 11 de abril de 2008, 23933 del 29 de abril de 2008, 34301 del 10 de junio de 2009, 74691 del 10 de julio de 2009, 60081 del 09 de septiembre de 2009, 48891 del 26 de abril de 2010:** *"Ahora bien, en materia de servicio público de transporte terrestre automotor de carga, el Decreto 173 de 2001 prevé dos (2) formas de vinculación: • Cuando una empresa no sea propietaria de los vehículos, para la prestación del servicio podrá celebrar el respectivo contrato de vinculación, debiendo contener como mínimo las obligaciones, derechos y prohibiciones de cada una de las partes, su término causales, terminación y preavisos requeridos para ello, así como aquellas condiciones especiales que permiten definir la existencia de prórrogas automáticas y los mecanismos alternativos de solución de conflictos al que sujetarán las partes, es decir, existe un contratación permanente. • Las empresas de transporte público y los propietarios de los vehículos podrán vincular los equipos transitoriamente para la movilización de la carga, bajo la responsabilidad de la empresa que expide el manifiesto de carga."*

**Conceptos Ministerio de Transporte N° 17887 del 2 de agosto de 2005, 22003 del 15 de mayo de 2006, 1224 del 11 de abril de 2008, 66401 del 3 de julio de 2009 y 11111 del 05 de agosto de 2009:** *"La sociedad transportadora legalmente habilitada por el Ministerio de Transporte como empresa de transporte terrestre automotor de carga, puede vincular automotores de manera permanente a través de contrato escrito por un periodo determinado o transitorio, evento en el cual no es necesaria la suscripción del mencionado contrato, solamente debe expedir el manifiesto de carga. Para la prestación del Servicio Público Terrestre Automotor en la modalidad de carga, el mismo deberá efectuarse a través de una empresa legalmente constituida y debidamente habilitada para prestar este servicio y en todo caso requerirá de la expedición del Manifiesto de Carga correspondiente, salvo que se trate de la prestación de este servicio con un radio de acción Municipal, Distrital o Metropolitano, toda vez que por expresa disposición normativa así está establecido."*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 66870 del 6 de noviembre de 2007:** *"El contrato de vinculación en la modalidad de carga se encuentra reglamentado por el Decreto 173 de 2001 que dispone básicamente que dicho contrato se rige por las normas del derecho privado y señala una serie de estipulaciones mínimas, entre ellas, obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, su término, causales de terminación y preavisos, así como aquellas condiciones especiales que permitan definir la existencia de prórrogas automáticas y los mecanismos alternativos de solución de conflictos. El contrato de vinculación, es Ley para las partes, por lo tanto, cualquier cláusula que aparezca en él obliga o concede derechos a las partes. Una vez desvinculado legalmente el vehículo de la empresa cesa la responsabilidad de la empresa afiliadora por hechos o circunstancias futuras, pero debe responder por hechos acaecidos mientras esta está vigente el contrato de vinculación, así la autoridad competente los conozca con posterioridad"*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 83411 del 30 de noviembre de 2010** *"En el caso que un vehículo tenga vinculación permanente a una empresa de servicio público de transporte de carga y éste sea objeto de compraventa, si el nuevo propietario pretende continuar con el contrato de vinculación deberá cederse el contrato de vinculación previa aceptación por parte de la empresa, si por el contrario el nuevo propietario no quiere continuar con el contrato se debe demostrar la terminación del mismo"*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 97623 del 24 de noviembre de 2010** *“Por la naturaleza del transporte (de carga) y teniendo en cuenta que la modalidad no está sujeta a rutas ni horarios, no se registra la vinculación de los equipos a la empresas, como tampoco se lleva registro de los contratos de transporte, debido a que los mismos pueden celebrarse según las necesidades de los usuarios, para uno o para varios viajes, por tiempo determinado, o sin límite de tiempo”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 56901 del 22 de febrero de 2010:** *“Los trámites realizados ante los Organismos de Tránsito se encuentran reglamentados por la Res 4775 de 2009, norma que no contempla lo relacionado con el cambio de empresa. Ahora en el caso que un vehículo tenga vinculación permanente con una empresa de servicio público de transporte de carga y éste será objeto de compraventa, si el nuevo propietario pretende continuar con el contrato de vinculación deberá ceñirse el contrato de vinculación previa aceptación por parte de la empresa, si por el contrario el nuevo propietario no quiere continuar con el contrato debe demostrar la terminación del mismo.”*

**Comentario del Editor:** Teniendo en cuenta que el Decreto 173 de 2001 permite la vinculación transitoria de los vehículos a las empresas de transporte y que ello puede implicar una coexistencia con contratos de vinculación permanente, dado que la norma en ningún momento los excluye, debemos entender que si un vehículo tiene una vinculación permanente con una empresa de transporte, como no es posible jurídicamente que el mismo vehículos haga parte del parque automotor de una empresa, se entiende que mientras existe la vinculación transitoria, se presenta jurídicamente una suspensión de los efectos jurídicos y administrativos del contrato de vinculación permanente, esto en la medida que el transporte se realiza es bajo el riesgo y la responsabilidad contractual, administrativa y operativa de la empresa que expide el respectivo manifiesto de carga.

**Decreto 1910 de 1996 Artículo 5°.** El propietario o poseedor del vehículo transportador de carga, solamente pagará a la empresa transportadora los valores pactados en el contrato de vinculación, siempre y cuando tengan una causa real.

**Decreto 1910 de 1996 Artículo 6°.** La empresa transportadora responderá e indemnizará por los perjuicios que se causen al propietario o poseedor con el que haya celebrado un contrato de vinculación, por las omisiones o incumplimientos de las obligaciones pactadas en el contrato y deberes establecidos en la ley.

**Decreto 1910 de 1996 Artículo 7o.** Derogado Ley 336 de 1996, Decreto 1554 de 1998 y Decreto 987 de 1997.

**Decreto 1910 de 1996 Artículo 8o.** Derogado Ley 336 de 1996, Decreto 1554 de 1998 y Decreto 987 de 1997.

**Decreto 1910 de 1996 Artículo 9o.** Derogado Ley 336 de 1996, Decreto 1554 de 1998 y Decreto 987 de 1997.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 1224 del 1 de julio de 2008:** *“En tal virtud en el transporte terrestre automotor de carga no existe desvinculación administrativa sino de común acuerdo entre las partes o ante los Jueces de la República; y no hay obligación de informar al organismo de tránsito donde se encuentra registrado el vehículo”.*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 37198 del 1 de julio de 2008 y 20461 del 7 de abril de 2009:** *“En el servicio público terrestre automotor de carga no existe la figura de desvinculación administrativa, toda vez que ésta aplica para la modalidad de pasajeros. De tal forma que cualquier discrepancia que surja entre las partes que suscriben un contrato de vinculación de acuerdo con el artículo 983 del Código de Comercio deben acudir a la justicia ordinaria.”*

**Decreto 173 de 2001 Artículo 23.** *Traspaso.* Cuando se requiera paz y salvo de las empresas de transporte terrestre automotor de carga para adelantar trámites ante los organismos de tránsito o para cambio de Empresa, el propietario del vehículo mediante prueba idónea demuestre que la empresa a la

cual se encuentra vinculado le fue cancelada la licencia de funcionamiento o habilitación, se desconoce su domicilio o desaparezca sus instalaciones, el Ministerio de Transporte a través de las Direcciones Territoriales expedirá certificación la cual reemplazará al paz y salvo.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 3619 del 30 de enero de 2007:** *“Solo se requiere paz y salvo de las empresas de transporte terrestre automotor de carga para adelantar trámites ante los organismos de tránsito o para cambio de empresa, el propietario del vehículo mediante prueba idónea demuestre que la empresa a la cual se encuentra vinculado le fue cancelada la licencia de funcionamiento o habilitación, se desconoce su domicilio o desaparezca sus instalaciones, el Ministerio de Transporte a través de las Direcciones Territoriales expedirá certificación la cual reemplazará el paz y salvo, de conformidad con lo señalado en el art. 23 del Decreto 173 de 2001”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 6341 del 13 de octubre de 2009:** *“El paz y salvo que se exige para el cambio de empresa, es el expedido por la última empresa a la cual se encuentra vinculado el automotor a través de un contrato de vinculación permanente.... Tratándose del cambio de propietario de un vehículo en la modalidad de carga, no se requiere de un Paz y Salvo, toda vez que la empresa podría estar incurso en una sanción de 6 a 10 Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes, por negarse sin justa causa legal a expedirlo”*

### **TÍTULO III REGISTRO NACIONAL DE TRANSPORTE DE CARGA**

**Decreto 173 de 2001 Artículo 24. Modificado Decreto 1842 de 2007 Artículo 2º, Derogado Decreto 1499 de 2009 Artículo 5º.** *Registro Nacional de Transporte de Carga.*

**Decreto 173 de 2001 Artículo 25. Modificado Decreto 1842 de 2007 Artículo 3º, Derogado Decreto 1499 de 2009 Artículo 5º.** *Tarjeta de Registro.*

**Decreto 173 de 2001 Artículo 26. Derogado Decreto 1499 de 2009 Artículo 5º.** *Requisitos.*

**Decreto 1499 de 2009 Artículo 2º.** Las tarjetas del registro nacional de transporte de carga expedidas por las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte, no tendrán efecto alguno, a partir de la vigencia del presente Decreto.

**Parágrafo.** Las solicitudes de tarjetas del registro nacional de transporte de carga, que se encuentran en trámite en las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte, deberán ser devueltas sin el trámite respectivo y los dineros consignados por dicho trámite serán devueltos a los usuarios.

**Decreto 1499 de 2009 Artículo 3º.** Las empresas de transporte y las autoridades de Tránsito y transporte, no podrán exigir a los propietarios y/o conductores de los vehículos de transporte de carga el porte o presentación la tarjeta de registro nacional de transporte de carga.

### **TÍTULO IV PESOS Y DIMENSIONES VEHICULARES**

**Ley 769 de 2002 Artículo 29. Dimensiones y Pesos.** Los vehículos deberán someterse a las dimensiones y pesos, incluida carrocería y accesorios, que para tal efecto determine el Ministerio de Transporte, para lo cual debe tener en cuenta la normatividad técnica nacional e internacional.

**Reglamentación:** Resolución 4100 de 2004

**Resolución 4100 de 2004 Artículo 1.** *Objeto.* La presente resolución tiene por objeto reglamentar la tipología para vehículos automotores de carga para transporte terrestre, así como los requisitos relacionados con dimensiones, máximos pesos brutos vehiculares y máximos pesos por eje, para su operación normal en la red vial en todo el territorio nacional, de acuerdo con las definiciones, designación y clasificación establecidas en la Norma Técnica Colombiana NTC 4788 "Tipología para vehículos de transporte de carga terrestre".

**Resolución 4100 de 2004 Artículo 2º.** *Definiciones.* Para efectos de la aplicación de la presente resolución, las definiciones son las consignadas en el numeral 2 de la Norma Técnica Colombiana NTC 4788.

**Resolución 4100 de 2004 Artículo 3º.** *Designación.* Para la aplicación de la presente resolución, los vehículos de carga se designan de acuerdo a la configuración de sus ejes, de la siguiente manera:

- A. Con el primer dígito se designa el número de ejes del camión o del tractocamión (Cabezote).
- B. La letra S significa semirremolque y el dígito inmediato indica el número de sus ejes.
- C. La letra R significa remolque y el dígito inmediato indica el número de sus ejes.
- D. La letra B significa remolque balanceado y el dígito inmediato indica el número de sus ejes.

**Resolución 4100 de 2004 Artículo 4º. Adicionado Resolución 2888 de 2005 Artículo 1º.** La designación para los vehículos de transporte de carga en el territorio nacional de acuerdo con la configuración de sus ejes, se muestra en la siguiente tabla

**Resolución 4100 de 2004 Artículo 5º.** *Clasificación.* Los vehículos de carga se clasifican de acuerdo con su sistema de propulsión en:

1. Vehículos automotores

a) Vehículo rígido

- i) Camioneta;
- ii) Camión;

b) Tractocamión.

2. Vehículos no automotores

- a) Semirremolque;
- b) Remolque;
- c) Remolque balanceado.

**Resolución 4100 de 2004 Artículo 6º.** *Carrocerías.* Las carrocerías de los vehículos rígidos y de los vehículos no automotores pueden ser de diferentes tipos tales como: furgón, tanque, volquete, platón, hormigonero, portacontenedor, estibas, tolva, camabaja, plataforma escualizable, niñera, plataforma o planchón, dentro de este tipo de carrocerías están estacas metálicas, estacas de madera, estibas, modular, planchón con grúa autocargable, estructura para transporte de vidrio, cañero, reparto, con equipo especial, entre otros.

**Resolución 4100 de 2004 Artículo 7º. Adicionado Resolución 2888 de 2005 Artículo 2º.** *Dimensiones.* Los vehículos de transporte de carga que circulen por el territorio nacional, deben cumplir con las dimensiones establecidas en la siguiente tabla:

DESIGNACION	DIMENSIONES		
	ANCHO MAXIMO, M	ALTURA MAXIMA, M	LONGITUD MÁXIMA, M
2	2.60	4.40	10.80
3	2.60	4.40	12.20
4	2.60	4.40	12.20
2S1	2.60	4.40	18.50
2S2	2.60	4.40	18.50
2S3	2.60	4.40	18.50
3S1	2.60	4.40	18.50
3S2	2.60	4.40	18.50
3S3	2.60	4.40	18.50
2R2	2.60	4.40	18.50
3R2	2.60	4.40	18.50
4R2	2.60	4.40	18.50
2R3	2.60	4.40	18.50
3R3	2.60	4.40	18.50
4R3	2.60	4.40	18.50
4R4	2.60	4.40	18.50
2B1	2.60	4.40	18.50
2B3	2.60	4.40	18.50
3B1	2.60	4.40	18.50
3B2	2.60	4.40	18.50
3B3	2.60	4.40	18.50
4B1	2.60	4.40	18.50
4B2	2.60	4.40	18.50
4B3	2.60	4.40	18.50
Remolque (R) y remolque balanceado (B)	2.60	4.40	10.00
Semirremolque (S)	2.60	4.40	13.00

**Parágrafo 1º.** La dimensión de la altura máxima se verifica con el vehículo descargado.

**Parágrafo 2º.** En la longitud máxima del remolque no se incluye la barra de tiro.

**Adicionado Resolución 2888 de 2005 Artículo 2º.** Adicionar al Artículo 7º de la Resolución 4100 de 2004 las dimensiones correspondientes a la configuración 2B2, así:

Ancho máximo 2.60 m  
 Altura máxima 4.40 m  
 Longitud máxima 18.50 m

**Resolución 4100 de 2004 Artículo 8º. Modificado Resolución 1782 de 2009 Artículo 1º.** *Peso bruto vehicular.* El peso bruto vehicular para los vehículos de transporte de carga a nivel nacional debe ser el establecido en la siguiente tabla:

VEHÍCULOS	DESIGNACION Kg	MAXIMO kg	PBV, TOLERANCIA POSITIVA DE MEDICION kg
Camiones	2	17.000	425
	3	28.000	700
	4	31.000 (1)	775
	4	36.000 (2)	900
	4	32.000 (3)	800
Tracto-camión con semirremolque	2S1	27.000	675
	2S2	32.000	800
	2S3	40.500	1.013
	3S1	29.000	725
	3S2	48.000	1.200
	3S3	52.000	1.300
Camiones con remolque	R2	16.000	400
	2R2	31.000	775
	2R3	47.000	1.175
	3R2	44.000	1.100
	3R3	48.000	1.200
	4R2	48.000	1.200
	4R3	48.000	1.200
	4R4	48.000	1.200
Camiones con remolque balanceado	2B1	25.000	625
	2B2	32.000	800
	2B3	32.000	800
	3B1	33.000	825
	3B2	40.000	1.000
	3B3	48.000	1.200
	B1	8.000	200
	B2	15.000	375
	B3	15.000	

**Parágrafo.** Los números dentro de la tabla se refieren a:

1. Para el caso de un eje direccional y un eje tridem.
2. Para el caso de dos ejes direccionales y uno tandem.
3. Para el caso de dos ejes delanteros de suspensión independiente.

**Adicionado Resolución 2888 de 2005 Artículo 3°.** Para la aplicación de lo establecido en el Artículo 8° de la Resolución 4100 de 2004 se considera tolerancia positiva de medición, el número de kilogramos que puede exceder del peso bruto vehicular autorizado durante el pesaje del vehículo, a fin de tener en cuenta las diferencias ocasionadas por el peso del conductor, el peso del combustible, el exceso de peso producido por efecto de la humedad absorbida por las mercancías, la calibración y la operación de las básculas de control y cualquier otro aditamento o situación que pueda variar la medición del peso bruto vehicular

**Resolución 4100 de 2004 Artículo 9°.** *Peso por eje.* El máximo peso por eje para los vehículos de transporte de carga a nivel nacional debe ser el establecido en la siguiente tabla:

TIPO DE EJE	PESO MAXIMO POR EJE, kg
<i>Eje sencillo</i>	
Dos llantas	6.000
Cuatro llantas	11.000
<i>Eje tandem</i>	
Cuatro llantas 1	1.000
Seis llantas	17.000
Ocho llantas	22.000
<i>Eje tridem</i>	
Seis llantas	16.500
Ocho llantas	19.000
Diez llantas	21.500
Doce llantas	24.000

**Parágrafo.** En el caso de que se utilicen llantas de base ancha, una de estas es equivalente a dos llantas de base estándar.

**Resolución 4100 de 2004 Artículo 10.** En cualquier combinación de vehículos de acuerdo con la tabla contemplada en el Artículo 4° (Designación), la sumatoria algebraica de los cuadrados de las distancias entre líneas de rotación de los ejes de los vehículos de carga, debe ser máximo de 111.48 m<sup>2</sup>.

**Resolución 4100 de 2004 Artículo 11.** Las disposiciones sobre pesos por eje y peso bruto vehicular exclusivamente serán controladas mediante el pesaje de los vehículos en básculas diseñadas y construidas para tal fin, las cuales deberán tener la respectiva certificación del centro de metrología de la Superintendencia de Industria y Comercio, SIC, de acuerdo con el Sistema Nacional de Normalización, Certificación y Metrología.

**Resolución 4100 de 2004 Artículo 12.** Para la aplicación de la presente resolución se deben tomar como referencia las Normas Técnicas Colombianas, NTC, vigentes, las cuales podrán ser actualizadas de acuerdo con lo establecido en las normas internacionales, las necesidades del sector y los adelantos tecnológicos.

**Resolución 4100 de 2004 Artículo 13.** *Excepciones.*

**Parágrafo 1°.** Para vehículos C2 de modelos anteriores a 1970, de las siguientes marcas y líneas:

MARCA	LINEA
Mercedes Benz	1918, 1920, 1923, 2623,

	332
Volvo	495
Pegaso	1060, 1061, 1090
Magirus Deutz	TAM
Man Jiry Sisu Barreiros	1080 H, 13212 H.

Se autorizan 19 toneladas de peso bruto vehicular y un peso máximo de 13 toneladas en el eje trasero.

**Parágrafo 2º. Derogado Resolución 6427 de 2009 Artículo 3º.**

**Parágrafo 3º. Derogado Resolución 2888 de 2005 Artículo 7. Derogado Resolución 6427 de 2009 Artículo 3º.**

**Resolución 4100 de 2004 Artículo 14.** Todo vehículo de transporte terrestre automotor de carga que transite por el territorio nacional debe cumplir con lo establecido en la presente resolución.

**Parágrafo.** Los vehículos que efectúen transporte internacional de mercancías deben cumplir con lo establecido en la Decisión 491 de 2001 de la Comunidad Andina de Naciones, CAN, en lo referente a pesos y dimensiones.

**Resolución 4100 de 2004 Artículo 15. Modificado Resolución 2888 de 2005 Artículo 4º.** A partir de la publicación de la presente resolución, se prohíben las siguientes transformaciones:

1. Cambio de clase de vehículo.
2. Incremento en el número de ejes y alargue de chasis, en vehículos rígidos.
3. Cambio de camiones con carrocería tipo vólco o volqueta a cualquier otro tipo de carrocería.

**Parágrafo.** Se permitirán las siguientes transformaciones:

1. Incremento o reducción del número de ejes de los remolques y semirremolques, novedad que deberá ser informada por el propietario a la Dirección Territorial del Ministerio de Transporte donde se encuentre registrado.
2. Transformaciones en los términos establecidos en la Resolución 2502 de febrero 22 de 2002.

**Adicionado Resolución 6427 de 2009 Artículo 2º.** Toda modificación que se realice a las especificaciones originales de un vehículo de transporte de carga y las consecuencias que de ello se deriven, será de responsabilidad exclusiva de su propietario.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 17651 del 3 de abril de 2008:** *“De lo anterior se concluye que la transformación, entendida como el cambio y/o reparación de todas o algunas de las siguientes partes: sistemas de frenos, dirección, suspensión, motor, caja de velocidades, transmisión y cabina, consagrada en la Resolución 2502 del 22 de febrero de 2002, norma que continua vigente, es permitida para el caso de vehículos clase Camión; en cambio las referentes al cambio de clase de vehículo, Incremento en el número de ejes y alargue de chasis, en vehículos rígidos y cambio de camiones con carrocería tipo vólco o volqueta a cualquier otro tipo de carrocería no es posible por estar taxativamente prohibida mediante la Resolución 2888 de 14 de Octubre de 2005. De conformidad con la citada resolución, que se constituye en el sustento jurídico del trámite, dicha transformación debe ser autorizada previamente por el organismo de tránsito donde se encuentre matriculado el vehículo. El organismo de tránsito procede a su autorización, una vez revise que el vehículo a transformar es un tractocamión y que el fabricante de la caja de volteo, esté inscrito ante el Ministerio de Transporte”.*

**Resolución 4100 de 2004 Artículo 16. Modificado Resolución 2888 de 2005 Artículo 5º, Modificado Resolución 6427 de 2009 Artículo 1º.** Los vehículos de transporte de carga de configuración 2, incluidos los vehículos HI-R 190, deben ser sometidos al control de Peso Bruto Vehicular aplicando como parámetro un peso bruto vehicular máximo de 17.000 kilogramos de P.B.V., con una tolerancia positiva de medición 425 Kilogramos.

**Resolución 4100 de 2004 Artículo 17.** A partir de la entrada en vigencia de la presente resolución, las empresas ensambladoras, fabricantes y/o importadores de vehículos de transporte de carga deberán acogerse a lo estipulado en la presente resolución.

**Resolución 4100 de 2004 Artículo 18.** La presente resolución deroga todas las disposiciones que le sean contrarias, en especial deroga la Resolución 13791 de diciembre 21 de 1988 expedida por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte, la Resolución 2501 de febrero 22 de 2002 y la Resolución 2888 de marzo 11 de 2002 expedidas por el Ministerio de Transporte.

**Reglamentación:** Resolución 5967 de 2009. **Vehículos Especiales**

**Resolución 5967 de 2009 Artículo 1º.** Defínanse como Vehículos especiales automotores y no automotores de carga, aquellos que sobrepasan los límites máximos de dimensiones y pesos y/o cuya configuración no se encuentra establecida en las Resoluciones 4100 de diciembre 28 de 2004 y 2888 del 14 de octubre de 2005, o las normas que la modifiquen o sustituyan, destinados al transporte de cargas indivisibles, ya sean extradimensionadas y/o extra pesadas.

**Resolución 5967 de 2009 Artículo 2º.** La homologación de vehículos especiales automotores de carga debe realizarse mediante la declaración por parte del importador y/o ensamblador y el registro por parte del Ministerio de Transporte de las especificaciones técnicomecánicas, ambientales, de pesos, dimensiones, comodidad y seguridad, pero destinados a uso especial en transporte de cargas extradimensionadas y/o extrapesadas.

**Resolución 5967 de 2009 Artículo 3º.** Los propietarios de vehículos especiales automotores de carga, podrán solicitar directamente ante el organismo de tránsito la matrícula del vehículo, obtener la correspondiente licencia de tránsito y la asignación de la placa, adjuntando los requisitos establecidos en la Resolución 4775 del 10 de octubre de 2009, o la norma que lo modifique o sustituya.

**Resolución 5967 de 2009 Artículo 4º.** Los propietarios de vehículos especiales no automotores de carga, podrán solicitar directamente ante el Ministerio de Transporte a través de sus direcciones territoriales o ante la entidad que haga sus veces, la inscripción en el registro nacional de remolques y semirremolques, obtener la correspondiente tarjeta de registro y la asignación de la placa, adjuntando los requisitos establecidos en la Resolución 4775 del 10 de octubre de 2009, o la norma que lo modifique o sustituya, con excepción de la Ficha Técnica de Homologación exigida para los vehículos no automotores de operación normal.

**Resolución 5967 de 2009 Artículo 5º.** Para su circulación dentro de las vías públicas o privadas abiertas al público, los vehículos especiales automotores y no automotores de carga deben solicitar y obtener el correspondiente permiso para el transporte de cargas indivisibles, extradimensionadas y extrapesadas de acuerdo con los requisitos exigidos en la Resolución 4959 del 8 de noviembre de 2006, o la norma que lo modifique o sustituya.

**Reglamentación:** Resolución 4596 de 2007. **Vehículos con Eje Retráctil**

**Resolución 4596 de 2007 Artículo 1º.** En todas las vías nacionales a cargo del Instituto Nacional de Vías, Invias, y las concesionadas a cargo del Instituto Nacional de Concesiones, Inco, los vehículos de carga que circulen vacíos manteniendo el eje retráctil levantado y sin contacto con la capa de rodadura, pagarán la tarifa correspondiente a la categoría del vehículo cuya configuración corresponda al número de ejes que se encuentran en contacto con la infraestructura vial.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 50301 del 17 de febrero de 2010** “*Los vehículos que transitan por las estaciones de Peaje a cargo del INCO o del INVIAS, deben pagar la tarifa correspondiente a la categoría del vehículo de acuerdo al número de ejes. Sin embargo cuando estos vehículos de carga circulan vacíos, solamente deben pagar el peaje correspondiente a la categoría cuya configuración del número de ejes se encuentran en contacto con la infraestructura, de tal manera que si el automotor transporta carga necesariamente debe cancelar el valor total del peaje de acuerdo al número de ejes, dicha verificación puede establecer o verificar un agente de tránsito de la policía de carreteras*”

## **TÍTULO V TRANSFORMACIÓN Y REPOTENCIACIÓN**

**Resolución 2502 de 2002 Artículo 1º. Definición.** Se entiende por transformación o repotenciación de un vehículo destinado al servicio público de transporte terrestre automotor de carga el cambio y/o reparación de todas o algunas de las siguientes partes: sistemas de frenos, dirección, suspensión, motor, caja de velocidades, transmisión y cabina.<sup>99</sup>

**Resolución 2502 de 2002 Artículo 2º. Competencia.** El Organismo de Tránsito donde se encuentre registrado el vehículo reconocerá la transformación o repotenciación cuando ésta cumpla con los requisitos establecidos en la presente Resolución.

**Resolución 2502 de 2002 Artículo 3º. Reconocimiento.** Para el reconocimiento de la transformación o repotenciación de un vehículo destinado al transporte de carga, se tendrá en cuenta lo siguiente:

- Cuando el propietario de un vehículo demuestre que ha cambiado el motor y la caja de velocidades y refaccionado o cambiado la transmisión, el sistema de frenos, sistema de dirección y sistema de suspensión, en la Licencia de Tránsito del automotor se incluirá la anotación “*REPOTENCIADO A MODELO XXXX*”, correspondiendo el modelo al año de fabricación del motor.

-Si adicionalmente cambia el conjunto de cabina y capot, se incluirá la anotación “*REEMPLAZO CONJUNTO*”.

-Cuando el propietario de un vehículo demuestre que ha efectuado las refacciones y adiciones de partes y componentes faltantes, para que su motor sea completamente equivalente y similar a uno de modelo posterior y haya refaccionado o cambiado la caja de velocidades, transmisión, sistema de frenos, sistema de dirección y sistema de suspensión, en la Licencia de Tránsito del automotor se incluirá la anotación “*REPOTENCIADO A MODELO XXXX*”, correspondiendo el modelo al año de fabricación del motor equivalente.

-Si adicionalmente cambia el conjunto de cabina y capot, se incluirá la anotación “*REEMPLAZO CONJUNTO*”.

-Cuando el propietario de un vehículo demuestre que solamente ha reemplazado el conjunto de cabina y capot, en la Licencia de Tránsito del automotor se incluirá la anotación “*PORTA CONJUNTO MODELO XXXX*”, correspondiendo el modelo al año de fabricación del conjunto.

**Parágrafo.** El reconocimiento de la transformación o repotenciación no implica cambio de la clase de vehículo ni modificación del modelo original del mismo, pero será tenido en cuenta por las compañías de seguros para efectos del avalúo comercial y aceptado por las empresas de transporte para la prestación del servicio público...

**Resolución 2502 de 2002 Artículo 4º. Revisión.** La revisión técnica del automotor se efectuará por un Centro de Diagnóstico autorizado por el Organismo de Tránsito, el cual deberá reunir como mínimo las siguientes exigencias:

Tener pistas de revisión y zonas de estacionamiento que permitan la inspección de vehículos pesados como camiones y tractocamiones.

Además de los equipos específicos para la revisión de vehículos pesados, deben contar como mínimo con los siguientes equipos de diagnóstico:

- Analizador de gases.
- Frenómetro.
- Analizador sistema de dirección.
- Sonómetro.
- Alineador de luces.

**Parágrafo.** La Asociación Colombiana de Camioneros – ACC será veedora del proceso de revisión de los vehículos y de reconocimiento de la transformación o repotenciación.

**Resolución 2502 de 2002 Artículo 5º. Requisitos.** Para obtener el reconocimiento de transformación o repotenciación de un vehículo destinado al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, su propietario acreditará los siguientes documentos:

---

<sup>99</sup> **Ley 769 de 2002: Artículo 2º.** Transformación de Vehículo: Procedimiento físico y mecánico mediante el cual un vehículo automotor puede ser modificado con el fin de cumplir una función diferente o mejorar su funcionamiento, higiene o seguridad.

- Solicitud en Formulario Único Nacional ante el Organismo de Tránsito donde se encuentre registrado, especificando el cambio a efectuar.
- Licencia de Tránsito original o denuncia por pérdida.
- Póliza vigente del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito –SOAT
- Factura Cambiaría de Compraventa de las partes reemplazadas. Cuando se trate de motor y cabina, adicionar Manifiesto de Importación.
- Certificación de revisión expedida por el Centro de Diagnóstico.
- Certificación de revisión efectuada por la DIJIN o la SIJIN.
- Paz y Salvo por todo concepto ante el Organismo de Tránsito.
- Pago de los derechos que se causen por este concepto.

**Parágrafo 1º.** Cuando el propietario de un vehículo que con anterioridad a la expedición de la presente resolución, haya efectuado la transformación o reemplazo de partes y piezas, debidamente reconocida ante el Organismo de Tránsito, no requerirán la acreditación de los requisitos contemplados en los numerales 4 y 6

**Parágrafo 2º.** Para efectos del reconocimiento de la transformación o repotenciación contemplada en el numeral 2. del artículo tercero de la presente Resolución, adicionalmente se requerirá Certificación expedida por el fabricante, ensamblador o concesionario autorizado, en la que conste que las modificaciones efectuadas al motor del vehículo, lo hacen equivalente al motor del modelo posterior indicado por el solicitante.

**Resolución 319 de 2008 Artículo 1º.** Autorizar la transformación de vehículos articulados de transporte de carga tipo tractocamión de dos (2) y tres (3) ejes, a camiones tipo volqueta C2 o C3, respectivamente.

**Resolución 319 de 2008 Artículo 2º.** Para los efectos previstos en el artículo anterior el propietario del vehículo a transformar que se acoja a lo previsto en esta disposición, deberá tener en cuenta:

El vehículo una vez transformado, deberá cumplir con las especificaciones técnicas sobre dimensiones establecidas en la Resolución 4100 del 28 de diciembre de 2004.

El fabricante de la caja de volteo (volcó) deberá estar inscrito como fabricante de carrocerías ante el Ministerio de Transporte.

Los pesos brutos vehiculares máximos con los cuales podrán operar los vehículos transformados, serán los establecidos en la Resolución número 4100 de diciembre 28 de 2004, para las configuraciones C2 si el vehículo transformado es un tractocamión C2S o C3 si el vehículo adecuado es un tractocamión C3S.

**Resolución 319 de 2008 Artículo 3º.** De conformidad con el artículo 49 de la Ley 769 de 2002, el propietario del vehículo deberá solicitar autorización previa para la transformación ante el Organismo de Tránsito donde se encuentre registrado y posteriormente deberá inscribir la modificación ante el Ministerio de Transporte para actualizar el Registro Nacional de Carga.

**Resolución 319 de 2008 Artículo 4º.** La Policía de Carreteras y Organismos de Tránsito serán los encargados de velar por el cumplimiento de esta disposición.

**Resolución 2394 de 2009 Artículo 1º.** Prohíbese la instalación de recipientes hechizos o tanques para el almacenamiento de combustibles, distintos y/o adicionales a los tanques instalados por el fabricante, en los vehículos registrados en el servicio particular y público tanto de pasajeros como de carga.

**Parágrafo 1º.** Los propietarios de vehículos que actualmente tengan instalados en estos, tanques de combustible diferentes en capacidad, cantidad y estructura a los diseñados por el fabricante, deberán suspenderlos inmediatamente, so pena de incurrir en la sanciones previstas por esta disposición.

**Parágrafo 2º. Adicionado Resolución 5644 de 2009 Artículo 1º.** Los vehículos con motor a gasolina que fueron convertidos a Gas Natural Vehicular y operen con los dos tipos de combustible, podrán contar, además del(los) tanque(s) de depósito de gasolina instalado(s) por su fabricante, con el(los) cilindro(s) de gas".

**Resolución 2394 de 2009 Artículo 2º.** Todo vehículo que circule por el territorio colombiano debe cumplir con las normas que sobre tránsito y transporte establezca el Gobierno Nacional. En cumplimiento de este mandato, los vehículos con matrícula extranjera que transiten por las vías públicas y privadas abiertas al público, se someterán a lo dispuesto en la presente disposición.

**Resolución 2394 de 2009 Artículo 3º.** A partir de la publicación de esta norma, en las Fichas Técnicas de Homologación del chasis y de los vehículos carrozados, se deben incluir el número de tanques de combustible para consumo y su capacidad, a ser instalados por el fabricante.

**Parágrafo.** En el evento de deterioro o daño de los tanques originales instalados por el fabricante, solo se podrán reinstalar tanques que cumplan con las mismas especificaciones originales.

**Resolución 2394 de 2009 Artículo 4º.** Para efectos del control a lo dispuesto en el artículo 1º de esta disposición, los tanques autorizados para el consumo de combustible requerido por el vehículo, de acuerdo con las especificaciones del fabricante, son los relacionados en la tabla adjunta, la cual hace parte integral de esta resolución.

**Resolución 2394 de 2009 Artículo 5º.** Los vehículos automotores de servicio particular y público con destinación diferente al transporte de carga, bajo ninguna circunstancia podrán transportar recipientes con combustibles.

Para el transporte de combustibles en vehículos automotores destinados al transporte de carga, sea tanques u otros recipientes, los equipos deben cumplir con los requisitos exigidos por los Decretos números 1609 de 2002 y 4299 de 2005 o las normas que los modifiquen o sustituyan y portar los documentos que para el efecto emitan los Ministerios de Minas y Energía y de Transporte.

**Resolución 2394 de 2009 Artículo 6º.** La verificación del cumplimiento de las disposiciones establecidas en esta resolución, serán realizadas operativamente por la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional la cual podrá contar con el apoyo de la Policía Fiscal y Aduanera (POLFA) y de los Organismos de Tránsito cuando lo consideren pertinente y necesario.

En lo inherente al cumplimiento de estas disposiciones por parte de las empresas de transporte, la vigilancia, inspección y control estará a cargo de la Superintendencia de Puertos y Transporte o quien haga sus veces.

**Resolución 2394 de 2009 Artículo 7º.** La violación a lo dispuesto en el artículo 1º de esta disposición, implica responsabilidad para el conductor, el propietario del vehículo y la empresa que haya autorizado el transporte, sea de pasajeros o de carga, en un vehículo sin las necesarias condiciones de seguridad. La sanción será aplicada conforme a lo dispuesto en las Leyes 336 de 1996 y 769 de 2002, o las normas que las modifiquen o sustituyan, según las siguientes conductas:

1. Al conductor, por transportar en el mismo vehículo y al mismo tiempo, personas y sustancias peligrosas como explosivos, tóxicos, radiactivos, combustibles no autorizados, etc.

En estos casos, el conductor será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes, se suspenderá su licencia de conducción por un (1) año y por dos (2) años cada vez que reincida y el vehículo será inmovilizado por un (1) año cada vez, de acuerdo a lo dispuesto por el artículo 131, literal D), inciso 13 de la Ley 769 de 2002.

2. Al propietario del vehículo, por no cumplir con las condiciones de homologación del equipo, establecidas por la autoridad competente y utilizar el equipo para transportar mercancías presuntamente de contrabando.

En estos casos, se procederá a la inmovilización del vehículo y a la aplicación de la multa entre uno (1) y setecientos (700) salarios mínimos mensuales legales vigentes, de acuerdo con lo establecido en el literal a) del parágrafo del artículo 46 y el literal g) del artículo 49 de la Ley 336 de 1996.

3. A la empresa de transporte, por permitir la prestación del servicio público sin las condiciones de seguridad exigidas para la operación de los vehículos.

En estos casos, se procederá a la suspensión y/o cancelación de la habilitación y a la aplicación de la multa entre uno (1) y setecientos (700) salarios mínimos mensuales vigentes, de acuerdo con los procedimientos establecidos en los 46, 47 y 48 de la Ley 336 de 1996

## **TÍTULO VI CONDICIONES DE LA CARGA –MECANISMOS DE SUJECION DE CONTENEDORES-**

**Ley 769 de 2002 Artículo 32. Condiciones de la carga.** La carga de un vehículo debe estar debidamente empacada, rotulada, embalada y cubierta conforme a la normatividad técnica nacional cuando esta aplique, de acuerdo con las exigencias propias de su naturaleza, de manera que cumpla con las medidas de seguridad vial y la normatividad ambiental. Los contenedores deberán llevar dispositivos especiales de sujeción, según lo estipulado por el Ministerio de Transporte.

**Reglamentación:** Resolución 9606 de 2003

**Resolución 9606 de 2003 Artículo 1º. Objeto.** Establecer los requisitos técnicos y de seguridad para los dispositivos especiales de sujeción de contenedores que debe llevar la unidad de transporte.

**Resolución 9606 de 2003 Artículo 2º. Ámbito de aplicación.** La presente resolución tendrá aplicación en todo el territorio nacional y será deber de las autoridades del orden territorial y nacional velar por el estricto cumplimiento por parte de los conductores que transportan contenedores en vehículos de carga.

**Resolución 9606 de 2003 Artículo 3º. Definiciones.** Para la interpretación y aplicación de la presente resolución, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

- Anillo: Parte del dispositivo que se acopla en la tapa o las aberturas inferiores en la esquina del contenedor y restringen los movimientos horizontales.
- Contenedor: Se considera contenedor al elemento de equipo de transporte en forma de cajón, especialmente diseñado y construido para contener mercancías y ser transportado indistintamente en una nave y/o vehículo.
- Dispositivo de cierre saliente: Es aquel que fija los contenedores en cada uno de los soportes, asegurando a través de una palanca las bases del contenedor a la plataforma del vehículo.
- Dispositivo giratorio: Es aquel que para accionarlo gira sobre su eje.

**Resolución 9606 de 2003 Artículo 4º. Aspectos generales.** Los vehículos que transporten contenedores, deben estar provistos de dispositivos de fijación, ya sean manuales o automáticos, que no permitan el desplazamiento de estos en ninguna dirección sobre la plataforma del vehículo. Dicho mecanismo debe resistir los esfuerzos producto de frenado, giros, aceleraciones, maniobras intempestivas y vibraciones que se generan por el estado de la vía.

Los contenedores no deben sobresalir de la plataforma del vehículo durante el transporte.

El contenedor debe estar fijo a la plataforma del vehículo en las cuatro esquinas, mediante los acoples destinados para ese fin.

**Resolución 9606 de 2003 Artículo 5º. Elementos básicos.** Los dispositivos de fijación de contenedores deben tener como mínimo los siguientes elementos:

- Una base horizontal capaz de soportar las esquinas inferiores de un contenedor completamente cargado en condiciones normales de transporte.

- Un anillo fijo cuyo diseño permita el acople del dispositivo al orificio de la esquina inferior del contenedor a una altura no menor que el nivel de la superficie interna del acople, que garantice el montaje de diversos contenedores en la plataforma del vehículo.
- Una palanca giratoria de accionamiento sujeta a la superficie que soporta el contenedor.
- Un mecanismo de rotación de la palanca y aseguramiento en la posición deseada del dispositivo, el cual puede ser por ajuste a presión o roscado.

**Resolución 9606 de 2003 Artículo 6º.** *Tipos generales de ensambles para los dispositivos.* El ensamble de los dispositivos a la plataforma del vehículo puede ser:

- Rígidamente anclado a la plataforma del vehículo.
- Desmontable para vehículos multipropósito.
- Deslizable cuando la plataforma del vehículo sea especialmente acondicionada para el transporte de contenedores, bien sea de 20 ó 40 pies.

**Resolución 9606 de 2003 Artículo 7º.** *Requerimientos para los dispositivos.* Los dispositivos de fijación de contenedores deben cumplir los siguientes requisitos:

- Los conos superior e inferior deben restringir el contenedor a movimientos verticales.
- El anillo debe restringir los movimientos horizontales del contenedor.
- El orificio en el cono superior identifica la orientación del dispositivo y facilita el manejo del mismo.
- El mecanismo de fijación debe garantizar que el dispositivo permanezca en su lugar durante las operaciones de cargue, descargue y transporte.

## TÍTULO VII DISPOSITIVO DE POSICIONAMIENTO SATELITAL

**Resolución 3666 de 2001 Artículo 1º. Modificado Resolución 15001 de 2002 Artículo 1º.** *Dispositivo de localización vehicular.* Reglamentar el uso de un dispositivo de localización en los vehículos de transporte público, que permita brindarles mayor seguridad en la prestación del servicio.

El dispositivo, deberá permitir la transmisión de información sobre ubicación y recorrido del vehículo a una base de datos instalada en una central de operaciones, sin perjuicio de, cualquier otra ventaja tecnológica que pueda ofrecerse en el mercado.

**Parágrafo.** El dispositivo de localización no será de, uso obligatorio; podrá ser instalado por solicitud del propietario del vehículo.

**Resolución 3666 de 2001 Artículo 2º.** *Condiciones.* El dispositivo a instalar en el vehículo deberá contener como mínimo las siguientes condiciones:

1. Que la transmisión a la Central de Operaciones se pueda efectuar utilizando una Red de Telecomunicaciones con cobertura nacional.
2. Que el sistema de localización suministre información en coordenadas geográficas, y que permita ser presentada sobre un plano digitalizado georeferenciado, con una actualización mínima de una vez por año.

**Parágrafo.** El sistema de localización deberá contar mínimo con un botón de aviso de emergencia que alerte a la Central de Operaciones.

**Resolución 3666 de 2001 Artículo 3º.** *Operadores o Concesionarios.* Los operadores o Concesionarios del dispositivo de localización deberán estar debidamente registrados y autorizados por el Ministerio de Comunicaciones y cumplir con las demás disposiciones pertinentes.

**Resolución 3666 de 2001 Artículo 4º.** *Registro.* Los Operadores deberán presentar al Ministerio de Transporte cada seis meses una base de datos con los vehículos a los que se les haya instalado el dispositivo de localización que contenga como mínimo la siguiente información:

- Placa del vehículo
- Marca
- Línea
- Fecha de instalación
- Novedades

**Resolución 3666 de 2001 Artículo 5º. Derogado Resolución 15001 de 2002 Artículo 2º.**

**Resolución 3666 de 2001 Artículo 6º. Derogado Resolución 15001 de 2002 Artículo 2º.**

**Jurisprudencia Administrativa:** Texto original del Artículo 6º, declarado nulo por el Consejo de Estado, Sección Primera, Expediente 2010-249

### **SECCIÓN III DOCUMENTOS DE TRANSPORTE DE CARGA**

**Decreto 173 de 2001 Artículo 27. Modificado Decreto 1499 Artículo 4º. Manifiesto de Carga.** La empresa de transporte habilitada, persona natural o jurídica, expedirá directamente el manifiesto de carga para todo transporte terrestre automotor de carga que se preste como servicio público de radio de acción intermunicipal o nacional

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, Concepto 1240 de 1999

*...el manifiesto de carga se define como el "...documento que ampara el transporte de mercancías ante las distintas autoridades...", por lo cual debe ser portado por el conductor del vehículo durante todo el recorrido. El manifiesto es expedido directamente por la empresa de transporte de carga y la hace responsable...del cumplimiento de las obligaciones que surjan tanto de la operación como del contrato de transporte.*

*Factura cambiaria de transporte*

*Según el artículo 775 del Código de Comercio la factura cambiaria de transporte "...es un título valor que el transportador podrá librar y entregar o enviar al remitente o cargador" y no puede librarse si no corresponde a un contrato de transporte efectivamente ejecutado. El artículo 619 ibídem se refiere a los títulos valores como documentos necesarios para legitimar el ejercicio del derecho literal y autónomo que en ellos se incorpora.*

*La factura cambiaria de transporte tiene como partes: a) el librador, que es el transportador, es decir, su creador; b) el librado, que es el remitente o cargador -también puede serlo el destinatario tal como lo prevé el artículo 1012 del C. de Co.- que es el aceptante y c) el beneficiario, que es el mismo transportador a cuya orden se libra la factura.*

*Títulos ejecutivos*

*De conformidad con lo dispuesto en el artículo 488 del Código de Procedimiento Civil, las obligaciones expresas, claras y exigibles que consten en documentos que provengan del deudor o de su causante, constituyen plena prueba contra él y en consecuencia pueden demandarse ejecutivamente.*

*Este tipo de obligaciones podrán estipularse en el contrato de vinculación que celebren la empresa transportadora y el propietario o tenedor del vehículo, con la advertencia expresa de que el contrato constituye título ejecutivo en favor del propietario o tenedor, respecto de obligaciones insolutas a cargo de la empresa transportadora, siempre y cuando el contrato haya sido efectivamente cumplido. Así en caso de incumplimiento de la empresa el propietario o tenedor podrá demandarla ejecutivamente, como lo autoriza el citado artículo 488 del C. de P. C.*

*De igual forma, el contrato debe contener cláusulas que amparen a la empresa y le permitan demandar por vía ejecutiva en caso de incumplimiento del propietario o tenedor. Ejemplos de dichas cláusulas serían: la que fije condiciones y*

*oportunidad de pago; hechos eximentes del mismo; efectos de la mora y, en fin, todas aquellas circunstancias que sirvan de base para delimitar las obligaciones y responsabilidades de cada una de las partes.”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 17087 del 2 de mayo de 2005:** *“... al efectuarse el servicio particular o privado de transporte terrestre automotor de carga el conductor debe exhibir a la autoridad de tránsito y transporte la correspondiente factura de compraventa de la mercancía y/o remisión, que demuestre que su titularidad corresponde a quien hace este transporte, o la prueba de que la carga se generó dentro del ámbito de las actividades del particular y que además es el propietario del respectivo vehículo.”*

**Conceptos Ministerio de Transporte N° 27138 del 14 de mayo 30720 del 29 de mayo de 2008***“Puntualizando en su consulta y tomando como base la disposición anteriormente citada tenemos que la norma indistintamente del lugar de origen al lugar de destino, no hace excepción en cuanto al porte del documento, pero enfatiza en la exigibilidad, para quienes estén transportando carga a un tercero a través de una empresa de transporte debidamente habilitada para movilizar mercancías. De esta manera queda establecido que el transporte del vehículo en mal estado, al taller de reparación requiere el porte del manifiesto de carga, así sea en el perímetro urbano; el indicativo que arroja la pauta para su porte y exigibilidad es el transportar mercancías con las características de que trata el artículo 17 de la Resolución 2000 del 2 de agosto de 2004*

**Comentario del Editor:** El manifiesto de carga es el documento mediante el cual el transportador da fe que las mercancías que moviliza han sido recibidas en el medio en el cual debe realizarse el viaje, es el documento que ampara el transporte de mercancías ante las distintas autoridades, debe ser portado por el conductor del vehículo de servicio público durante todo el recorrido. Se utiliza para llevar las estadísticas del **transporte público de carga** por carretera dentro del territorio Nacional, está reconocido reglamentariamente por el Decreto 173 del 2001 norma reglamentaria del servicio público terrestre automotor de carga por carretera.

Su función no está dirigida a determinar las condiciones que se pactan en el contrato de transporte, es decir, no puede confundirse ni con el contrato de transporte, ni con el contrato de vinculación, de su definición contenida en el artículo 7 del Decreto 173 puede concluirse que su función, su objeto, no es simplemente que el estadístico, ya que también ampara la operación de transporte público y por último cumple una función esencial de vincular al propietario del vehículo con la empresa de transporte, descartando que éste regule las relaciones internas de la empresa transportadora con el conductor y/o propietario del vehículo.

Sin embargo hay que aclarar que las relaciones económicas del contrato de transporte entre las partes, remitente y Empresa de transporte -Contrato de transporte-, Empresa de transporte y conductor o propietario -Contrato de vinculación, se sujetan en su creación, ejecución y liquidación conforme a las disposiciones establecidas en el Decreto 2663 de 2008<sup>100</sup>, regulación que por expresa disposición al artículo 1 *IBIDEM* determina las cláusulas de dichos contratos.

---

<sup>100</sup> Decreto 2663 de 2008, Artículo 1°. Las relaciones entre el remitente o generador de la carga, las empresas de transporte legalmente habilitadas, el propietario, poseedor o tenedor y el conductor de un vehículo de servicio público de carga se regirán por lo dispuesto en el presente decreto.

Artículo 2°. El valor del flete por tonelada pactado en el contrato de transporte suscrito entre el remitente o generador de la carga y la empresa de transporte legalmente habilitada, será mínimo de un doce punto cinco por ciento (12.5%) por encima de los valores fijados en la Resolución número 5250 de 2007 expedida por el Ministerio de Transporte o la norma que la modifique o sustituya.

Artículo 3°. El valor mínimo por tonelada que la empresa de transporte terrestre automotor de carga legalmente habilitada reconocerá al propietario, poseedor o tenedor de un vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor de carga por la movilización de las mercancías, será el establecido en la tabla anexa a la Resolución número 5250 de 2007 expedida por el Ministerio de Transporte o la norma que la modifique o sustituya.

Artículo 4°. Para el transporte especializado que implique la movilización de mercancías peligrosas, extradimensionadas o extrapesadas y refrigeradas se regirá por lo establecido en los artículos 2° y 3° del presente decreto, incrementando sus valores en los costos adicionales derivados de la complejidad y especialidad del transporte.

Parágrafo 1°. El valor a pagar por la movilización de mercancías que ocupen la capacidad volumétrica del vehículo se fijará con base en lo establecido en los artículos 2° y 3° del presente decreto, teniendo en cuenta la capacidad total en peso del vehículo.

Parágrafo 2°. Para los orígenes y destinos no contemplados en la tabla anexa a la Resolución número 5250 de 2007 o la norma que la modifique o sustituya, los valores a aplicar conforme a lo establecido en los artículos 2° y 3° del presente decreto, serán los que resulten del cálculo proporcional entre los orígenes más cercanos y los destinos inmediatamente posteriores.

Artículo 5°. Los únicos descuentos que se podrán efectuar por parte de la empresa de transporte legalmente habilitada al propietario, poseedor o tenedor del vehículo de carga serán los establecidos por concepto de retención en la fuente y el impuesto de Industria y Comercio, Avisos y Tableros - ICA.

Artículo 6°. Una vez entre en vigencia el Índice de Precios del Transporte de Carga -IPTC- establecido por el DANE, se revisarán periódicamente los valores determinados en la tabla de fletes, los cuales se modificarán a través de resolución expedida por el Ministerio de Transporte.

Como puede verse de lo anterior, el manifiesto de carga no solo es el documento que ampara la operación del transporte público, sino también el documento que vincula al propietario del vehículo con la empresa de transporte, es el instrumento idóneo a través del cual un vehículo se incorpora al parque automotor de una empresa y debe operar conforme la existencia de un contrato de transporte para mostrar que el viaje es realizado bajo la responsabilidad de la empresa de transporte. Igualmente, hay que traer a colación el artículo 9 del Decreto 2663 de 2008, establece que cada manifiesto de carga elaborado conforme a nuestro Ordenamiento Jurídico presta mérito ejecutivo en los términos del Código de Procedimiento Civil.

Conforme al artículo 4 del Decreto 1842 de 2007, se establece:

*“El Ministerio de Transporte diseñará el formato único de manifiesto de carga y establecerá la ficha técnica para su elaboración y los mecanismos de control correspondientes. Las empresas de transporte deberán reportar la información relacionada con este documento al Ministerio de Transporte, en medio magnético o electrónico. El Manifiesto de Carga se expedirá en original y dos (2) copias, firmados por la empresa de transporte habilitada y por el propietario o conductor del vehículo- el original deberá ser portado por el conductor durante todo el recorrido; la primera copia será conservada por la empresa de transporte, y la segunda copia deberá ser conservada por el propietario y/o conductor del vehículo. (...)”*

Bajo lo anterior la empresa de transporte al elaborar el Manifiesto de Carga, deberá expedir, un original y dos copias, de las cuales el original lo deberá portar el Conductor del transporte en todo su recorrido; y en segundo término la empresa de transporte deberá elaborar dos copias, de las cuales una de ellas es para archivo exclusivo de la empresa transportadora, y una segunda copia que deberá conservar el propietario y/o conductor, bajo este aspecto, si la empresa de transporte es la propietaria de los vehículos de carga deberá conservar la segunda copia, conforme lo dispone esta regulación.

Por estos motivos la empresa de transporte debe expedir un original y dos copias del Manifiesto de Carga, dirigidos conforme lo establece el Decreto 1842 de 2007. Un original para el conductor del vehículo el cual lo deberá portar en todo momento del transporte terrestre de carga; una copia para los archivos exclusivos de la empresa transportadora, y una última copia para archivo del propietario del vehículo y/o el conductor del mismo.

De esta manera se puede concluir claramente, que la empresa de transporte posee la obligación conforme a nuestro Ordenamiento Jurídico de conservar una copia del Manifiesto de Carga, y una adicional si es la propietaria exclusiva del vehículo objeto del transporte.

### **Legislación Complementaria: Ley 1231 de 2008 Factura como Título Valor**

**Ley 1231 de 2008 Artículo 1°.** El artículo 772 del Decreto 410 de 1971, Código de Comercio, quedará así: Factura es un título valor que el vendedor o prestador del servicio podrá librar y entregar o remitir al comprador o beneficiario del servicio.

No podrá librarse factura alguna que no corresponda a bienes entregados real y materialmente o a servicios efectivamente prestados en virtud de un contrato verbal o escrito.

El emisor vendedor o prestador del servicio emitirá un original y dos copias de la factura. Para todos los efectos legales derivados del carácter de título valor de la

---

*Artículo 7°. El valor del flete será cancelado a la empresa de transporte legalmente habilitada, por el remitente o generador de la carga dentro de los ocho (8) días hábiles siguientes a la presentación de la factura. La empresa de transporte legalmente habilitada pagará al propietario, poseedor o tenedor o su autorizado dentro de los ocho (8) días hábiles siguientes al recibo de la cosa transportada en el lugar acordado en los términos establecidos en el Código de Comercio.*

*Artículo 8°. Serán sancionados los remitentes o generadores de la carga, las empresas de transporte terrestre automotor de carga habilitadas, los propietarios, poseedores o tenedores y conductores de vehículos de servicio público de carga, de conformidad con lo establecido en el Capítulo Noveno, artículos 45 y 46 de la Ley 336 de 1996 o la norma que la modifique o sustituya, cuando violen las disposiciones establecidas en el presente decreto.*

factura, el original firmado por el emisor y el obligado, será título valor negociable por endoso por el emisor y lo deberá conservar el emisor, vendedor o prestador del servicio. Una de las copias se le entregará al obligado y la otra quedará en poder del emisor, para sus registros contables.

**Parágrafo.** Para la puesta en circulación de la factura electrónica como título valor, el Gobierno Nacional se encargará de su reglamentación.

**Ley 1231 de 2008 Artículo 2°.** El artículo 773 del Decreto 410 de 1971, Código de Comercio, quedará así: Aceptación de la factura. Una vez que la factura sea aceptada por el comprador o beneficiario del servicio, se considerará, frente a terceros de buena fe exenta de culpa que el contrato que le dio origen ha sido debidamente ejecutado en la forma estipulada en el título.

El comprador o beneficiario del servicio deberá aceptar de manera expresa el contenido de la factura, por escrito colocado en el cuerpo de la misma o en documento separado, físico o electrónico. Igualmente, deberá constar el recibo de la mercancía o del servicio por parte del comprador del bien o beneficiario del servicio, en la factura y/o en la guía de transporte, según el caso, indicando el nombre, identificación o la firma de quien recibe, y la fecha de recibo. El comprador del bien o beneficiario del servicio no podrá alegar falta de representación o indebida representación por razón de la persona que reciba la mercancía o el servicio en sus dependencias, para efectos de la aceptación del título valor.

La factura se considera irrevocablemente aceptada por el comprador o beneficiario del servicio, si no reclamare en contra de su contenido, bien sea mediante devolución de la misma y de los documentos de despacho, según el caso, o bien mediante reclamo escrito dirigido al emisor o tenedor del título, dentro de los diez (10) días calendarios siguientes a su recepción. En el evento en que el comprador o beneficiario del servicio no manifieste expresamente la aceptación o rechazo de la factura, y el vendedor o emisor pretenda endosarla, deberá dejar constancia de ese hecho en el título, la cual se entenderá efectuada bajo la gravedad de juramento.

**Parágrafo.** La factura podrá transferirse después de haber sido aceptada por el comprador o beneficiario del bien o servicio. Tres (3) días antes de su vencimiento para el pago, el legítimo tenedor de la factura informará de su tenencia al comprador o beneficiario del bien o servicio.

**Ley 1231 de 2008 Artículo 3°.** El artículo 774 del Decreto 410 de 1971, Código de Comercio, quedará así: Requisitos de la factura. La factura deberá reunir, además de los requisitos señalados en los artículos 621 del presente Código, y 617 del Estatuto Tributario Nacional o las normas que los modifiquen, adicione o sustituyan, los siguientes:

1. La fecha de vencimiento, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 673. En ausencia de mención expresa en la factura de la fecha de vencimiento, se entenderá que debe ser pagada dentro de los treinta días calendario siguiente a la emisión.

2. La fecha de recibo de la factura, con indicación del nombre, o identificación o firma de quien sea el encargado de recibirla según lo establecido en la presente ley.

3. El emisor vendedor o prestador del servicio, deberá dejar constancia en el original de la factura, del estado de pago del precio o remuneración y las condiciones del pago si fuere el caso. A la misma obligación están sujetos los terceros a quienes se haya transferido la factura.

No tendrá el carácter de título valor la factura que no cumpla con la totalidad de los requisitos legales señalados en el presente artículo. Sin embargo, la omisión de cualquiera de estos requisitos, no afectará la validez del negocio jurídico que dio origen a la factura.

En todo caso, todo comprador o beneficiario del servicio tiene derecho a exigir del vendedor o prestador del servicio la formación y entrega de una factura que corresponda al negocio causal con indicación del precio y de su pago total o de la parte que hubiere sido cancelada.

La omisión de requisitos adicionales que establezcan normas distintas a las señaladas en el presente artículo, no afectará la calidad de título valor de las facturas.

**Ley 1231 de 2008 Artículo 4°.** El artículo 777 del Decreto 410 de 1971, Código de Comercio, quedará así: Pago por cuotas de la factura. Contenido Adicional. Cuando el pago haya de hacerse por cuotas, las facturas contendrán además:

1. Número de cuotas.
2. La fecha de vencimiento de las mismas.
3. La cantidad a pagar en cada una.

**Parágrafo.** Los pagos parciales se harán constar en la factura original y en las dos copias de la factura, indicando así mismo, la fecha en que fueren hechos y el tenedor extenderán al deudor los recibos parciales correspondientes. No obstante, podrán utilizarse otros mecanismos para llevar el registro de los pagos, tales como registros contables o cualquier otro medio técnicamente aceptado.

En caso de haberse transferido la factura previamente a los pagos parciales, el emisor, vendedor, prestador del servicio o el tenedor legítimo de la factura, deberán informarle de ellos al comprador o beneficiario del servicio, y al tercero al que le haya transferido la factura, según el caso, indicándole el monto recibido y la fecha de los pagos.

**Ley 1231 de 2008 Artículo 5°.** El artículo 779 del Decreto 410 de 1971, Código de Comercio, quedará así: Aplicación de normas relativas a la letra de cambio. Se aplicarán a las facturas de que trata la presente ley, en lo pertinente, las normas relativas a la letra de cambio.

**Ley 1231 de 2008 Artículo 6°.** Transferencia de la factura. El vendedor o prestador del servicio y el tenedor legítimo de la factura, podrán transferirla a terceros mediante endoso del original.

La transferencia o endoso de más de un original de la misma factura, constituirá delito contra el patrimonio económico en los términos del artículo 246 del Código Penal, o de las normas que lo adicionen, sustituyan o modifiquen.

**Parágrafo.** El endoso de las facturas se regirá por lo dispuesto en el Código de Comercio en relación con los títulos a la orden.

**Ley 1231 de 2008 Artículo 7°.** El artículo 778 del Decreto 410 de 1971, Código de Comercio, quedará así: Obligatoriedad de aceptación del endoso. Con el solo hecho de que la factura contenga el endoso, el obligado deberá efectuar el pago al tenedor legítimo a su presentación.

Únicamente para efectos del pago, se entiende que el tercero a quien se la ha endosado la factura, asume la posición del emisor de la misma.

En ningún caso y por ninguna razón, podrá el deudor negarse al pago de la factura que le presente el legítimo tenedor de la misma, salvo lo dispuesto en el artículo 784 del presente código.

Toda estipulación que limite, restrinja o prohíba la libre circulación de una factura o su aceptación, se tendrá por no escrita.

**Ley 1231 de 2008 Artículo 8°.** Prevención de lavado de activos. Las personas naturales o jurídicas que presten servicios de compra de cartera al descuento deberán verificar la procedencia de los títulos que adquieran. En todo caso, el comprador o beneficiario del servicio queda exonerado de responsabilidad por la idoneidad de quienes actúen como factores.

Quienes actúen como factores adoptarán medidas, metodologías y procedimientos orientados a evitar que las operaciones en que intervengan puedan ser utilizadas, directa o indirectamente, como instrumento para el ocultamiento, manejo, inversión o aprovechamiento de dinero u otros bienes provenientes de actividades delictivas o destinados a su financiación; o para dar apariencia de legalidad a las actividades delictivas o a las transacciones y fondos vinculados con las mismas; o para el lavado de activos y/o la canalización de recursos hacia la realización de actividades terroristas; o para buscar el ocultamiento de activos provenientes de dichas actividades.

Deberá informarse a las autoridades competentes sobre cualquier operación sospechosa de lavado de activos o actividad delictiva. En todo caso, las empresas de factoring, deberán sujetarse a lo regulado por el artículo 103 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero.

Solamente podrán prestar servicios de compra de cartera al descuento las empresas legalmente organizadas e inscritas en la Cámara de Comercio correspondiente.

**Parágrafo 1°.** Para todos los efectos legales, se denomina factor a la persona natural o jurídica que preste los servicios de compra de cartera al descuento, al cual no le son aplicables las disposiciones vigentes sobre Preposición, contenidas en el presente código.

**Ley 1231 de 2008 Artículo 9°.** De transición. Las facturas cambiarias de compraventa de mercancías y de transporte, libradas bajo el imperio de la legislación que se deroga, subroga o modifica, conservarán la validez y los efectos reconocidos en dicha legislación.

Concepto Ministerio de Transporte N° 68223 del 13 de noviembre de 2007: “... el Manifiesto de Carga no presta mérito ejecutivo, no se puede equiparar a una Factura Cambiaria de Transporte ya que el propietario o tenedor de un vehículo que presta sus servicios no puede considerarse como transportador para efectos de suscribir la Factura Cambiaria de Transporte, toda vez que la relación entre la empresa y el propietario o tenedor está regulada mediante contrato de vinculación y no de transporte. Ahora bien, en el contrato de vinculación se pueden incluir cláusulas que consagren obligaciones claras, expresas y exigibles para cada una de las partes y en consecuencia den al contrato la calidad de título ejecutivo.”

**Decreto 173 de 2001 Artículo 28. Modificado Decreto 1499 de 2009 Artículo 4°.** Adopción de Formato. El Ministerio de Transporte diseñará el formato único de manifiesto de carga y establecerá la ficha técnica para su elaboración y los mecanismos de control correspondientes. Las empresas de transporte deberán reportar la información relacionada con este documento al Ministerio de Transporte, en medio magnético o electrónico.

**Reglamentación:** Resolución 3924 de 2008

**Resolución 3924 de 2008 Artículo 1°.** Adoptar el aplicativo Manifiesto de Carga Electrónico desarrollado y administrado por el Ministerio de Transporte como herramienta única a nivel nacional para la generación y expedición del manifiesto de carga.

**Resolución 3924 de 2008 Artículo 2°.** A partir del 30 de septiembre de 2008 las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de carga, deberán generar y expedir el manifiesto de carga a través del aplicativo adoptado en el artículo anterior para lo cual deberán obtener previamente el Certificado de Firma Digital emitido por una entidad de Certificación Abierta, debidamente autorizada por la Superintendencia de Industria y Comercio y renovarlo anualmente.

**Parágrafo 1°.** El Ministerio de Transporte entregará por cada empresa y por una sola vez un certificado digital con una vigencia de un año, para lo cual el representante legal deberá remitir a más tardar el martes 23 de septiembre de 2008 la siguiente documentación:

Comunicación dirigida a la Dirección de Transporte y Tránsito mediante la cual se asigna la persona a quien se le entregará el certificado digital quien a su vez será la autorizada para la generación y expedición del manifiesto de carga.

Formulario de solicitud de certificado digital pertenencia empresa Ministerio de Transporte - Manifiesto de Carga debidamente diligenciado, cual debe ser tomado de la siguiente dirección [www.certicamara.com](http://www.certicamara.com)  
Fotocopia de la cédula de ciudadanía de la persona asignada.  
Certificado laboral de la persona asignada.

**Parágrafo 2.** En caso de requerir más de un certificado digital, el trámite y el costo deberán ser asumidos por la empresa, situación que debe ser informada al Ministerio de Transporte.

**Resolución 3924 de 2008 Artículo 3°.** Las empresas de servicio público de transporte de carga que no adquieran el certificado digital no podrán generar ni imprimir el Manifiesto de Carga.

**Resolución 3924 de 2008 Artículo 4°.** El Representante Legal de la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor de carga, será el responsable de designar al personal de su empresa que hará uso del certificado digital, así como de la información que este reporte.

**Resolución 3924 de 2008 Artículo 5°.** Las entidades de Certificación Abierta de Firma Digital, están obligadas a reportar a los suscriptores y a la Subdirección de Transporte la emisión, expiración o revocación de los certificados digitales.

**Resolución 3924 de 2008 Artículo 6°. Modificado Resolución 5090 de 2008 Artículo 1°. Modificado Resolución 696 de 2009 Artículo 1°.** Iniciar el proceso gradual de implementación del Manifiesto Electrónico de Carga, a partir del 1° de marzo de 2009 para los corredores que tengan como par origen destino los siguientes sitios:

Buenaventura - Bogotá y viceversa; Medellín - Cartagena y viceversa; Santa Marta - Bucaramanga y viceversa.

Para este proceso, el Ministerio de Transporte convocará a las empresas de transporte que realizan habitualmente operaciones en los corredores anteriormente mencionados entre el 2 de marzo y el 20 de marzo de 2009, con el fin de asegurar su total conectividad al sistema y funcionalidad operativa. Una vez se logre lo anterior, previa comunicación del Ministerio de Transporte el manifiesto electrónico se hará exigible por parte de las autoridades competentes.

**Parágrafo.** Los rangos de manifiesto de carga expedidos con base en la Resolución número 2000 de 2004 y no utilizados a la fecha prevista en el presente artículo se considera anulados y no tendrán ningún efecto legal.

**Resolución 696 de 2009 Artículo 2°.** Una vez culminada la implementación del Manifiesto Electrónico de Carga en los corredores de que trata el artículo 1° de la presente resolución, se seguirá implementando el proceso de manera gradual en otros corredores, los cuales el Ministerio de Transporte indicará a través de su página de Internet.

**Resolución 5090 de 2006 Artículo 2°.** Las empresas de servicio público terrestre automotor de carga podrán seguir expidiendo MANIFIESTOS DE CARGA POR EL SISTEMA ACTUAL y de acuerdo al formato establecido en el Anexo 1 de la presente resolución durante el período de implementación que trata el artículo 1° del presente acto administrativo.

Para diligenciar el formato de manifiesto de carga de que trata el presente artículo, se aplicarán los criterios establecidos en el Anexo 2 de la presente resolución. Los estándares para el envío de información de los manifiestos de carga expedidos por el sistema actual se realizarán de acuerdo a los protocolos establecidos en el Anexo 3 de la presente resolución. El plazo para el envío de la información será dentro de las siguientes veinticuatro (24) horas de generado el manifiesto de carga.

**Parágrafo 1°.** Las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte hasta el 31 de diciembre de 2008 asignarán rangos de numeración a las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de carga de su jurisdicción y reportarán los rangos asignados, aplicando los criterios y procedimientos establecidos en el Anexo 3 de la presente resolución. A partir del 1° de enero de 2009 la asignación de rangos se realizará únicamente a través del aplicativo manifiesto de carga electrónico.

**Parágrafo 2°.** De acuerdo con lo establecido en el artículo 1° de la presente resolución, una vez que en una ruta se establezca la obligatoriedad de la expedición del Manifiesto de Carga Electrónico para el ciento por ciento de las operaciones que se hagan en esta, no se podrá expedir el manifiesto de carga por otro sistema.

**Resolución 696 de 2009 Artículo 3°.** Las empresas de transporte de carga que realicen viajes en los pares origen destino diferentes a los anteriormente definidos, podrán seguir expidiendo los manifiestos de carga por el sistema anterior de acuerdo con el anexo 1 de la Resolución número 5090 de 2008 y enviarán la información al Ministerio de Transporte dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes a la generación.

**Parágrafo.** Las empresas de transporte de carga que realicen viajes en los pares origen - destino diferentes a los que se hayan implementado mediante el proceso gradual establecido en la presente resolución, podrán expedir los Manifiestos de Carga a través del aplicativo Manifiesto Electrónico de Carga y tendrán plena validez.

**Resolución 3924 de 2008 Artículo 7°.** Las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de carga deberán enviar la información correspondiente a los manifiestos expedidos desde el 2 de noviembre de 2004 y hasta el 30 de noviembre de 2008 cumpliendo con los estándares y condiciones establecidas en la Resolución 2000 del 2 de agosto de 2004.

**Parágrafo. Modificado Resolución 5090 de 2008 Artículo 3°.** La información de manifiestos de carga del período señalado en el presente artículo deberá ser corregida a más tardar el día 30 de abril de 2009 por las empresas, de acuerdo al informe de errores enviado por el Ministerio de Transporte,

**Resolución 3924 de 2008 Artículo 8°. Modificado Resolución 4539 de 2008 Artículo 1°.** Se establece como valor por el trámite de generación y expedición de cada manifiesto de carga a través del aplicativo electrónico respectivo, a favor de la Nación – Ministerio de Transporte, la suma resultante entre el 0.5 % del valor del flete por cada viaje a realizar, siempre y cuando este sea menor o igual a cinco mil (\$ 5.000.00) pesos, como tope máximo.

**Resolución 696 de 2009 Artículo 4°.** El costo establecido en la Resolución 4539 del 29 de octubre de 2008 para la expedición del Manifiesto Electrónico de Carga se aplicará una vez entren en operación la totalidad de los corredores del país.

**Resolución 696 de 2009 Artículo 5°.** Con el propósito de garantizar la operación de las empresas ante eventuales caídas del sistema, el Ministerio de Transporte efectuará a través del aplicativo Manifiesto Electrónico de Carga una asignación contingente equivalente a cinco (5) días de operación según los consumos de rangos reportados por las empresas cumpliendo los estándares requeridos.

Esta asignación, que será utilizada por las empresas de carga, tendrá plena validez ante las autoridades competentes y su veracidad será verificada por estas a través de los mecanismos de control dispuestos para tal fin.

**Resolución 696 de 2009 Artículo 6°.** El Ministerio de Transporte garantizará el acceso al aplicativo Manifiesto Electrónico de Carga a las autoridades competentes y será igualmente a través de este acceso como se verificará la validez de los rangos asignados con anterioridad y empleados por las empresas hasta la implementación total del aplicativo Manifiesto Electrónico de Carga.

**Resolución 696 de 2009 Artículo 7°.** El Ministerio de Transporte evaluará y publicará a través de su página de internet los avances en la implementación del aplicativo Manifiesto Electrónico de Carga a fin mostrar los avances y logros del proyecto.

**Resolución 3924 de 2008 Artículo 9°.** Adoptar como documento de transporte el formato Manifiesto Unico de Carga Anexo número 1, el cual hace parte integral de la presente resolución.

**Resolución 3924 de 2008 Artículo 10.** El formato Manifiesto Unico de Carga debe generarse, expedirse y portarse en todas las operaciones de transporte que realizan las empresas de servicio público de transporte de carga tanto a nivel urbano como intermunicipal.

El manifiesto de carga se expedirá en original y dos (2) copias, firmados por la empresa de transporte habilitada y por el propietario o conductor del vehículo. El original deberá ser portado por el conductor durante todo el recorrido; la primera copia será conservada por la empresa de transporte, y la segunda copia deberá ser conservada por el propietario y/o conductor del vehículo.

**Parágrafo 1°.** El original del manifiesto de Carga enviado por medios electrónicos, ópticos o similares, tales como Intercambio Electrónico de Datos, EDI, Internet, correo electrónico, télex o telefax, podrá ser portado por el conductor durante el recorrido y surte los efectos del original.

**Parágrafo 2°.** El Ministerio de Transporte remitirá en forma electrónica la información enviada por las empresas de transporte de carga habilitadas, a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, DIAN.

**Decreto 173 de 2001 Artículo 29. Información.** El formato de manifiesto de carga debe contener como mínimo la siguiente información:

- Nombre de la empresa que lo expide.
- Nombre e identificación del propietario, remitente y destinatario de las mercancías.
- Descripción del vehículo en que se transporta, así como la identificación y dirección del propietario o poseedor y conductor del mismo.
- Descripción de la mercancía transportada, indicando su peso y/o volumen.
- Lugar y dirección de origen y destino de las mercancías.
- Precio del flete en letras y números.
- Fecha y lugar del pago del valor del flete.
- Seguros.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 16391 del 25 de marzo de 2009:** *“Para el caso puntual del manifiesto electrónico, es preciso señalar que si bien las empresas de servicio público de transporte de carga envían la información correspondiente a los manifiestos expedidos, también es cierto que deben cumplir los estándares y condiciones establecidas en la resolución que los reglamenta, por lo tanto dicho valor se justifica en la medida que el Ministerio de Transporte lleva el control del sistema de información”*

**Decreto 173 de 2001 Artículo 30. Remesa Terrestre de Carga.** Además del manifiesto de carga, el transportador autorizado está obligado a expedir una remesa terrestre de carga de acuerdo con lo señalado en los artículos 1018 y 1019 del Código de Comercio, en la cual constarán las especificaciones establecidas en el artículo 1010 del mismo código, proporcionadas por el remitente, así como las condiciones generales del contrato de transporte.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 8192 del 7 de marzo de 2005:** *“... la vinculación de un vehículo de transporte de carga a una empresa se efectúa mediante la suscripción de un contrato de vinculación o la expedición del respectivo manifiesto de carga, pero no requiere de carnet de afiliación, por lo tanto para la realización de operaciones de transporte de carga los conductores de los vehículos, además de los documentos establecidos en la Ley 769 de 2002 para su circulación por las vías País, tales como: la licencia de tránsito, licencia de conducción, revisión técnico-mecánica y de gases, seguro obligatorio, deberán portar los documentos de transporte así: 1. El Manifiesto de Carga; 2. La Tarjeta de Registro del vehículo y 3. Remesa terrestre de carga”*

**Comentario del Editor:** La remesa terrestre de carga es el documento donde se encuentran estipulados de acuerdo al Código del Comercio artículo 1010 referente a las especificaciones establecidas en el contrato de transporte y las condiciones generales del mismo; este documento se expedirá, por lo menos en dos ejemplares; uno de estos, firmado por el transportador y deberá ser entregado al destinatario.

**Decreto 173 de 2001 Artículo 31. Otros Documentos.** Además del manifiesto de carga, debe portar durante la conducción, los demás documentos que los reglamentos establezcan para el transporte de mercancías de carácter peligroso, restringido o especial.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 75383 del 24 de septiembre de 2009 y 36171 del 30 de octubre de 2009:**

*“Los vehículos que transportan sustancias catalogadas como peligrosas, deberán portar además de los documentos obligatorios para el tránsito, establecidos en la ley 769 (SOAT, licencia de tránsito, licencia de conducción, certificado de la revisión técnico-mecánica y de gases), la tarjeta de emergencia de que trata el Decreto 1602 y el manifiesto de carga si es un vehículo de servicio público o la remesa de carga si se trata de un vehículo particular.”*

**Decreto 173 de 2001 Artículo 32. Titularidad.** Cuando se realice el servicio particular o privado de transporte terrestre automotor de carga, el conductor del vehículo deberá exhibir a la autoridad de tránsito y transporte que se lo solicite, la correspondiente factura de compraventa de la mercancía y/o remisión, que demuestre que su titularidad corresponde a quien hace este transporte, o la prueba de que la carga se generó dentro del ámbito de las actividades de este particular y que además se es propietario o poseedor del respectivo vehículo.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 17087 del 2 de mayo de 2005:** *“... al efectuarse el servicio particular o privado de transporte terrestre automotor de carga el conductor debe exhibir a la autoridad de tránsito y transporte la correspondiente factura de compraventa de la mercancía y/o remisión, que demuestre que su titularidad corresponde a quien hace este transporte, o la prueba de que la carga se generó dentro del ámbito de las actividades del particular y que además es el propietario del respectivo vehículo.”*

**Conceptos Ministerio de Transporte N° 27138 del 14 de mayo 30720 del 29 de mayo de 2008:** *“Puntualizando en su consulta y tomando como base la disposición anteriormente citada tenemos que la norma indistintamente del lugar de origen al lugar de destino, no hace excepción en cuanto al porte del documento, pero enfatiza en la exigibilidad, para quienes estén transportando carga a un tercero a través de una empresa de transporte debidamente habilitada para movilizar mercancías. De esta manera queda establecido que el transporte del vehículo en mal estado, al taller de reparación requiere el porte del manifiesto de carga, así sea en el perímetro urbano; el indicativo que arroja la pauta para su porte y exigibilidad es el transportar mercancías con las características de que trata el artículo 17 de la Resolución 2000 del 2 de agosto de 2004”*

## LIBRO QUINTO

### OTRAS DISPOSICIONES REGLAMENTARIAS

**Decreto 173 de 2001 Artículo 33. Sucursales.** Las empresas que establezcan sucursales serán solidariamente responsables por todas las obligaciones que adquieran en desarrollo de la operación del transporte de carga.

**Decreto 173 de 2001 Artículo 34. Transición.** Las empresas que cuenten con licencia de funcionamiento vigente, tendrán doce (12) meses contados a partir de la publicación del presente Decreto para acreditar los requisitos exigidos para la habilitación.

**Parágrafo.** Las disposiciones relacionadas con la operación y la prestación del servicio, serán de aplicación inmediata.

**Decreto 173 de 2001 Artículo 35. Empresas Habilitadas.** Las empresas que obtuvieron habilitación en vigencia de los Decretos 091 y 1554 de 1998, la mantendrán de manera indefinida, debiendo solamente ajustar el capital pagado o patrimonio líquido conforme a lo dispuesto en el numeral 9 del artículo 13 del presente Decreto.

**Decreto 173 de 2001 Artículo 36. Actuaciones Iniciadas.** Las actuaciones administrativas iniciadas, los términos que hubieren empezado a correr y los recursos interpuestos, continuarán su trámite y se regirán por las disposiciones vigentes en el momento de su radicación.

**Parágrafo.** Las empresas que hayan radicado su solicitud de habilitación en vigencia de los Decretos 091 y 1554 de 1998 y que a la fecha de publicación de este Decreto no han obtenido pronunciamiento expreso del Ministerio de Transporte, podrán acogerse a las nuevas condiciones estipuladas en la presente disposición.

**Decreto 173 de 2001 Artículo 37. Vigencia.** El presente Decreto rige a partir de la fecha de su publicación y deroga el Decreto 1554 del 4 de agosto de 1998.

## LIBRO SEXTO

### TRANSPORTE DE GANADO

#### SECCIÓN I ASPECTOS GENERALES

**Decreto 3149 de 2006 Artículo 7°.** *Guía de Transporte Ganadero.* El documento que habilita al sujeto transportador para el transporte de ganado bovino y bufalino, se denominará Guía de Transporte Ganadero. Las condiciones y forma de expedición serán determinadas por el Ministerio de Transporte, mediante resolución que será expedida dentro de los noventa (90) días siguientes a la vigencia del presente decreto.

En la determinación del horario de movilización, se tendrá en cuenta, de manera especial, la realización de ferias y exposiciones, para que dichos eventos se puedan realizar de acuerdo con los horarios establecidos para los mismos, sin perjuicio de la obligación de preservar la seguridad y protección de las personas y semovientes que se movilicen con destino a aquellos.

**Reglamentación:** Resolución 5131 de 2007

**Resolución 5131 de 2007 Artículo 3°.** Adoptar como Guía de Transporte Ganadero el formato anexo a la presente resolución, el cual hace parte integral de la misma.

**Resolución 5131 de 2007 Artículo 4°.** Los vehículos de transporte terrestre y fluvial destinados a movilizar ganado bovino y bufalino deberán a partir del 1° de febrero de 2008 portar la Guía de Transporte Ganadero expedida por las organizaciones gremiales ganaderas habilitadas por el Ministerio de Agricultura o por la alcaldía del municipio de origen del transporte a falta de aquellas, la cual deberá ser portada en lugar visible durante todo el recorrido.

**Parágrafo.** La Guía de Transporte Ganadero se expedirá en original y una (1) copia, firmadas por el funcionario autorizado de la Organización Gremial Ganadera o por la Alcaldía del municipio de origen del transporte que la expide y por el propietario o conductor del vehículo. La original deberá ser portada por el conductor durante todo el recorrido y la copia será conservada por quien la expide. Para todos los efectos a que haya lugar, la Guía de Transporte Ganadero, equivaldrá al manifiesto de carga, para los vehículos de servicio público de carga.

**Decreto 3149 de 2006 Artículo 8°.** **Modificado Decreto 414 de 2007 Artículo 2°.** *Obligatoriedad.* Para la comercialización de ganado, todo ganadero está obligado a contar con el respectivo bono de venta, independientemente del medio utilizado para adelantar la transacción, sea este el de la subasta pública, Internet o cualquier medio idóneo legalmente permitido.

Para el transporte de ganado será obligatorio contar con la guía de transporte ganadero. Para la expedición de este documento serán requisitos indispensables la presentación de la guía sanitaria de movilización interna expedida por el ICA y el bono de venta, si la persona que va a movilizar el ganado no es su primer dueño.

Los bonos de venta y guías de transporte serán expedidos por las Organizaciones Gremiales de Ganaderos respectivas. Para las zonas donde no haya Organización Gremial Ganadera, dichos documentos serán expedidos por la Alcaldía Municipal”.

**Parágrafo.** De acuerdo con lo establecido en el artículo 3° de la Ley 914 de 2004, si se contrata la administración del Sistema Nacional de Identificación e Información de Ganado Bovino en un organismo de naturaleza privada, este no tendrá competencia para expedir bonos de venta, guías de transporte y registrar hierros.

**Decreto 3149 de 2006 Artículo 9°. Modificado Decreto 414 de 2007 Artículo 3°. Registro de las Organizaciones Gremiales Ganaderas.** Las Organizaciones Gremiales Ganaderas, entendiéndose por estas toda asociación, comité, federación u organización del sector, conformada por personas dedicadas al ejercicio de la actividad ganadera en sus diversas modalidades y tipos de explotación, podrán realizar el registro de hierros, la expedición de los Bonos de Venta y Guías de Transporte ganaderas, previa autorización del Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural y el Ministerio de Transporte, según el caso.

Los requisitos que habilitan a dichas organizaciones para expedir los registros de hierros y bonos de venta, serán los determinados por el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, mediante resolución que deberá expedirse dentro de los ciento veinte (120) días siguientes a la vigencia del presente decreto. Los requisitos que habilitan a las organizaciones para expedir las guías de transporte ganaderas serán establecidos mediante resolución por el Ministerio de Transporte dentro de los ciento veinte (120) días siguientes a la vigencia del presente decreto. De tal forma, cada uno de los Ministerios citados verificarán el cumplimiento de los requisitos establecidos en la reglamentación que ha expedido en desarrollo de la facultad consagrada en el presente inciso.

**Parágrafo.** La competencia para verificar el cumplimiento de los requisitos anteriormente mencionados la tienen el Ministerio de Transporte y de Agricultura y Desarrollo Rural, de acuerdo a la reglamentación que expida cada uno de ellos, pudiendo contratar esta función.

**Reglamentación:** Resolución 4134 de 2009

**Resolución 4134 de 2009 Artículo 1°.** Los requisitos que habilitan a las Organizaciones Gremiales Ganaderas para expedir las Guías de Transporte Ganadero serán los mismos reglamentados por el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, mediante Resolución 0070 del 15 de marzo de 2007, para expedir Bonos de Venta y Registros de Hierros o aquella que la modifique o sustituya.

En consecuencia, se entenderán habilitadas para expedir las Guías de Transporte Ganadero a las mismas Organizaciones Gremiales Ganaderas a las que el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural o la entidad contratada por este para el efecto, haya emitido autorización para expedir los registros de hierros y bonos de venta

## **SECCIÓN II MOVILIZACIÓN DE GANADO**

**Decreto 3149 de 2006 Artículo 10. Modificado Decreto 414 de 2007 Artículo 4° Requisitos.** Los requisitos para la movilización fluvial, marítima o terrestre de ganado en el territorio nacional serán los siguientes: Guía de Transporte Ganadero, Guía Sanitaria de Movilización interna expedida por el Instituto Colombiano Agropecuario, ICA, y manifiesto de carga expedido únicamente por la empresa de transporte legalmente constituida y registrada, cuando sea del caso.

**Decreto 3149 de 2006 Artículo 11. Registro de Transportadores.** Todas aquellas personas jurídicas y naturales que presten el servicio de transporte de ganado bovino y bufalino en el territorio nacional, deberán registrarse ante la Organización Gremial Ganadera habilitada de conformidad con lo dispuesto

por el artículo 9 del presente Decreto, localizada en su área de influencia o en la Alcaldía Municipal a falta de aquella. Las condiciones para el registro serán determinadas por el Ministerio de Transporte, mediante resolución que será expedida dentro de los noventa (90) días siguientes a la vigencia del presente decreto.

**Parágrafo 1º.** La base de datos del registro único de transporte de ganado bovino y bufalino será administrada por el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural o por quien éste designe para tal efecto y será actualizada diariamente. Esta base de datos contará con una interface permanente y en Línea al Centro de Información Estratégica Vial - CIEV del Ministerio de Transporte. Por medio del CIEV la Fuerza Pública encargada del control y seguridad de las carreteras podrá corroborar la legalidad del transporte de ganado bovino y bufalino en el país.

**Parágrafo 2º.** Las personas jurídicas y naturales autorizadas para transportar ganado bovino y bufalino, están obligadas a velar porque la movilización no genere maltrato ni lesión alguna contra la integridad física de los animales. La transgresión a esta disposición acarreará las sanciones previstas en las normas pertinentes.

**Reglamentado:** Resolución 5131 de 2007

**Resolución 5131 de 2007 Artículo 1º. Registro de Transportadores.** Para obtener la guía de transporte ganadero, los transportadores dedicados a esta actividad deberán previamente registrarse ante las organizaciones gremiales ganaderas, o ante la alcaldía de su municipio a falta de aquellas, portando los siguientes documentos:

1. Certificado de existencia y representación legal en caso de personas jurídicas o fotocopia de la cédula de ciudadanía para personas naturales, indicando en ambos casos la dirección y teléfono.
2. Fotocopia (s) de la licencia de tránsito de (los) vehículo (s) que se registrará (n)

**Resolución 5131 de 2007 Artículo 2º.** El Registro como transportador de ganado bovino y bufalino tendrá una vigencia de 5 años. La relación de vehículos destinados por el transportador inscrito podrá ser actualizada en cualquier momento a solicitud del mismo.

El Registro contendrá un número único, consecutivo, el cual se construirá con los códigos numéricos asignados por el Departamento Nacional de Estadística – DANE, a los departamentos y municipios, a los cuales se les agregará un número consecutivo, iniciando con el número 1. Este número corresponderá al del Registro Unico, que identificará a cada transportador.

**Decreto 3149 de 2006 Artículo 12. Horario de movilización.** La movilización de ganado mayor<sup>101</sup> en todo el territorio nacional, sólo se podrá realizar dentro de los horarios establecidos por la autoridad competente, la cual tendrá en cuenta como criterio orientador, para el ejercicio de esta función, las circunstancias de seguridad y orden público que se presenten en las diferentes zonas del territorio nacional

**Decreto 3149 de 2006 Artículo 13. Modificado Decreto 414 de 2007 Artículo 5º Registro policial.** La Policía Nacional dispondrá de una base de datos que estará al alcance de los comandos regionales y departamentales y que deberá ser consultada por el personal de la Policía Nacional o demás entidades que conforman la Fuerza Pública, destacado en los retenes de control establecidos o que se establezcan en las carreteras nacionales.

---

<sup>101</sup> Están incluidos dentro de esta categoría el ganado vacuno, caballo, mular, entre otros

El Registro de Control que residirá en la base de datos contendrá al menos la siguiente información: Número del Bono de Venta (si el animal ha sido objeto de una compraventa o su propiedad ha sido transferida), Número de la Guía de Transporte Ganadero, el número, edad, clase, sexo y hierro del ganado transportado, procedencia y destino final y el nombre del vendedor o enajenante y comprador o adquirente, número único de registro de transporte, placa del vehículo y nombre de la empresa a que está afiliado.

Las Organizaciones Gremiales Ganaderas y las alcaldías deberán suministrar la información que recauden conforme al presente decreto a la entidad que el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural haya designado como administradora del Sistema Nacional de Identificación e información de Ganado Bovino, SINIG, de acuerdo con la Ley 914 de 2004.

Así mismo, la entidad que haya sido designada por el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural como administradora del Sistema Nacional de Identificación e Información de Ganado Bovino, de acuerdo con la Ley 914 de 2004, transferirá esta información a la Policía Nacional, al CIEV y al SINIG

**Decreto 3149 de 2006 Artículo 14. Verificación de la información.** La Policía Nacional en ejercicio de sus competencias y actividades de control, verificará la consistencia de la información que suministre el transportador, y en caso de que ésta no coincida con el registro de que trata el artículo anterior, informará a la autoridad competente, para que ésta tome las medidas respectivas conforme a la Ley.

## LIBRO SEPTIMO

### TRANSPORTE DE ALIMENTOS

#### SECCIÓN I CONDICIONES GENERALES

**Ley 9 de 1979 Artículo 278.** Los vehículos destinados al transporte de alimentos, bebidas y materias primas, deberán ser diseñados y construidos en forma que protejan los productos de contaminaciones y aseguren su correcta conservación. Además, deberán conservarse siempre en excelentes condiciones de higiene. El Ministerio de Salud reglamentará las condiciones higiénico-sanitarias que deben cumplir.

**Ley 9 de 1979 Artículo 279.** Los vehículos destinados al transporte de alimentos o bebidas que deben ser conservados en frío, deberán tener equipos adecuados que permitan mantener estos productos en buen estado de conservación hasta su destino final.

**Ley 9 de 1979 Artículo 280.** Se prohíbe depositar alimentos directamente en el piso de los vehículos de transporte, cuando esto implique riesgos para la salud del consumidor.

**Ley 9 de 1979 Artículo 281.** Se prohíbe transportar, conjuntamente, en un mismo vehículo, bebidas o alimentos, con sustancias peligrosas o cualquiera otra sustancia susceptible de contaminarlos.

**Ley 9 de 1979 Artículo 282.** Los recipientes o implementos que se utilicen para el transporte de alimentos o bebidas deberán estar siempre en condiciones higiénicas.

**Decreto 3075 de 1997 Artículo 5°.** *Leche.* La producción, procesamiento, almacenamiento, transporte, envase, rotulación, expendio y demás aspectos relacionados con la leche se regirán por la ley 09/79 y los Decretos reglamentarios 2437 de 1983, 2473 de 1987<sup>102</sup> y los demás que los modifiquen, sustituyan o adicionen.

**Decreto 3075 de 1997 Artículo 30.** Las operaciones y condiciones de almacenamiento, distribución, transporte y comercialización de alimentos deben evitar:

- a. La contaminación y alteración del alimento
- b. La Proliferación de microorganismos indeseables en el alimento; y
- c. El deterioro o daño del envase o embalaje

**Decreto 3075 de 1997 Artículo 33.** *Transporte.* El transporte de alimentos deberá cumplir con las siguientes condiciones:

- a. Se realizará en condiciones tales que excluyan la contaminación y/o la proliferación de microorganismos y protejan contra la alteración del alimento o los daños del envase.
- b. Los alimentos y materias primas que por su naturaleza requieran mantenerse refrigerados o congelados deben ser transportados y distribuidos bajo condiciones que aseguren y garanticen el mantenimiento de las condiciones de refrigeración o congelación hasta su destino final.
- c. Los vehículos que posean sistema de refrigeración o congelación, deben ser sometidos a revisión periódica, con el fin de que su funcionamiento garantice las temperaturas requeridas para la buena conservación de los alimentos y contaran con indicadores y sistemas de registro de estas temperaturas.
- d. La empresa está en la obligación de revisar los vehículos antes de cargar los alimentos, con el fin de asegurar que se encuentren en buenas condiciones sanitarias.
- e. Los vehículos deben ser adecuados para el fin perseguido y fabricados con materiales tales que permitan una limpieza fácil y completa. Igualmente se mantendrán limpios y, en caso necesario se someter n a procesos de desinfección.
- f. Se prohíbe disponer los alimentos directamente sobre el piso de los vehículos. Para este fin se utilizaran los recipientes, canastillas, o implementos de material adecuado, de manera que aislen el producto de toda posibilidad de contaminación y que permanezcan en condiciones higiénicas.
- g. Se prohíbe transportar conjuntamente en un mismo vehículo alimentos y materias primas con sustancias peligrosas y otras que por su naturaleza representen riesgo de contaminación del alimento o la materia prima.
- h. Los vehículos transportadores de alimentos deberán llevar en su exterior en forma claramente visible la leyenda: Transporte de Alimentos.
- i. El transporte de alimentos o materias primas en cualquier medio terrestre, aéreo, marítimo o fluvial dentro del territorio nacional no requiere de certificados, permisos o documentos similares expedidos por parte de las autoridades sanitarias.

---

<sup>102</sup> Estos dos Decretos fueron derogados expresamente por el Decreto 616 de 2006

## **SECCIÓN II TRANSPORTE DE LECHE**

**Decreto 616 de 2006 Artículo 10.** *Recolección y transporte de la leche cruda hacia las plantas de enfriamiento o plantas de procesamiento.* La recolección y transporte de la leche cruda debe cumplir con los siguientes requisitos:

1. La leche debe refrigerarse a 4°C +/- 2°C inmediatamente después del ordeño o entregarse a las plantas de enfriamiento o procesamiento en el menor tiempo posible, garantizando la conservación e inocuidad. La leche debe transportarse al centro de acopio en cantinas o tanques diseñados para ese fin o preferiblemente en vehículos carrotanques isotérmicos de acero inoxidable. No se permite el uso de recipientes plásticos.
2. El acceso de personal y vehículos al lugar de recogida debe ser adecuado para garantizarla oportuna recolección, mínima manipulación y evitar la contaminación de la leche.
3. Previamente a la recolección de la leche, el personal que realiza la recolección en el hato individual debe hacer inspección organoléptica de la leche (olor, color y aspecto). El transportador de leche tomará muestras de leche cruda y las transportará refrigeradas, con el propósito de verificar su calidad en el laboratorio.
4. El personal encargado de recoger y transportar la leche no debe entrar en los establos u otros lugares donde se alojan los animales o a sitios donde hay estiércol; si la ropa o calzado se llegase a contaminar con estiércol u otras sustancias, estos deben cambiarse o limpiarse antes de continuar con su trabajo.
5. El personal encargado de recoger y transportar leche cruda se ceñirá a lo establecido en el Decreto 3075 de 1997 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya, en lo referente al transporte y personal manipulador de alimentos.

**Decreto 616 de 2006 Artículo 55.** *De la leche cruda.* El transporte de leche cruda, proveniente de los hatos, con destino a los establecimientos a que se refiere el presente reglamento técnico, podrá hacerse:

1. En carro tanques.
2. En vehículos dotados con recipientes apropiados para este fin.

**Decreto 616 de 2006 Artículo 56.** *De la leche cruda enfriada.* El transporte de leche proveniente de las plantas para enfriamiento o centrales de recolección, con destino a plantas para procesamiento de leche, sólo podrá hacerse en carro-tanques isotérmicos o vehículos con sistemas de refrigeración que garanticen una temperatura menor a 10°C en la leche.

**Decreto 616 de 2006 Artículo 57.** *Requisitos generales de los vehículos transportadores de leche cruda.* Los carro tanques isotérmicos y vehículos con sistemas de refrigeración destinados para el transporte de leche cruda además de los requisitos establecidos en el Decreto 3075 de 1997 y en las normas que lo modifiquen, adicione o sustituyan, deberán cumplir con los siguientes:

1. Las partes interiores de la unidad de transporte, incluyendo techo y piso deben ser herméticas, así como los dispositivos de cierre de los vehículos y de ventilación y circulación de aire, deben estar

- fabricadas con materiales resistentes a la corrosión, impermeables, con diseños y formas que no permitan el almacenamiento de residuos y que sean fáciles de limpiar, lavar y desinfectar. Adicionalmente las superficies deben permitir una adecuada circulación de aire.
2. La unidad de transporte debe tener aislamiento térmico revestido en su totalidad para reducir la absorción de calor.
  3. Las esclusas deben ser herméticas, de modo que una vez dentro, la carga quede aislada del exterior.
  4. El diseño de la unidad de transporte debe permitir la evacuación de las aguas de lavado. En caso de que la unidad de transporte tenga orificios para drenaje, estos deben permanecer cerrados mientras la unidad contenga el alimento.

**Decreto 616 de 2006 Artículo 58.** *Requisitos generales de transporte de leche pasteurizada y ultra pasteurizada.* Durante el transporte de leche pasteurizada y ultra pasteurizada, los vehículos deben contar con furgones isotérmicos, que garanticen la temperatura de refrigeración (4°C +/- 2°C).

**Decreto 616 de 2006 Artículo 59.** *Requisitos generales de los vehículos transportadores de leche ultra alta temperatura UAT, esterilizada y leche en polvo.* Los vehículos destinados para tal propósito deberán cumplir con los requisitos establecidos en el Decreto 3075 de 1997 y demás normas que la modifiquen, adicione o sustituyan.

### **SECCIÓN III**

## **CONDICIONES PARA LOS VEHICULOS QUE TRANSPORTAN CARNE, PESCADO O ALIMENTOS FACILMENTE CORRUPTIBLES**

**Resolución 2505 de 2004 Artículo 1º.** *Objeto y Ámbito de Aplicación.* La presente Resolución tiene por objeto regular las condiciones mínimas que deben cumplir los vehículos que transporten carne, pescado o alimentos fácilmente corruptibles, en todo el territorio nacional, de conformidad con lo establecido en el artículo 131 literal B de la Ley 769 de 2002, principalmente en los aspectos relacionados con los requisitos de las unidades de transporte destinadas a dicha actividad y el procedimiento de control.

**Resolución 2505 de 2004 Artículo 2º.** *Alcance.* Para efectos de esta Resolución se consideran alimentos corruptibles los siguientes: Carne fresca de las diferentes especies animales declaradas aptas para el consumo humano (bovinos, porcinos, aves, ovinos, caprinos, conejos, equinos) y otras que el Ministerio de la Protección Social declare como aptas para dichos fines; pescado fresco y otros productos de la pesca, y productos que de acuerdo a la información contenida en su rotulado, requieran condiciones especiales de refrigeración o congelamiento.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 12007 del 1 de abril de 2005:** "Así las cosas, la Resolución No. 002505 de 2004, expedida por el Ministerio de Transporte no incluyó el pan como alimento corruptible, sin embargo la citada disposición señala que los productos que de acuerdo a la información del rotulado requieran condiciones especiales de refrigeración o congelamiento, para su traslado, debe efectuarse teniendo en cuenta esta exigencia como en los lugares con altas temperaturas. En principio conforme a la disposición citada este producto en condiciones normales de índole ambiental, no requieren de refrigeración."

**Resolución 2505 de 2004 Artículo 3º.** *Definiciones.* Sin perjuicio de las normas vigentes en materia sanitaria y para la aplicación de la presente Resolución, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

**Alimento Congelado:** Es aquel, en que la mayor parte de su agua libre se ha transformado en hielo, al ser sometido a un proceso de congelación, especialmente concebido para preservar su integridad y calidad y para reducir, en todo lo posible las alteraciones físicas, bioquímicas y microbiológicas, tanto en la fase de congelación como en la conservación posterior. Se considera alimento congelado aquel cuya temperatura no es superior a menos dieciocho grados centígrados (-18° C)

**Alimento Refrigerado:** Es aquel enfriado a una temperatura de cero a cuatro grados centígrados (0° C a 4° C) para preservar su integridad y calidad, reduciendo, las alteraciones físicas, bioquímicas y microbiológicas, de tal forma que en todos los puntos su temperatura sea superior a la de su punto de congelación.

**Cadena de Frío:** Es el conjunto de actividades que deben realizarse para mantener los productos bajo condiciones requeridas y controladas, (temperatura, humedad relativa, iluminación, entre otras).

**Carne Fresca:** Aquella que mantiene inalterable las características físicas, químicas y organolépticas que la hacen apta para el consumo humano y que, salvo la refrigeración o congelación no ha sido sometida a ningún tratamiento para asegurar su conservación. Por extensión se consideran como carne, las vísceras y otras partes comestibles de los animales de consumo humano.

**Pescado Fresco y Otros Productos de la Pesca:** Aquellos que mantienen inalterables las características físicas, químicas y organolépticas que lo hacen apto para el consumo humano y que, salvo la refrigeración o congelación no ha sido sometido a ningún tratamiento para asegurar su conservación.

**Temperatura Exigida de Transporte:** Es la temperatura a la que se debe transportar el producto de acuerdo con las reglamentaciones sanitarias vigentes o la establecida por el remitente del producto.

**Unidad de Frío:** Equipo que mantiene en forma controlada, la temperatura de un contenedor o de la unidad de transporte para productos que requieren refrigeración o congelación.

**Unidad de Transporte:** Es el espacio destinado en un vehículo para la carga a transportar, en el caso de los vehículos rígidos se refiere a la carrocería y en los articulados al remolque o al semirremolque.

**Vehículo Isothermo:** Vehículo en que la unidad de transporte está construida con paredes aislantes, incluyendo puertas, piso y techo (y que permiten limitar los intercambios de calor entre el interior y el exterior de la unidad de transporte).

**Vehículo Refrigerado:** Vehículo isothermo, que posee una unidad de frío, la cual permite reducir la temperatura del interior de la unidad de transporte o contenedor a -20° C y de mantenerla inclusive, para una temperatura ambiental exterior media de 30 ° C.

**Resolución 2505 de 2004 Artículo 4º. Requisitos.** La unidad de transporte de los vehículos destinados a la movilización de los productos objeto de esta Resolución, debe cumplir con los siguientes requisitos:

Las partes interiores de la unidad de transporte, incluyendo techo y piso deben ser herméticas, así como los dispositivos de cierre de los vehículos y de ventilación y circulación interna de aire, deben estar fabricadas con materiales resistentes a la corrosión, impermeables, con diseños y formas que no permitan el almacenamiento de residuos y que sean fáciles de limpiar, lavar y desinfectar. Adicionalmente las superficies deben permitir una adecuada circulación de aire.

La unidad de transporte debe tener aislamiento térmico revestido en su totalidad para reducir la absorción de calor.

Las puertas deben ser herméticas, de modo que una vez dentro, la carga quede aislada del exterior.

El diseño de la unidad de transporte debe permitir la evacuación de las aguas de lavado. En caso que la unidad de transporte tenga orificios para drenaje, estos deben permanecer cerrados mientras la unidad contenga el alimento.

Toda unidad de transporte en donde se movilicen alimentos refrigerados o congelados debe estar equipada con un adecuado sistema de monitoreo de temperatura de fácil lectura y ubicado en un lugar visible, donde se pueda verificar la temperatura requerida y la temperatura real del aire interno, desde el momento en que se cierran las puertas de la unidad de transporte.

En el caso de unidades de transporte sin unidad de frío se debe contar con un sistema de monitoreo sencillo y apropiado para las condiciones de entrega del producto. Este sistema puede ser un termómetro de punzón para alimentos, debidamente calibrado, cintas indicadoras de temperatura ó termógrafos desechables, entre otros.

La unidad de transporte destinada a contener los productos objeto de esta reglamentación debe estar libre de cualquier tipo de instalación o accesorio que no tenga relación con la carga o sistema de enfriamiento de los productos, en el caso de los cilindros

para el almacenamiento de gas natural comprimido vehicular, estos deben estar completamente aislados del habitáculo de carga, estar equipados con dispositivos de venteo que eviten el ingreso de combustible al interior de la unidad de transporte y lo envíe al exterior del vehículo en una eventual fuga, los cuales deberán cumplir los reglamentos técnicos expedidos por la autoridad competente, que apliquen para vehículos que operen con GNV. En el caso de camiones no debe existir comunicación entre la unidad de carga y la cabina del conductor.

El transporte de alimentos definidos en esta Resolución se podrá realizar en vehículos tipo isotermo que garanticen la temperatura exigida de transporte, de tal forma que conserven sus características de inocuidad.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 28798 del 20 de junio de 2006:** *“Las operaciones y condiciones de almacenamiento, distribución y transporte de alimentos deben cumplir algunas condiciones tales que excluyan la contaminación y/o proliferación de microorganismos y protejan contra la alteración del alimento o daños del envase y en vehículos adecuados para el fin perseguido, fabricados con materiales que permitan una limpieza completa”*

**Resolución 2505 de 2004 Artículo 5º. Procedimiento de Control.** La verificación del cumplimiento de las disposiciones establecidas en esta Resolución, serán realizadas por las Autoridades de Transporte y Tránsito los cuales podrán contar con el apoyo de las Autoridades Sanitarias cuando lo consideren necesario.

## **SECCIÓN IV TRANSPORTE DE CARNE**

**Decreto 3149 de 2006 Artículo 17. Documentos de acreditación.** El transportador autorizado de carne en canal, deberá portar la Guía de Transporte y cuando quien comercialice la carne sea directamente la planta de sacrificio o frigoríficos dicho documento deberá indicar: el nombre del destinatario, nit o cédula de ciudadanía, localidad, cantidad de carne en kilogramos, y la planta de sacrificio.

**Decreto 3149 de 2006 Artículo 18. Modificado Decreto 414 de 2007 Artículo 6º Documentación.** Quien lleve el ganado al sacrificio deberá presentar los siguientes documentos: Guía Sanitaria de Movilización Interna expedida por el Instituto Colombiano Agropecuario, ICA, Bono de Venta que acredite la propiedad de los animales (si no es el primer propietario) y Guía de Transporte Ganadero.

Todo lo anterior sin perjuicio del pago de los impuestos, tasas y contribuciones parafiscales, que se deba realizar al momento del sacrificio de conformidad con las normas legales respectivas.

La realización de la actividad de sacrificio en contravención del presente artículo será sancionable de conformidad con las disposiciones administrativas, disciplinarias y penales, según corresponda.

**Parágrafo.** La Policía Nacional adelantará un plan constante de control para identificar mataderos clandestinos con el fin de garantizar al consumidor el origen y calidad del producto ofrecido, sin perjuicio del ejercicio de las competencias asignadas a las autoridades ambientales y sanitarias. Así mismo coordinará con las autoridades locales los requerimientos para su sellamiento conforme a la normatividad vigente. La carne decomisada en estos mataderos clandestinos será destruida para evitar su venta, consumo y distribución al público”.

**Decreto 3149 de 2006 Artículo 19. Transporte de carne.** Sólo se permitirá el transporte de carne proveniente de los mataderos autorizados por la autoridad sanitaria competente.

El transporte de carne sólo se hará en vehículos especialmente acondicionados y aprobados por la autoridad sanitaria competente de conformidad con lo dispuesto por el Ministerio de Transporte.

Sólo se permitirá el transporte intermunicipal de carne en canal proveniente de mataderos autorizados para la exportación intraregional o intradepartamental.

**Decreto 3149 de 2006 Artículo 24. Derogado Decreto 414 de 2007 Artículo 7°. Licencia Sanitaria de Movilización.**

## LIBRO OCTAVO

### TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS

#### SECCIÓN I ASPECTOS GENERALES

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 1°. Objetivo.** El presente decreto tiene por objeto establecer los requisitos técnicos y de seguridad para el manejo y transporte de mercancías peligrosas por carretera en vehículos automotores en todo el territorio nacional, con el fin de minimizar los riesgos, garantizar la seguridad y proteger la vida y el medio ambiente, de acuerdo con las definiciones y clasificaciones establecidas en la Norma Técnica Colombiana NTC 1692 “Transporte de mercancías peligrosas. Clasificación, etiquetado y rotulado”, segunda actualización –Anexo N° 1–.

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 2°. Alcance y aplicación.** El presente decreto aplica al transporte terrestre y manejo de mercancías peligrosas, los cuales comprenden todas las operaciones y condiciones relacionadas con la movilización de estos productos, la seguridad en los envases y embalajes, la preparación, envío, carga, segregación, trasbordo, trasiego, almacenamiento en tránsito, descarga y recepción en el destino final. El manejo y transporte se considera tanto en condiciones normales, como las ocurridas en accidentes que se produzcan durante el traslado y almacenamiento en tránsito.

Cuando se trate de transporte de desechos peligrosos objeto de un movimiento transfronterizo, se debe dar aplicación en lo dispuesto en el Convenio de Basilea, ratificado por la Ley 253 de 1996.

El presente reglamento aplica a todos los actores que intervienen en la cadena del transporte, es decir, el remitente y/o dueño de la mercancía, destinatario (personas que utilizan la infraestructura del transporte de acuerdo con lo establecido en el artículo 9° de la Ley 105 de 1993), empresa transportadora, conductor del vehículo y propietario o tenedor del vehículo de transporte de carga.

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 3°. Definiciones.** Para el propósito de este decreto, además de las siguientes definiciones, son aplicables las contempladas en las normas técnicas colombianas y reglamentos que se referencian en el presente documento.

**Apilar:** Amontonar, poner en pila o montón, colocar una sobre la otra.

**Autoridad competente:** Autoridad nacional o internacional designada o reconocida por el Estado para un determinado fin.

**Cadena del transporte:** Está compuesta por aquellas personas naturales o jurídicas (remitente, dueño o propietario de la mercancía peligrosa, destinatario, empresa de transporte, propietario o tenedor del

vehículo y conductor) que intervienen en la operación de movilización de mercancías peligrosas de un origen a un destino.

**Certificado del curso básico obligatorio de capacitación para conductores de vehículos que transportan mercancías peligrosas:** Es el documento que acredita que una persona está capacitada, preparada y la autoriza para la operación de vehículos destinados al transporte de mercancías peligrosas.

**Curso de capacitación básico obligatorio para conductores de vehículos que transportan mercancías peligrosas:** Es la preparación que los conductores deben recibir para operar vehículos destinados al transporte de mercancías peligrosas, con el fin de adquirir conocimientos necesarios para la manipulación de estos productos.

**Destinatario:** Toda persona natural o jurídica, organización o gobierno que reciba una mercancía.

**Documentos del transporte:** Son aquellos documentos de porte obligatorio, requeridos como requisitos para el transporte de mercancías peligrosas y que pueden ser solicitados en cualquier momento y lugar por la autoridad competente.

**Embalaje:** Es un contenedor o recipiente que contiene varios empaques.

**Empaque:** Cualquier recipiente o envoltura que contenga algún producto de consumo para su entrega o exhibición a los consumidores.

**Empresa de servicio público de transporte terrestre automotor de carga:** Es aquella persona natural o jurídica legalmente constituida y debidamente habilitada por el Ministerio de Transporte, cuyo objeto social es la movilización de cosas de un lugar a otro en vehículos automotores apropiados en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios.

**Evaluación de la conformidad:** Procedimiento utilizado, directa o indirectamente, para determinar que se cumplen los requisitos o prescripciones pertinentes de los Reglamentos Técnicos o Normas (artículo 1° de la Resolución 03742 de 2001).

**Envase:** Recipiente destinado a contener productos hasta su consumo final.

**Etiqueta:** Información impresa que advierte sobre un riesgo de una mercancía peligrosa, por medio de colores o símbolos, la cual debe medir por lo menos 10 cm. x 10 cm., salvo en caso de bultos, que debido a su tamaño solo puedan llevar etiquetas más pequeñas, se ubica sobre los diferentes empaques o embalajes de las mercancías.

**Hoja de seguridad:** Documento que describe los riesgos de un material peligroso y suministra información sobre cómo se puede manipular, usar y almacenar el material con seguridad, que se elabora de acuerdo con lo estipulado en la Norma Técnica Colombiana NTC 4435, Anexo N° 2.

**Icontec:** Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación, que mediante Decreto 2269 de 1993 es reconocido como el Organismo Nacional de Normalización.

**Incompatibilidad:** Es el proceso que sufren las mercancías peligrosas cuando puestas en contacto entre sí puedan sufrir alteraciones de las características físicas o químicas originales de cualquiera de ellos con riesgo de provocar explosión, desprendimiento de llamas o calor, formación de compuestos, mezclas, vapores o gases peligrosos, entre otros.

**Lista de mercancías peligrosas:** Es el listado oficial que describe más exactamente las mercancías peligrosas transportadas más frecuentemente a nivel internacional y que se publican en el Libro Naranja de la Organización de las Naciones Unidas titulado “Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas”, elaboradas por el comité de expertos en transporte de mercancías peligrosas, del Consejo Económico y Social, versión vigente.

**Mercancía peligrosa:** Materiales perjudiciales que durante la fabricación, manejo, transporte, almacenamiento o uso, pueden generar o desprender polvos, humos, gases, líquidos, vapores o fibras infecciosas, irritantes, inflamables, explosivos, corrosivos, asfixiantes, tóxicos o de otra naturaleza peligrosa, o radiaciones ionizantes en cantidades que puedan afectar la salud de las personas que entran en contacto con éstas, o que causen daño material.

**Mitigación:** Definición de medidas de intervención dirigidas a reducir o minimizar el riesgo o contaminación.

**Norma Técnica:** Es el documento establecido por consenso y aprobado por un organismo reconocido, que suministra, para uso común y repetido, reglas, directrices y características para las actividades o sus resultados, encaminadas al logro del grado óptimo de orden en un contexto dado. Las normas técnicas se deben basar en los resultados consolidados de la ciencia, la tecnología y la experiencia y sus objetivos deben ser los beneficios óptimos para la comunidad (Capítulo II, artículo 2° del Decreto 2269 de 1993).

**Norma Técnica Colombiana:** Norma técnica aprobada o adoptada como tal, por el organismo nacional de normalización (NTC) (Capítulo II, artículo 2° del Decreto 2269 de 1993).

**Número UN:** Es un código específico o número de serie para cada mercancía peligrosa, asignado por el sistema de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), y que permite identificar el producto sin importar el país del cual provenga. A través de este número se puede identificar una mercancía peligrosa que tenga etiqueta en un idioma diferente del español. Esta lista se publica en el Libro Naranja de las Naciones Unidas “Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas” elaboradas por el comité de expertos en transporte de mercancías peligrosas, del Consejo Económico y Social, versión vigente.

**Organismo Nacional de Normalización:** Entidad reconocida por el Gobierno Nacional, cuya función principal es la elaboración, adopción y publicación de las normas técnicas nacionales y la adopción como tales, de las normas elaboradas por otros entes (Capítulo II, artículo 2° del Decreto 2269 de 1993).

**Plan de contingencia:** Programa de tipo predictivo, preventivo y reactivo con una estructura estratégica, operativa e informática desarrollado por la empresa, industria o algún actor de la cadena del transporte, para el control de una emergencia que se produzca durante el manejo, transporte y almacenamiento de mercancías peligrosas, con el propósito de mitigar las consecuencias y reducir los riesgos de empeoramiento de la situación y acciones inapropiadas, así como para regresar a la normalidad con el mínimo de consecuencias negativas para la población y el medio ambiente.

**Plan de emergencia:** Organización de los medios humanos y materiales disponibles para garantizar la intervención inmediata ante la existencia de una emergencia que involucren mercancías peligrosas y garantizar una atención adecuada bajo procedimientos establecidos.

**Remitente:** Cualquier persona natural o jurídica, organización u organismo que presente una mercancía para su transporte.

**Reglamento Técnico:** Documento en el que se establecen las características de un producto, servicio o los procesos y métodos de producción, con inclusión de las disposiciones administrativas aplicables y cuya observancia es obligatoria. También puede incluir prescripciones en materia de terminología, símbolos, embalaje, marcado o etiquetado aplicables a un producto, proceso o método de producción, o tratar exclusivamente de ellas (artículo 1° de la Resolución 03742 de 2001).

**Segregar:** Separar, apartar o aislar una mercancía peligrosa de otra que puede ser o no peligrosa, de acuerdo con la compatibilidad que exista entre ellas.

**Tarjeta de emergencia:** Documento que contiene información básica sobre la identificación del material peligroso y datos del fabricante, identificación de peligros, protección personal y control de exposición, medidas de primeros auxilios, medidas para extinción de incendios, medidas para vertido accidental, estabilidad y reactividad e información sobre el transporte, que se elabora de acuerdo con lo estipulado en la Norma Técnica Colombiana NTC 4532 Anexo N° 3.

**Rótulo:** Advertencia que se hace sobre el riesgo de una mercancía, por medio de colores y símbolos que se ubican sobre las unidades de transporte (remolque, semirremolque y remolque balanceado) y vehículos de carga.

**Trasiego:** Es la operación de llenado y vaciado de recipientes, por diferencia de presión, que se efectúa por gravedad, bombeo o por presión.

**Unidad de transporte:** Es el espacio destinado en un vehículo para la carga a transportar, en el caso de los vehículos rígidos se refiere a la carrocería y en los articulados al remolque o al semirremolque.

**Vehículos vinculados:** Vehículos de transporte de carga de servicio público y/o particular destinado al transporte de mercancías por carretera, que mediante contrato regido por las normas del derecho privado, establece una relación contractual con una persona natural o jurídica, con el fin de prestar un servicio de transporte de mercancías peligrosas.

## **SECCIÓN II**

### **DISPOSICIONES GENERALES DE LA CARGA Y DE LOS VEHÍCULOS**

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 4°. Manejo de la carga:**

1. Rotulado y etiquetado de embalajes y envases

El rotulado y etiquetado de los embalajes y envases de las mercancías peligrosas debe cumplir con lo establecido para cada clase en la Norma Técnica Colombiana NTC 1692 –Anexo N° 1.

## 2. Pruebas de Ensayo, marcado y requisitos de los embalajes y envases

Las pruebas y el marcado establecidas en cada Norma Técnica Colombiana para cada clase de mercancía peligrosa, deberán realizarse por entidades debidamente acreditadas ante la Superintendencia de Industria y Comercio, SIC, de acuerdo con los procedimientos establecidos dentro del Sistema Nacional de Normalización, Certificación y Metrología, o ante instituciones internacionales debidamente aprobadas para tal fin por la Superintendencia de Industria y Comercio, SIC, de acuerdo con la siguiente relación:

A. Embalajes y envases para transporte de mercancías peligrosas CLASE 1 corresponde a

Explosivos, cuya Norma Técnica Colombiana es la NTC 4702-1 –Anexo N° 4–.

B. Embalajes y envases para transporte de mercancías peligrosas CLASE 2 corresponde a Gases Inflamables, cuya Norma Técnica Colombiana es la NTC 4702-2 –Anexo N° 5–.

C. Embalajes y envases para transporte de mercancías peligrosas CLASE 3 corresponde a Líquidos Inflamables, cuya Norma Técnica Colombiana es la NTC 4702-3 –Anexo N° 6.

D. Embalajes y envases para transporte de mercancías peligrosas CLASE 4 corresponde a Sólidos Inflamables; sustancias que presentan riesgo de combustión espontánea; sustancias que en contacto con el agua desprenden gases inflamables, cuya Norma Técnica Colombiana es la NTC 4702-4 –Anexo N° 7–.

E. Embalajes y envases para transporte de mercancías peligrosas CLASE 5 corresponde a Sustancias Comburentes y Peróxidos Orgánicos, cuya Norma Técnica Colombiana es la NTC 4702-5 –Anexo N° 8–.

F. Embalajes y envases para transporte de mercancías peligrosas CLASE 6, corresponde a Sustancias tóxicas e infecciosas, cuya Norma Técnica Colombiana es la NTC 4702-6 –Anexo N° 9–.

G. Embalajes y envases para transporte de mercancías peligrosas CLASE 7 corresponde a Materiales Radiactivos, cuya Norma Técnica Colombiana es la NTC 4702-7 –Anexo N° 10–.

H. Embalajes y envases para transporte de mercancías peligrosas CLASE 8 corresponde a Sustancias Corrosivas, cuya Norma Técnica Colombiana es la NTC 4702-8 –Anexo N° 11.

I. Embalajes y envases para transporte de mercancías peligrosas CLASE 9 corresponde a Sustancias Peligrosas Varias, cuya Norma Técnica Colombiana es la NTC 4702-9 –Anexo N° 12.

## 3. Requisitos generales para el transporte por carretera de mercancías peligrosas.

A. Ningún vehículo automotor que transporte mercancías peligrosas podrá transitar por las vías públicas con carga que sobresalga por su extremo delantero.

B. Todos los vehículos que transporten mercancías peligrosas en contenedores por las vías públicas del territorio nacional, deberán fijarlos al vehículo mediante el uso de dispositivos de sujeción utilizados

especialmente para dicho fin, de tal manera que garanticen la seguridad y estabilidad de la carga durante su transporte.

C. Cada contenedor deberá estar asegurado al vehículo por los dispositivos necesarios, los cuales estarán dispuestos, como mínimo, en cada una de las cuatro esquinas del contenedor.

D. Cuando un cargamento incluya mercancías no peligrosas y mercancías peligrosas que sean compatibles, éstas deben ser estibadas separadamente.

E. Para el transporte de mercancías peligrosas se debe cumplir con requisitos mínimos tales como: La carga en el vehículo deberá estar debidamente acomodada, estibada, apilada, sujeta y cubierta de tal forma que no presente peligro para la vida de las personas y el medio ambiente; que no se arrastre en la vía, no caiga sobre esta, no interfiera la visibilidad del conductor, no comprometa la estabilidad o conducción del vehículo, no oculte las luces, incluidas las de frenado, direccionales y las de posición, así como tampoco los dispositivos y rótulos de identificación reflectivos y las placas de identificación del número de las Naciones Unidas UN de la mercancía peligrosa transportada.

F. La clasificación y designación, las condiciones generales para el transporte así como las condiciones específicas para el transporte de mercancías peligrosas, establecidas en cada Norma Técnica Colombiana NTC, son de obligatorio cumplimiento, teniendo en cuenta la siguiente relación:

1. CLASE 1 corresponde a Explosivos, la Norma Técnica Colombiana que la identifica y condiciona su transporte y uso es la NTC 3966 elaborada por el Organismo Nacional de Normalización (Icontec) –Anexo N° 13–.

2. CLASE 2 corresponde a Gases, la Norma Técnica Colombiana que la identifica y condiciona su transporte y uso es la NTC 2880 elaborada por el Organismo Nacional de Normalización (Icontec) –Anexo N° 14–.

3. CLASE 3 corresponde a Líquidos Inflamables, la Norma Técnica Colombiana que la identifica y condiciona su transporte y uso es la NTC 2801 elaborada por el Organismo Nacional de Normalización (Icontec) –Anexo N° 15–.

4. CLASE 4 corresponde a Sólidos Inflamables; sustancias que presentan riesgo de combustión espontánea; sustancias que en contacto con el agua desprenden gases inflamables, la Norma Técnica Colombiana que la identifica y condiciona su transporte y uso es la NTC 3967 elaborada por el Organismo Nacional de Normalización (Icontec) –Anexo N° 16–.

5. CLASE 5 corresponde a Sustancias Comburentes y Peróxidos Orgánicos, la Norma Técnica Colombiana que la identifica y condiciona su transporte y uso es la NTC 3968 elaborada por el Organismo Nacional de Normalización (Icontec) –Anexo N° 17–.

6. CLASE 6 corresponde a Sustancias Tóxicas e Infecciosas, la Norma Técnica Colombiana que la identifica y condiciona su transporte y uso es la NTC 3969 elaborada por el Organismo Nacional de Normalización (Icontec) –Anexo N° 18–.

7. CLASE 7 corresponde a Materiales Radiactivos, la Norma Técnica Colombiana que la identifica y condiciona su transporte y uso es la NTC 3970 elaborada por el Organismo Nacional de Normalización (Icontec) –Anexo N° 19–.

8. CLASE 8 corresponde a Sustancias Corrosivas, la Norma Técnica Colombiana que la identifica y condiciona su transporte y uso es la NTC 3971 elaborada por el Organismo Nacional de Normalización (Icontec) –Anexo N° 20–.

9. CLASE 9 corresponde a Sustancias Peligrosas Varias, la Norma Técnica Colombiana que la identifica y condiciona su transporte y uso es la NTC 3972 elaborada por el Organismo Nacional de Normalización (Icontec) –Anexo N° 21–.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 56491 del 7 de septiembre de 2009:** *“La clasificación es tomada de la Norma Técnica Colombiana NTC 1692 “Transporte de mercancías peligrosas. Clasificación, etiquetado y rotulado”, el objetivo de esta clasificación es proporcionar indicaciones generales, dando a conocer cuáles son las mercancías peligrosas y cuales sus características de acuerdo a la clase donde se organicen. Las mercancías peligrosas se clasifican en las clases, divisiones, subdivisiones y grupos de compatibilidad, las sustancias peligrosas asociadas a las muestras biológicas son clase 6. Sustancias tóxicas e infecciosas, división 6.2 Sustancias infecciosas. Sustancias que contienen microorganismos viables como: Bacterias, virus, parásitos, hongos y rickettsias, o un recombinantes, híbridos o mutantes, que se sabe causan enfermedades en los animales o en los humanos”*

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 5°.** *Requisitos de la unidad de transporte y vehículo de carga destinado al transporte de mercancías peligrosas.* Además de las disposiciones contempladas en las normas vigentes para el transporte terrestre automotor de carga por carretera, en el Código Nacional de Tránsito Terrestre y en la Norma Técnica Colombiana para cada grupo, de acuerdo con lo establecido en el literal F del numeral 3 del artículo 4° del presente decreto, el vehículo y la unidad que transporte mercancías peligrosas debe poseer:

A. Rótulos de identificación de acuerdo con lo estipulado en la Norma Técnica Colombiana 1692 segunda actualización –Anexo N° 1– para cada clase de material peligroso. Para camiones, remolques y semirremolques tipo tanque, los rótulos deben estar fijos, y para las demás unidades de transporte serán removibles, además, deben estar ubicados a dos (2) metros de distancia en la parte lateral de la unidad de transporte, a una altura media que permita su lectura; el material de los rótulos debe ser reflectivo.

B. Identificar en una placa el número de las Naciones Unidas (UN) para cada material que se transporte, en todas las caras visibles de la unidad de transporte y la parte delantera de la cabina del vehículo de transporte de carga, el color de fondo de esta placa debe ser de color naranja y los bordes y el número UN serán negros. Las dimensiones serán 30 cm. x 12 cm., por seguridad y facilidad estas placas podrán ser removibles.

C. Elementos básicos para atención de emergencias tales como: extintor de incendios, ropa protectora, linterna, botiquín de primeros auxilios, equipo para recolección y limpieza, material absorbente y los demás equipos y dotaciones especiales de acuerdo con lo estipulado en la Tarjeta de Emergencia (Norma Técnica Colombiana NTC 4532, –Anexo N° 3–.

D. Los vehículos que transporten mercancías peligrosas Clase 2, además de acatar lo establecido en este decreto, deben cumplir lo referente a los requisitos del vehículo estipulados en la Resolución 074 de septiembre de 1996, expedida por la Comisión de Energía y Gas CREG, la Resolución 80505 de marzo 17

de 1997 expedida por el Ministerio de Minas y Energía o las demás disposiciones que sobre el tema emitan estas entidades o quien haga sus veces.

E. Tener el sistema eléctrico con dispositivos que minimicen los riesgos de chispas o explosiones.

F. Portar mínimo dos (2) extintores tipo multipropósito de acuerdo con el tipo y cantidad de mercancía peligrosa transportada, uno en la cabina y los demás cerca de la carga, en sitio de fácil acceso y que se pueda disponer de él rápidamente en caso de emergencia.

G. Contar con un dispositivo sonoro o pito, que se active en el momento en el cual el vehículo se encuentre en movimiento de reversa.

H. Los vehículos que transporten mercancías peligrosas en cilindros deben poseer dispositivo de cargue y descargue de los mismos.

I. En ningún caso un vehículo cargado con mercancías peligrosas puede circular con más de un remolque y/o semirremolque.

**Parágrafo 1º.** Para los números oficiales UN de las mercancías peligrosas por transportar, del cual trata el literal B de este artículo, se debe remitir al Libro Naranja de la Organización de las Naciones Unidas "Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas", elaboradas por el Comité de Expertos en Transporte de Mercancías Peligrosas, del Consejo Económico y Social, versión vigente.

**Parágrafo 2º.** Cuando se transporte más de una mercancía peligrosa en una misma unidad de transporte, se debe fijar el número UN correspondiente a la mercancía peligrosa que presente mayor peligrosidad para el medio ambiente y la población, en caso eventual de derrame o fuga.

Concepto Ministerio de Transporte N° 38001 del 3 de noviembre de 2009: *"El transporte de dichas sustancias requiere de un tratamiento especial, en el sentido de mantener los equipos de seguridad al alcance inmediato en caso de emergencia, es por esto que la norma específica la ubicación de los extintores, uno en la cabina y otro cerca y además deja a consideración del transportador la necesidad de portar extintores adicionales según el tipo de mercancía que este transportando."*

### **SECCIÓN III**

#### **REGISTRO NACIONAL PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS**

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 6º.** *Tarjeta de Registro Nacional para el Transporte Mercancías Peligrosas.* Además de los documentos exigidos en las normas vigentes para el transporte terrestre automotor de carga por carretera y los requeridos por el Código Nacional de Tránsito Terrestre, para transportar mercancías peligrosas se debe obtener la Tarjeta de Registro Nacional para Transporte de Mercancías Peligrosas.

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 7º.** *Tarjeta.* Todo propietario o tenedor de camión rígido, remolque, semirremolque y remolque balanceado que transporte mercancías peligrosas de servicio público y/o particular, ya sea persona natural o jurídica, debe tramitar la obtención y renovación del Registro Nacional

de Transporte de Mercancías Peligrosas ante las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte, donde el propietario tenga su domicilio principal.

**Parágrafo.** Las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte expedirán al propietario o tenedor del vehículo la Tarjeta de Registro Nacional para el Transporte de Mercancías Peligrosas, para un período de dos (2) años.

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 8°. Requisitos.** Para la obtención y/o renovación del Registro Nacional para el Transporte de Mercancías Peligrosas, el propietario o tenedor del vehículo que transporte este tipo de mercancías debe cumplir con los siguientes requisitos:

- A. Diligenciar solicitud en formato diseñado por el Ministerio de Transporte.
- B. Fotocopia de la Tarjeta de Registro Nacional de Transporte de Carga.
- C. Fotocopia de la Licencia de Tránsito.
- D. Fotocopia de la póliza de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.
- E. Recibo de pago de los derechos que se causen por concepto de la expedición o renovación de este registro.
- F. Constancia de la revisión técnico-mecánica vigente.

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 9°. Transporte de Combustibles.** Para los vehículos tales como: camión rígido, remolque, semirremolque y remolque balanceado destinados al transporte de mercancías peligrosas clase 3 "Líquidos inflamables", además de los requisitos establecidos en el artículo anterior deben cumplir los siguientes:

- A. En caso de personas jurídicas, certificado de existencia y representación legal, expedido por la Cámara de Comercio respectiva.
- B. Póliza vigente de seguro de responsabilidad civil extracontractual, de acuerdo con lo establecido en el artículo 39 del Decreto 1521 de 1998 "por el cual se reglamenta el almacenamiento, manejo, transporte y distribución de combustibles líquidos derivados del petróleo, para estaciones de servicio", expedido por el Ministerio de Minas y Energía o las disposiciones que sobre el tema emita esta entidad o quien haga sus veces, la cual debe cubrir al menos los siguientes riesgos:
  - 1. Muerte o lesiones a una persona.
  - 2. Daños a bienes de terceros.
  - 3. Muerte o lesiones a dos o más personas.

**Parágrafo.** Lo dispuesto en este artículo se entenderá sin perjuicio de la obligación de acatar lo reglamentado por el Consejo Nacional de Estupefacientes en lo referente a sustancias de uso controlado.

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 10. Transporte de Gas Natural Comprimido, GNC, y Gas Licuado de Petróleo GLP.** Para los vehículos tales como: camión rígido, remolque, semirremolque y remolque

balanceado, destinados al transporte de mercancías peligrosas clase 2, "Gases", a granel o en cilindros, además de acatar los requisitos establecidos en el artículo 8° del presente decreto, deben cumplir los siguientes:

A. Certificado de aprobación técnica del vehículo para transporte de GNC o GLP expedido por personal idóneo acreditado por la Superintendencia de Industria y Comercio, SIC, de acuerdo con los lineamientos establecidos en el Sistema Nacional de Normalización, certificación y metrología.

B. Póliza vigente de seguro de responsabilidad civil extracontractual que debe cubrir al menos los siguientes riesgos:

1. Muerte o lesiones a una persona
2. Daños a bienes de terceros
3. Muerte o lesiones a dos o más personas

**Parágrafo.** De acuerdo con la capacidad del vehículo, los límites mínimos de los seguros de responsabilidad civil extracontractual, para el transporte y manejo de mercancías peligrosas clase 2 "Gases", expresados en unidades de salario mínimo legal mensual vigente a la fecha de tomar o renovar la póliza serán los siguientes:

1. Clase 2 "Gases", División 2.1 Gases inflamables en cilindros con capacidad hasta 400 libras (esta clasificación incluye los cilindros de 20, 30, 40, 80 y 100 libras), mil (1.000) salarios mínimos mensuales vigentes a la fecha de solicitud del registro.
2. Clase 2 "Gases", División 2.1 Gases inflamables en recipientes con capacidad mayor a 400 libras, ochocientos (800) salarios mínimos mensuales vigentes a la fecha de solicitud del registro.
3. Clase 2 "Gases", División 2.3 Gases tóxicos, seiscientos (600) salarios mínimos mensuales vigentes a la fecha de solicitud del registro.

**Parágrafo.** Este artículo aplica a los vehículos distribuidores de Gas Licuado de Petróleo GLP, en cilindros de 20, 30, 40, 80 y 100 libras.

## **SECCIÓN IV**

### **OBLIGACIONES DE LOS ACTORES DE LA CADENA DEL TRANSPORTE**

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 11.** *Obligaciones del remitente y/o propietario de mercancías peligrosas.* Además de las disposiciones contempladas en las normas vigentes para el transporte terrestre automotor de carga por carretera, en el Código Nacional de Tránsito Terrestre y en la Norma Técnica Colombiana para cada grupo, de acuerdo con lo establecido en el literal F del numeral 3 del artículo 4 del presente decreto, el remitente y/o el dueño de las mercancías peligrosas están obligados a:

A. Diseñar y ejecutar un programa de capacitación y entrenamiento sobre el manejo de procedimientos operativos normalizados y prácticas seguras para todo el personal que interviene en las labores de embalaje, cargue, descargue, almacenamiento, manipulación, disposición adecuada de residuos, descontaminación y limpieza. Además, cumplir con lo establecido en la Ley 55 de julio 2 de 1993 sobre capacitación, entrenamiento y seguridad en la utilización de los productos químicos en el trabajo.

B. Realizar una evaluación de la dosis de radiación recibida cuando se manipule material radiactivo por los conductores y personal que esté implicado en su manejo, este personal debe estar inscrito a un servicio de

dosimetría personal licenciado por la autoridad reguladora en materia nuclear y además tener en cuenta las disposiciones establecidas por el Ministerio de Trabajo.

C. No despachar el vehículo llevando simultáneamente mercancías peligrosas, con personas, animales, medicamentos o alimentos destinados al consumo humano o animal, o embalajes destinados para alguna de estas labores.

D. Elaborar o solicitar al importador, representante o fabricante de la mercancía peligrosa la Tarjeta de Emergencia en idioma castellano y entregarla al conductor, de acuerdo con los parámetros establecidos en la Norma Técnica Colombiana NTC 4532, –Anexo N° 3–.

E. Solicitar al fabricante, propietario, importador o representante de la mercancía peligrosa la Hoja de Seguridad en idioma castellano y enviarla al destinatario antes de despachar el material, según los parámetros establecidos en la Norma Técnica Colombiana NTC 4435 –Anexo N° 2–.

F. Entregar para el transporte, la carga debidamente etiquetada según lo estipulado en la Norma Técnica Colombiana NTC 1692 segunda actualización, –Anexo N° 1–.

G. Entregar para el transporte, la carga debidamente embalada y envasada según lo estipulado en la Norma Técnica Colombiana de acuerdo con la clasificación dada en el numeral 2 del artículo 4 del presente decreto.

H. Entregar al conductor los demás documentos de transporte que para el efecto exijan las normas de tránsito y transporte.

I. Cumplir con las normas establecidas sobre protección y preservación del medio ambiente y las que la autoridad ambiental competente expida.

J. Diseñar el Plan de Contingencia para la atención de accidentes durante las operaciones de transporte de mercancías peligrosas, cuando se realice en vehículos propios, teniendo en cuenta lo estipulado en la Tarjeta de Emergencia NTC 4532. –Anexo N° 3– y los lineamientos establecidos en el Plan Nacional de Contingencias contra derrames de hidrocarburos, sus derivados y sustancias nocivas en aguas marinas, fluviales y lacustres establecidos mediante Decreto 321 del 17 de febrero de 1999 o las demás disposiciones que se expidan sobre el tema. Estos planes pueden ser parte del plan de contingencia general o integral de la empresa.

K. Responder porque todas las operaciones de cargue de las mercancías peligrosas se efectúen según las normas de seguridad previstas, para lo cual dispondrá de los recursos humanos, técnicos, financieros y de apoyo necesarios para tal fin y diseñar un plan de contingencia para la atención de accidentes durante las operaciones de cargue y descargue teniendo en cuenta lo estipulado en la Tarjeta de Emergencia NTC 4532, –Anexo N° 3–.

L. Evaluar las condiciones de seguridad de los vehículos y los equipos antes de cada viaje, y si éstas no son seguras abstenerse de autorizar el correspondiente despacho y/o cargue.

M. Prestar la ayuda técnica necesaria en caso de accidente donde esté involucrada la carga de su propiedad y dar toda la información que sobre el producto soliciten las autoridades y organismos de socorro, conforme a las instrucciones dadas por el fabricante o importador de la mercancía transportada.

N. Exigir al conductor el certificado del curso básico obligatorio de capacitación para conductores de vehículos que transporten mercancías peligrosas.

O. Exigir al conductor la tarjeta de registro nacional para el transporte de mercancías peligrosas.

P. No despachar en una misma unidad de transporte o contenedor, mercancías peligrosas con otro tipo de mercancías o con otra mercancía peligrosa, salvo que haya compatibilidad entre ellas.

Q. Cuando el remitente sea el comercializador, proveedor y/o distribuidor de gas licuado de petróleo (GLP), además de cumplir con los requisitos establecidos en este artículo, debe acatar lo estipulado en el Decreto 400 de 1994, la Resolución 80505 de marzo 17 de 1997 emanados del Ministerio de Minas y Energía, la Resolución 074 de septiembre de 1996 emitida por la Comisión de Regulación de Energía y Gas, CREG, o las demás disposiciones que se expidan sobre el tema por estas entidades o las que hagan sus veces.

R. Cuando se trate de combustibles líquidos derivados del petróleo, el remitente, además de acatar lo establecido en esta norma, debe cumplir con lo estipulado en los Decretos 1521 de 1998, 300 de 1993, 2113 de 1993 y el 283 de 1990, expedidos por el Ministerio de Minas y Energía o las disposiciones que se emitan sobre el tema por esta entidad, o la que haga sus veces.

S. El importador y/o fabricante o su representante deben adoptar un plan de contingencia y un programa de seguridad para que todas las operaciones que involucren la disposición final de residuos y desechos peligrosos se efectúen con las normas de seguridad previstas, para lo cual dispondrá de los recursos humanos, técnicos, financieros y de apoyo necesarios para tal fin, además debe cumplir con lo establecido en la Ley 430 de 1998, "Por la cual se dictan normas prohibitivas en materia ambiental, referentes a los desechos peligrosos y se dictan otras disposiciones" o las normas que las adicionen o modifiquen.

T. Garantizar que el conductor cuente con el carné de protección radiológica, cuando transporte material radiactivo.

U. Proveer los elementos necesarios para la identificación de las unidades de transporte y el vehículo, según lo establecido en los literales A y B del artículo 5° del presente decreto.

V. Cuando realice el transporte en vehículos de su propiedad, adquirir póliza de responsabilidad civil extracontractual, de acuerdo con lo establecido en el Capítulo VIII del presente decreto.

W. Cuando los vehículos que se utilicen para el transporte de mercancías peligrosas sean de propiedad del remitente, este debe elaborar y entregar al conductor, antes de cada recorrido, un plan de transporte el cual debe contener los siguientes elementos:

1. Hora de salida del origen.
2. Hora de llegada al destino.
3. Ruta seleccionada.

4. Listado con los teléfonos para notificación de emergencias: de la empresa, del fabricante y/o dueño del producto, destinatario y comités regionales y/o locales para atención de emergencias, localizados en la ruta por seguir durante el transporte.
5. Lista de puestos de control que la empresa dispondrá a lo largo del recorrido.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 44791 del 10 de septiembre de 2010:** "De conformidad con el capítulo cuarto del Decreto 1609 de 2002, la identificación de la sustancia, su etiquetado y embalado es de responsabilidad del remitente, quien debe también hacer las pruebas y cotejar la sustancia específica para determinar la aplicación de las normas técnicas. Por tal razón no es posible determinar la especificación para el carbón de manera general porque existen derivados de dicho producto y su identificación así como las pruebas necesarias son de responsabilidad del remitente."

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 12. Obligaciones del destinatario de la carga.**

A. Diseñar y ejecutar un programa de capacitación y entrenamiento en el manejo de procedimientos operativos normalizados y prácticas seguras para todo el personal que interviene en las labores de embalaje, cargue, descargue, almacenamiento, movilización, disposición adecuada de residuos, descontaminación y limpieza. Además, cumplir con lo establecido en la Ley 55 de julio 2 de 1993 sobre capacitación, entrenamiento y seguridad en la utilización de los productos químicos en el trabajo.

B. Diseñar el Plan de Contingencia para la atención de accidentes durante las operaciones de cargue y descargue de mercancías peligrosas, teniendo en cuenta lo estipulado en la Tarjeta de Emergencia NTC 4532, –Anexo N° 3– y los lineamientos establecidos en el Plan Nacional de Contingencias contra derrames de hidrocarburos, sus derivados y sustancias nocivas en aguas marinas, fluviales y lacustres establecidos mediante Decreto 321 del 17 de febrero de 1999 o las demás disposiciones que se emitan sobre el tema. Estos planes pueden ser parte del plan de contingencia general o integral de la empresa.

C. Responder porque todas las operaciones de descargue de las mercancías peligrosas se efectúen según las normas de seguridad previstas, para lo cual dispondrá de los recursos humanos, técnicos, financieros y de apoyo necesarios para tal fin.

D. Cumplir con las normas establecidas sobre protección y preservación del medio ambiente y las que la autoridad ambiental competente expida.

E. Después de la operación de descargue, verificar que el vehículo vacío salga completamente limpio de cualquier tipo de residuo que haya podido quedar por derrames y/o escapes de la mercancía, en el caso de materiales radiactivos debe realizarse un monitoreo que garantice que no existe contaminación radiactiva en el vehículo.

F. Solicitar al conductor la Tarjeta de Emergencia, antes de iniciar el proceso de descargue de la mercancía peligrosa, con el fin de conocer las características de peligrosidad del material y las condiciones de manejo de acuerdo con lo estipulado NTC 4532 –Anexo N° 3–.

G. Exigir al conductor la carga debidamente etiquetada y rotulada según lo estipulado en la Norma Técnica Colombiana NTC 1692 segunda actualización, –Anexo N° 1–.

H. Para aquellos que manipulen Gas Licuado de Petróleo (GLP), el descargue y trasiego debe realizarse teniendo en cuenta los requisitos pertinentes especificados para esta operación en la Norma Técnica

Colombiana NTC 3853 –Anexo N° 22– y además cumplir con lo establecido en la Resolución 80505 de marzo de 1997 expedida por el Ministerio de Minas y Energía, o las demás disposiciones que se emitan sobre el tema por esta entidad, o la que haga sus veces.

I. Cuando se trate de combustibles líquidos derivados del petróleo, el destinatario, además de acatar lo establecido en esta norma, debe cumplir con lo estipulado en los Decretos 1521 de 1998, 300 de 1993, 2113 de 1993 y el 283 de 1990, expedidos por el Ministerio de Minas y Energía o las disposiciones que se emitan sobre el tema por esta entidad, o la que haga sus veces.

J. Cuando el destinatario sea el comercializador, proveedor y/o distribuidor de gas licuado de petróleo (GLP), además de cumplir con los requisitos establecidos en este artículo, debe acatar lo estipulado en el Decreto 400 de 1994, la Resolución 80505 de marzo 17 de 1997 emanados del Ministerio de Minas y Energía, la Resolución 074 de septiembre de 1996 emitida por la Comisión de Regulación de Energía y Gas, CREG, o las demás disposiciones que sobre el tema emitan estas entidades o las que hagan sus veces.

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 13.** *Obligaciones de la empresa que transporte mercancías peligrosas.* Además de las disposiciones contempladas en las normas vigentes para el transporte terrestre automotor de carga por carretera, en el Código Nacional de Tránsito Terrestre y en la Norma Técnica Colombiana para cada grupo, según lo establecido en el literal F, numeral 3 del artículo 4° del presente decreto, la empresa que transporte mercancías peligrosas está obligada a:

A. Diseñar el Plan de Contingencia para la atención de accidentes durante las operaciones de transporte de mercancías peligrosas, teniendo en cuenta lo estipulado en la Tarjeta de Emergencia NTC 4532 –Anexo N° 3– y los lineamientos establecidos en el Plan Nacional de Contingencias contra derrames de hidrocarburos, sus derivados y sustancias nocivas en aguas marinas, fluviales y lacustres establecidos mediante Decreto 321 del 17 de febrero de 1999 o las demás disposiciones que se emitan sobre el tema. Estos planes pueden ser parte del plan de contingencia general o integral de la empresa.

B. En el caso que la labor de cargue y/o descargue de mercancías peligrosas se lleve a cabo en las instalaciones de la empresa de transporte de carga, debe diseñar y ejecutar un programa de capacitación y entrenamiento sobre el manejo de procedimientos operativos normalizados y prácticas seguras para todo el personal que interviene en las labores de embalaje, cargue y/o descargue, almacenamiento, manipulación, disposición adecuada de residuos, descontaminación y limpieza; además, cumplir con lo establecido en la Ley 55 de julio 2 de 1993 sobre capacitación, entrenamiento y seguridad en la utilización de los productos químicos en el trabajo.

C. Garantizar que el conductor del vehículo que transporte mercancías peligrosas posea el certificado del curso básico obligatorio de capacitación para conductores, este curso será reglamentado por el Ministerio de Transporte.

D. Exigir al remitente o al contratante, la carga debidamente etiquetada y rotulada conforme a lo estipulado en la Norma Técnica Colombiana NTC 1692 segunda actualización, –Anexo N° 1–.

E. Exigir al remitente la carga debidamente embalada y envasada de acuerdo con lo estipulado en la Norma Técnica Colombiana correspondiente para cada clase de mercancía según la clasificación dada en el numeral dos (2) del artículo 4° de este decreto.

F. Garantizar que las unidades de transporte y el vehículo estén identificados, según lo establecido en los literales A y B del artículo 5° del presente decreto.

G. Cuando se transporte material radiactivo, se debe garantizar la evaluación de la dosis de radiación recibida por los conductores y el personal que estuvo implicado en su manejo; este personal debe estar inscrito a un servicio de dosimetría personal licenciado por la autoridad reguladora en materia nuclear y, además, tener en cuenta las disposiciones establecidas por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

H. Garantizar que el vehículo, ya sea propio o vinculado, destinado al transporte de mercancías peligrosas, vaya dotado de equipos y elementos de protección para atención de emergencias, tales como: extintor de incendios, ropa protectora, linterna, botiquín de primeros auxilios, equipo para recolección y limpieza, material absorbente y los demás equipos y dotaciones especiales, conforme a lo estipulado en la Tarjeta de Emergencia NTC 4532 –Anexo N° 3–.

I. Elaborar y entregar al conductor, antes de cada recorrido, un plan de transporte en formato previamente diseñado por la empresa, el cual debe contener los siguientes elementos:

1. Hora de salida del origen.
2. Hora de llegada al destino.
3. Ruta seleccionada.
4. Listado con los teléfonos para notificación de emergencias: de la empresa, del fabricante y/o dueño del producto, destinatario y comités regionales y/o locales para atención de emergencias, localizados en la ruta por seguir durante el transporte.
5. Lista de puestos de control que la empresa dispondrá a lo largo del recorrido.

J. Dotar a los vehículos propios y exigir a los propietarios de los vehículos vinculados para el transporte de mercancías peligrosas, un sistema de comunicación tal como: teléfono celular, radioteléfono, radio, entre otros (previa licencia expedida por el Ministerio de Comunicaciones). Ningún vehículo destinado al transporte de materiales explosivos debe portar o accionar equipos de radiocomunicación.

K. Cumplir con las normas establecidas sobre protección y preservación del medio ambiente que existan y las demás que la autoridad ambiental competente expida.

L. Comunicar inmediatamente al remitente, destinatario, organismos de socorro, cuerpo de bomberos y al comité local y/o regional para la prevención y atención de desastres, cuando se presenten accidentes que involucren las mercancías peligrosas transportadas.

M. Garantizar que el conductor cuente con el carné de protección radiológica, cuando se transporte material radiactivo.

N. Mantener un sistema de información estadístico sobre movilización de mercancías, el cual debe contener la siguiente información:

Vehículo: Placa del vehículo, tipo de vehículo y tipo de carrocería. Informar si es propio o vinculado.

Carga: Clase de mercancía, nombre de la mercancía, número UN, cantidad, peso, nombre del contratante o remitente, municipio origen y municipio destino de la carga.

Esta información se debe remitir al Ministerio de Transporte, Subdirección Operativa de Transporte Automotor, dentro de los primeros diez días hábiles de enero y julio de cada año.

O. Exigir al remitente y/o contratante, la Tarjeta de Emergencia de acuerdo con los lineamientos dados en la Norma Técnica Colombiana NTC 4532 –Anexo N° 3–.

P. En caso de daño del vehículo y/o unidad de transporte, el operador y la empresa de transporte debe sustituirla, a la mayor brevedad, por otro que cumpla con los requisitos físicos y mecánicos para la operación.

Q. Asegurar que en las operaciones de transbordo de mercancías peligrosas, cuando fueren realizadas en vía pública, solo podrá intervenir personal que haya sido capacitado sobre la operación y los riesgos inherentes a su manejo y manipulación.

R. En caso de transportar combustibles líquidos derivados del petróleo, la empresa de transporte, además de acatar lo establecido en esta norma, debe cumplir con lo estipulado en los Decretos 1521 de 1998, 300 de 1993, 2113 de 1993 y el 283 de 1990, expedidos por el Ministerio de Minas y Energía, o las disposiciones que se emitan sobre el tema por esta entidad, o la que haga sus veces.

S. En caso de transportar, comercializar, proveer y/o distribuir gas licuado de petróleo (GLP), además de cumplir con los requisitos establecidos en este artículo, deben acatar lo estipulado en el Decreto 400 de 1994, la Resolución 80505 de marzo 17 de 1997 emanados del Ministerio de Minas y Energía, la Resolución 074 de septiembre de 1996 emitida por la Comisión de Regulación de Energía y Gas, CREG, o las demás disposiciones que se expidan sobre el tema por estas entidades, o las que hagan sus veces.

T. Adquirir póliza de responsabilidad civil extracontractual, de acuerdo con lo establecido en el Capítulo VIII del presente decreto.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 19251 del 1 de junio de 2009:** *“La responsabilidad en la clasificación de la mercancía para determinar si se encuentra o no catalogada como sustancia peligrosa, está en cabeza de las partes del contrato de transporte quienes deberán cotejar las normas anteriormente señaladas y las especificaciones del producto a transportar. La empresa transportadora está en la obligación de responder por todos los perjuicios causados con ocasión de la operación del transporte, tanto terceras personas como al medio ambiente y por tanto debe tener especial cuidado cuando se transporten sustancias químicas de cualquier tipo, adoptando todas las medidas necesarias reglamentarias o no para evitar el peligro, debido a que en él recae la responsabilidad civil, en el evento de ocasionar perjuicios.”*

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 14.** *Obligaciones del conductor del vehículo que transporte mercancías peligrosas.* Además de las disposiciones contempladas en las normas vigentes para el transporte terrestre automotor de carga por carretera, en el Código Nacional de Tránsito Terrestre y en la Norma Técnica Colombiana para cada grupo, de acuerdo con lo establecido en el literal F, numeral 3 del artículo 4° del presente decreto, el conductor del vehículo que se destine al transporte de mercancías peligrosas está obligado a:

A. Realizar, obtener y portar el certificado del curso básico obligatorio de capacitación para conductores que transporten mercancías peligrosas, aspecto que será reglamentado por el Ministerio de Transporte.

B. Antes de iniciar la operación debe inspeccionar el vehículo, verificando con especial atención que la unidad de transporte y demás dispositivos estén en óptimas condiciones de operación tanto físicas, mecánicas y eléctricas. De lo contrario se abstendrá de movilizarlo.

C. El conductor, durante el viaje, es el responsable de la conservación y buen uso de los equipamientos y accesorios del vehículo, además debe garantizar que los rótulos de identificación de la mercancía, placa de número UN y luces reflectivas permanezcan limpias y en buen estado, que permitan su plena identificación y visibilidad.

D. El conductor debe examinar regularmente y en un lugar adecuado, las condiciones generales del vehículo, la posible existencia de fugas y cualquier tipo de irregularidad en la carga. En caso tal, avisar inmediatamente a la empresa.

E. Exigir al remitente, leer y colocar en un lugar visible de la cabina del vehículo las respectivas Tarjetas de Emergencia antes de comenzar el viaje.

F. No movilizar simultáneamente con las mercancías peligrosas: personas, animales, medicamentos o alimentos destinados al consumo humano o animal, o embalajes destinados para alguna de estas labores.

G. Por ningún motivo el conductor y auxiliar deben abrir un embalaje, envase, recipiente, contenedor o contenedor cisterna que contenga mercancías peligrosas, entre los puntos de origen y destino, salvo por emergencia o inspección ordenada por una autoridad competente. En este caso, la autoridad tendrá en cuenta la información contenida en la Tarjeta de Emergencia y dejará constancia por escrito del hecho.

H. Al conductor de un vehículo que transporte mercancías peligrosas le está terminantemente prohibido fumar en la cabina y no debe operar el vehículo cuando realice tratamientos médicos con drogas que produzcan sueño.

I. El conductor no participará de las operaciones de carga, descarga y transbordo de las mercancías peligrosas, salvo que esté debidamente capacitado y cuente con la autorización de la empresa de transporte.

J. No estacionar el vehículo en zonas residenciales, lugares públicos, áreas pobladas o de gran concentración de vehículos y zonas escolares. Cuando se trate del vehículo para el transporte de Gas Licuado de Petróleo (GLP) en carrotaques o en cilindros le está prohibido el estacionamiento en parqueaderos públicos, y además debe cumplir con lo estipulado en la NTC 3853 en lo relacionado con el estacionamiento y parqueo –Anexo N° 22–.

K. Cuando por motivo de emergencia, falla mecánica o accidente el vehículo se detenga en un lugar diferente de su destino, debe permanecer señalizado y vigilado por su conductor y/o autoridad local.

L. Notificar cualquier incidente, accidente o avería que durante el transporte de la mercancía peligrosa se presente, a la autoridad local más cercana y/o al Comité local para la Atención y Prevención de Desastres, a la empresa transportadora y a los teléfonos que aparecen en la Tarjeta de Emergencia.

M. Pedir al remitente y entregar al destinatario la documentación que le corresponda de acuerdo con lo establecido por el remitente y la empresa de transporte.

N. Portar la tarjeta de registro nacional para el transporte de mercancías peligrosas.

O. Para el caso de transporte de materiales radiactivos debe portar el carné de protección radiológica expedido por la autoridad nuclear.

P. Cumplir con las normas establecidas sobre protección y preservación del medio ambiente y las que la autoridad ambiental competente expida.

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 15.** *Obligaciones del propietario o tenedor del vehículo que se destine al transporte de mercancías peligrosas.* Además de las disposiciones contempladas en las normas vigentes para el transporte terrestre automotor de carga por carretera, en el Código Nacional de Tránsito Terrestre y en la Norma Técnica Colombiana para cada grupo, conforme a lo establecido en el literal F, numeral 3 del artículo 4° del presente decreto, el propietario o tenedor de vehículo que se destine al transporte de mercancías peligrosas está obligado a:

A. Mantener el vehículo y la unidad de transporte en óptimas condiciones de operación tanto física, mecánica y eléctrica. Además debe elaborar una lista de chequeo para que el conductor la diligencie antes de iniciar cada recorrido con mercancías peligrosas; esta lista deberá contener tres elementos (físicos, mecánicos y eléctricos) con sus partes componentes.

B. Garantizar que el vehículo se encuentre dotado de los equipos y elementos de protección para atención de emergencias tales como: extintor de incendios, ropa protectora, linterna, botiquín de primeros auxilios, equipo de recolección y limpieza, material absorbente y los demás equipos y dotaciones especiales de acuerdo con lo estipulado en la Tarjeta de Emergencia NTC 4532 –Anexo N° 3–.

C. Garantizar que las unidades de transporte y el vehículo estén identificados, según lo establecido en los literales A y B del artículo 5 del presente decreto.

D. Dotar al vehículo de un sistema de comunicación (teléfono celular, radioteléfono, radio, entre otros). Previa licencia expedida por el Ministerio de Comunicaciones. Ningún vehículo destinado al transporte de materiales explosivos debe portar o accionar equipos de radiocomunicación.

E. Garantizar que el conductor del vehículo realice el curso básico obligatorio de capacitación para conductores que transporten mercancías peligrosas.

F. Cuando el vehículo transporte material radiactivo, asegurar que el conductor obtenga el carné de protección radiológica, expedido por la autoridad competente en materia nuclear.

G. Diseñar y ejecutar un programa de mantenimiento preventivo para los vehículos y la unidad de transporte.

H. Los propietarios de los vehículos que transporten mercancías peligrosas Clase 2 Gas Licuado de Petróleo, GLP, deben cumplir además lo referente a los requisitos del vehículo estipulados en la Resolución 074 de septiembre de 1996, expedida por la Comisión de Energía y Gas, CREG, lo estipulado en la Resolución 80505 de marzo de 1997 expedida por el Ministerio de Minas y Energía, o las demás disposiciones que se emitan sobre el tema por estas entidades o las que hagan sus veces.

I. En caso de transportar combustibles líquidos derivados del petróleo, el propietario del vehículo, además de acatar lo establecido en esta norma, debe cumplir con lo estipulado en los Decretos 1521 de 1998, 300 de 1993, 2113 de 1993 y el 283 de 1990, expedidos por el Ministerio de Minas y Energía o las disposiciones que se emitan sobre el tema por esta entidad, o la que haga sus veces.

J. Solicitar o renovar el Registro Nacional de Transporte de Mercancías Peligrosas, ante las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte donde tenga su domicilio principal.

K. Cuando en un vehículo propio se transporte o se manipule material radiactivo, se debe realizar una evaluación de la dosis de radiación recibida por los conductores y personal que esté implicado en su manejo. Este personal debe estar inscrito a un servicio de dosimetría personal licenciado por la autoridad reguladora en materia nuclear y además tener en cuenta las disposiciones establecidas por el Ministerio de Trabajo.

L. Cumplir con las normas establecidas sobre protección y preservación del medio ambiente y las que la autoridad ambiental competente expida.

## **SECCIÓN V SISTEMA DE CONTROL**

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 17.** El manejo de mercancías y objetos explosivos correspondiente a la Clase 1 NTC 3966 –Anexo N° 13– obedecerá además a lo estipulado en los Decretos 2535 de 1993 y 1809 de 1994 expedidos por el Ministerio de Defensa Nacional o las demás disposiciones que se emitan sobre el tema.

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 18.** El manejo de gases correspondiente a la Clase 2 NTC 2880 –Anexo N° 14– obedecerá además a la legislación que sobre el particular expida o haya expedido la autoridad ambiental, el Ministerio de Minas y Energía, la Superintendencia de Servicios Públicos, la Comisión de Regulación de Energía y Gas, CREG, o las entidades que hagan sus veces.

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 19.** El manejo de líquidos inflamables y combustibles correspondientes a la Clase 3 NTC 2801 –Anexo N° 15– obedecerá además a la legislación que sobre el particular expida o haya expedido la autoridad ambiental, el Ministerio de Minas y Energía, el Consejo Nacional de Estupefacientes o las entidades que hagan sus veces.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 103 del 3 de enero de 2008:** *“... todo lo relacionado con el transporte de petróleo crudo y sus derivados debe efectuarse siguiendo el procedimiento del Código de Petróleos y la normatividad, enunciada anteriormente. En relación con la póliza de responsabilidad y los seguros obligatorios, solamente se deben portar el original.*”

**Concepto Ministerio de Transporte N° 61661 del 10 de septiembre de 2009:** *“Como quiera que la Resolución 1959 de 2009, levanto la multialudida restricción nocturna, fácil es concluir que todos los vehículos de carga que transportan hidrocarburos en todas las vías del país, incluyendo los aludidos por usted, podrán transitar por las vías del país en todos los días y horas, porque se reitera, ya no existe restricción alguna en ese sentido”*

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 20.** El manejo de mercancías tóxicas e infecciosas, correspondiente a la Clase 6 NTC 3969 –Anexo N° 18– obedecerá además a la legislación que sobre el particular expida o haya

expedido la autoridad ambiental, el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, el Ministerio de Salud, el Consejo Nacional de Estupefacientes o las entidades que hagan sus veces.

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 21.** El manejo de mercancías radiactivas correspondiente a la Clase 7 NTC 3970 –Anexo N° 19– obedecerá además a la legislación que sobre el particular expida o haya expedido el Ministerio de Minas y Energía; el Instituto de Investigación e Información Geocientífica, Minero-Ambiental y Nuclear, Ingeominas, y el Ministerio del Medio Ambiente o las entidades que hagan sus veces.

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 22.** Además del cumplimiento de lo establecido en este decreto, para el manejo de las mercancías peligrosas se debe cumplir con las disposiciones ambientales vigentes.

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 23.** Además del cumplimiento de lo establecido en este decreto, las sustancias químicas de uso restringido seguirán controladas por el Ministerio de Transporte y la Dirección Nacional de Estupefacientes o quien haga sus veces.

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 24.** Para efectos de transporte de desechos peligrosos y su eliminación, cuando aplique el Convenio de Basilea, ratificado mediante Ley 253 de 1996 se debe dar cumplimiento a lo ordenado en dicho convenio y además con lo establecido en la Ley 430 de 1998.

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 25.** El control al cumplimiento de este reglamento como a las normas reglamentarias al mismo será ejercido por la autoridad competente.

El control al transporte comprende entre otras acciones:

A. Examinar los documentos de porte obligatorio.

B. Verificar que los embalajes y envases estén rotulados y etiquetados con el tipo de material por transportar de acuerdo con lo estipulado en la Tarjeta de Emergencia y la NTC 1692 segunda actualización, –Anexo N° 1– y que corresponda con lo descrito en el manifiesto de carga.

C. Verificar la adecuada instalación y ubicación de los rótulos en las unidades de transporte y las etiquetas en los envases y embalajes de acuerdo con la NTC 1692 segunda actualización –Anexo N° 1– y el número de las Naciones Unidas (UN) de acuerdo con lo establecido en el literal B del artículo 5° del presente decreto.

D. Comprobar el respectivo marcado de los envases y embalajes de las mercancías peligrosas de acuerdo con lo estipulado en la Norma Técnica Colombiana según la relación del numeral 2 del artículo 4° del presente reglamento.

E. Verificar que no existan fugas en la unidad de transporte y en los envases y embalajes.

F. Verificar el estado de operación de los vehículos, la unidad de transporte y los accesorios.

G. Verificar la existencia de los elementos de protección para atención de emergencias descrita en la Tarjeta de Emergencia y el literal C del artículo 5°.

## SECCIÓN VI DISPOSICIONES FINALES

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 43.** Para la aplicación del presente decreto se debe tomar como referencia las Normas Técnicas Colombianas NTC vigentes, las cuales se actualizarán de acuerdo con las necesidades del sector, los adelantos tecnológicos y las normas internacionales, según las recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas preparadas por el comité de expertos en transporte de mercaderías peligrosas, del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas, y las recomendaciones del Organismo Internacional de Energía Atómica, OIEA, para la clase 7 (materiales radiactivos).

**Parágrafo.** En los procesos de actualización de las Normas Técnicas Colombianas NTC a los que se hace referencia en este decreto, deberá asistir un delegado del Ministerio de Transporte, con el fin de asegurar que estas normas sigan los lineamientos establecidos en el presente reglamento técnico.

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 44.** Para la designación oficial de las mercancías peligrosas por transportar, se debe remitir al listado oficial publicado en el Libro Naranja de la Organización de las Naciones Unidas "Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas", elaboradas por el Comité de Expertos en Transporte de Mercancías Peligrosas, del Consejo Económico y Social, versión vigente.

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 45.** Con el fin de mantener actualizado el sistema de información de mercancías peligrosas en Colombia, las entidades del Estado que expidan reglamentos técnicos referentes al manejo y transporte de mercancías peligrosas, deben remitir copia del Acto Administrativo a la Dirección General de Transporte y Tránsito Automotor, del Ministerio de Transporte, o quien haga sus veces.

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 46.** Toda entidad pública del orden nacional, regional, departamental o municipal que expida actos administrativos referentes a mercancías peligrosas, debe observar los lineamientos establecidos en el presente decreto.

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 47.** Los desechos que se generen por cualquier proceso productivo, incluyendo los envases y embalajes, adquieren las características de mercancía peligrosa. Por lo tanto, su manejo y transporte se debe realizar cumpliendo los mismos requisitos y obligaciones contemplados en este acto administrativo de acuerdo con la clasificación dada en el literal F, numeral 3 del artículo 4° del presente decreto.

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 48.** Está prohibido el transporte de mercancías peligrosas en vehículos destinados al transporte de pasajeros. En los vehículos de transporte de pasajeros, los equipajes sólo pueden contener mercancías peligrosas de uso personal (medicinal o de tocador), en una cantidad no mayor a un kilogramo (1 kg.) o un litro (1 L), por pasajero. Así mismo, está totalmente prohibido el transporte de mercancías de la Clase 1 (Explosivos), Clase 7 (Radiactivos) y Clase 8 (Corrosivos).

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 49.** Las mercancías peligrosas que sean almacenadas en depósitos de transferencia de carga deben continuar conservando las normas y medidas de seguridad específicas, adecuadas a la naturaleza de los riesgos de acuerdo con la clasificación dada en el literal F, numeral 3 del artículo 4° del presente decreto.

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 50.** En caso de emergencia, accidente, derrame, incidente, fuga o avería, el remitente, el destinatario y empresa transportadora darán apoyo y prestarán toda la información necesaria que les fuere solicitada por las autoridades públicas y organismos de socorro, de acuerdo con los lineamientos establecidos en su plan de contingencia.

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 51.** Sin el previo conocimiento del contenido de la Tarjeta de Emergencia, está prohibida la apertura de los envases y embalajes que contengan mercancías peligrosas por parte de las autoridades competentes.

**Parágrafo.** Durante el transporte de materiales radiactivos, queda totalmente prohibida la apertura de envases, embalajes y contenedores.

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 52.** Se consideran remitentes y destinatarios las sociedades portuarias y los puertos privados, ya sean marítimos o fluviales, en el proceso de embarque, desembarque, manejo y almacenamiento de mercancías peligrosas, y son responsables del cumplimiento de lo estipulado en este decreto.

## **SECCIÓN VII REGIMEN DE TRANSICION**

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 58. Procedimientos para la evaluación de la conformidad.** Las pruebas de ensayo y el marcado de los embalajes y envases de las mercancías peligrosas se exigirá, por las autoridades competentes, una vez se constituyan y se acrediten las entidades y/o los laboratorios con el fin de realizar o certificar las pruebas de ensayo, de acuerdo con lo estipulado en la Norma Técnica Colombiana según la relación dada en el numeral 2, artículo 4° del presente decreto.

**Parágrafo.** El literal G del artículo 11, el literal E del artículo 13 y el literal D del artículo 25 y el literal A del artículo 10 entrarán a regir una vez se cumpla lo estipulado en el presente artículo.

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 59.** El certificado del curso básico obligatorio de capacitación para conductores que transportan mercancías peligrosas será exigido por las autoridades y los integrantes de la cadena, como documento de transporte, una vez el Ministerio de Transporte lo reglamente.

**Parágrafo.** El literal N del artículo 11, el literal C del artículo 13, el literal A del artículo 14 y el literal E del artículo 15 entrarán a regir una vez se reglamente lo estipulado en el presente artículo.

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 60.** La Tarjeta de Registro Nacional para el Transporte de Mercancías Peligrosas será exigida por las autoridades y los integrantes de la cadena, como documento de transporte, una vez el Ministerio de Transporte lo reglamente.

**Parágrafo.** Los artículos 6°, 7° y 8°, el literal O del artículo 11, el literal N del artículo 14, el literal J del artículo 15 entrarán a regir una vez se reglamente lo estipulado en el presente artículo.

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 61.** El presente decreto comenzará a regir seis (6) meses después de su publicación, con excepción del artículo 4°, numeral 3, literal F; artículo 11 literales A, B, D, E, J, K, P, S, T y V; artículo 12 literales A, B, C, E y F; artículo 13 literales A, B, G, M, N, O y T; artículo 14 literales E y O, artículo 15 literales F y K, artículo 49 y el Capítulo VIII, que regirán doce (12) meses después de su publicación.

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 62.** Este decreto deroga todas las normas que le sean contrarias. Una vez entre en vigor el Capítulo III quedan sin efecto las Resoluciones 1705 de 1991 y 2025 de 1994 expedidas por el Ministerio de Transporte.

## LIBRO NOVENO

### TRANSPORTE DE SUSTANCIAS SOMETIDAS A CONTROL ESPECIAL

**Resolución 009 de 2009 Artículo 1°.** *Actividades sometidas a control especial.* El control especial recaerá sobre las actividades de compra, venta, consumo, distribución, almacenamiento y transporte de las sustancias químicas señaladas en la presente resolución, las cuales se denominarán sustancias sometidas a control especial, para todos los efectos.

**Resolución 009 de 2009 Artículo 2°.** *Actividades exceptuadas del control especial.*

No se sujetarán al presente control las actividades relacionadas exclusivamente con la importación o exportación de las sustancias químicas señaladas en esta resolución, que se desarrollen en los puertos marítimos, a las cuales se aplicarán las medidas establecidas en el artículo 7° del Decreto Legislativo 1146 de 1990, adoptado como legislación permanente por el artículo 4° del Decreto 2272 de 1991, a cargo de la Policía Nacional y la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales "DIAN".

Las personas naturales o jurídicas que, directamente o mediante establecimientos de comercio, ejerzan alguna de las actividades sometidas a control especial, que no se relacionen de manera unívoca con la actividad portuaria, se sujetarán a los controles descritos en esta resolución.

**Resolución 009 de 2009 Artículo 4°.** *Sustancias sometidas a control especial.* El control especial recaerá sobre las sustancias que a continuación se relacionan, junto con el número asignado por la Organización de las Naciones Unidas para su identificación internacional, en caso de ser clasificadas como peligrosas por este organismo:

N°	Sustancia (nombre comercial)	Número ONU
1	Aceite combustible para motor (a.c.p.m.)	1202
2	Acetato de isobutilo	No tiene
3	Acetato de N-propilo	No tiene
4	Bicarbonato de sodio	No tiene
5	Cal	No tiene
6	Carbón activado (carbón activado)	1362
7	Cemento	No tiene
8	Cloruro de calcio	No tiene
9	Gasolina	1203
10	Hidróxido de potasio sólido o en solución	1813-1814
11	Hidróxido sódico sólido o en solución (soda cáustica)	1823-1824
12	Isobutanol	1212
13	Metabisulfito de sodio	No tiene
14	Queroseno	1223
15	Urea	No tiene

**Resolución 009 de 2009 Artículo 5°.** *Control a las sustancias químicas sustitutas.* Serán objeto de control las sustancias químicas que sean utilizadas como insumos o precursores en la elaboración de estupefacientes, como reemplazo de las indicadas en el artículo 4° o de las controladas a través del Certificado de Carencia de Informes por Tráfico de Estupefacientes a nivel nacional como son las familias de ácidos, bases y solventes (éteres, cetonas, hidrocarburos, alcoholes y éteres).

Bajo los anteriores parámetros quedará sujeto el manejo de sulfato de amonio y cloruro de potasio en las zonas establecidas en la presente resolución.

La identificación de estas sustancias se llevará a cabo mediante las pruebas de identificación preliminar homologadas a través del Acuerdo número 002 de 1999 del Consejo Nacional de Policía Judicial o por medio de dictamen pericial emitido por un laboratorio de química forense de naturaleza estatal.

Las autoridades encargadas del control especial aplicarán las medidas pertinentes de conformidad con lo previsto en el Código Penal y en el Código de Procedimiento Penal, cuando no se justifique el origen, el destino o el uso lícito de estas sustancias en las zonas sometidas a control especial, en cualquier cantidad en que sean utilizadas.

**Parágrafo.** El Consejo Nacional de Estupefacientes, a través de la Dirección Nacional de Estupefacientes, solicitará al Consejo Nacional de Policía Judicial la actualización de los protocolos señalados en el Acuerdo número 002 de 1999, para la identificación preliminar de las familias de sustancias referidas en este artículo.

La Fiscalía General de la Nación informará al Comité Técnico Permanente de Seguimiento al Manejo de Sustancias Químicas, del que trata el artículo 44 y siguientes, los resultados de la actualización de los protocolos de identificación, al igual que las medidas que se llegaren a ejecutar con ocasión de este control en las zonas determinadas en la presente resolución.

**Resolución 009 de 2009 Artículo 6°.** *Territorio sometido a control especial.* Someter a control especial la venta, la compra, el consumo, la distribución, el transporte y el almacenamiento de las sustancias determinadas en esta resolución, en los siguientes departamentos y municipios:

DEPARTAMENTOS CONTROLADOS EN SU TOTALIDAD
AMAZONAS
ARAUCA
CAQUETA
CASANARE
CHOCO
GUAJIRA
GUAINIA
GUAVIARE
HUILA
META
NARIÑO
NORTE DE SANTANDER
PUTUMAYO
VAUPES
VICHADA

DEPARTAMENTOS CONTROLADOS PARCIALMENTE	
DEPARTAMENTO	MUNICIPIOS
ANTIOQUIA	La totalidad del departamento, excepto Medellín, Caldas, Sabaneta, La Estrella, Envigado, Bello, Copacabana, Itagüí, Girardota y Barbosa.
BOLIVAR	La totalidad del departamento excepto Cartagena D. C. y T.
BOYACA	Chiquinquirá, Caldas, Maripí, San Pablo de Borbur, Pauna, Coper, Muzo, Quípama, Otanche, Tunungua y Buena Vista.
CAUCA	La totalidad del departamento excepto Popayán.
CESAR	Todo el departamento con excepción de Valledupar.
CORDOBA	Todo el departamento con excepción de Montería.
CUNDINAMARCA	Caparrapí, Guaduas, Puerto Salgar, El Peñón, La Palma, Pacho, Paima, San Cayetano, Topaipí, Villa Gómez, Yacopi, Arbeláez, Cabrera, La Mesa, Cáqueza, Quetame, Fomeque, Choachí, Gachalá y Gachetá. Quetame.
SANTANDER	Todo el departamento con excepción de Bucaramanga.
SUCRE	Todo el departamento con excepción de Sincelejo.
VALLE DEL CAUCA	El Dovio, Tulúa, Pradera, Florida, San Pedro, Trujillo, Jamundí, Roldanillo, Riofrío, Bolívar, Dagua, Buenaventura y El Cairo.

**Resolución 009 de 2009 Artículo 8°.** *Zonas de mayor afectación por presencia de cultivos ilícitos.* Las actividades de venta, compra, consumo, distribución, transporte y almacenamiento de las sustancias controladas tendrá un régimen especial, el cual se especificará en los artículos correspondientes, en los siguientes municipios:

ZONAS DE MAYOR AFECTACION	
DEPARTAMENTO	MUNICIPIOS
ANTIOQUIA	Caucasia Tarazá Zaragoza El Bagre Nechí Anorí Amalfi Remedios Valdivia Cáceres
BOLIVAR	Santa Rosa del Sur Simití San Pablo Morales Cantagallo Montecristo Arenal Tiquisio Rioviejo
CAQUETA	Cartagena del Chairá Solano Cunillo Valparaíso Solita Morelia
CAUCA	Piamonte Timbiquí El Tambo Argelia Guapi Balbo Apatía López de Micay

CHOCO	Sipí Bahía Solano Nuquí Cantón del San Pablo Río Quito Unión Panamericana Nóvita Istmina Bajo Baudó Medio Baudó Alto Baudó Litoral del Bajo San Juan
CORDOBA	Montelíbano Tierralta Puerto libertador
GUAVIARE	San José del Guaviare El Retomo Calamar Miraflores
META	Puerto Rico Mapiripán Vista Hermosa La Macarena

ZONAS DE MAYOR AFECTACION	
DEPARTAMENTO	MUNICIPIOS
NARIÑO	Tumaco Barbacoas Santa Bárbara Roberto Payán Maguí Olaya Herrera El Charco Policarpo Cumbitara El Rosario Ipiales Francisco Pizaro La Tola Mosquera Ricaurte
NORTE DE SANTANDER	Tibú El Tarra Teorema Sardinata
PUTUMAYO	Puerto Leguizamo Puerto Asís Puerto Guzmán Valle del Guamuez Orito San Miguel Villagarzón Puerto Caicedo
SANTANDER	Cimitarra Landáuzuri Bolívar
VALLE DEL CAUCA	Buenaventura
VICHADA	Cumaribo

**Resolución 009 de 2009 Artículo 11.** *Cantidades y medidas para la compra y el consumo de gasolina, aceite combustible para motor (a.c.p.m.) y queroseno.*

Las personas, naturales o jurídicas, que directamente o mediante establecimientos de comercio se encuentren catalogados como grandes consumidores de gasolina, aceite combustible para motor (a.c.p.m.) o queroseno en los términos del Decreto 4299 de 2005 o las normas que lo modifiquen o adicionen, deberán solicitar la expedición del Certificado de Carencia de Informes por Tráfico de Estupeficientes a la Dirección Nacional de Estupeficientes, cuando la actividad sea realizada en cualquiera de las zonas sometidas a control especial.

Las personas naturales o jurídicas que desarrollen actividades de compra y consumo de gasolina, aceite combustible para motor (a.c.p.m.) y queroseno, en las zonas de mayor afectación por presencia de cultivos ilícitos, definidas en el artículo 8° de esta resolución, en cantidad superior a doscientos veinte (220) galones diarios o seiscientos sesenta (660) galones al mes, deberán solicitar a la Dirección Nacional de Estupeficientes la expedición del Certificado de Carencia de Informes por Tráfico de Estupeficientes.

Para los efectos del presente artículo, la sumatoria de consumos diarios no podrá exceder de seiscientos sesenta (660) galones al mes, caso en el cual la persona estará obligada a solicitar el Certificado de Carencia de Informes por Tráfico de Estupeficientes.

La copia del Certificado deberá ser portada por el comprador de forma permanente, tanto para el transporte de las sustancias como para su empleo, a efectos de exhibirlo a las autoridades encargadas del control especial, con el fin de verificar el uso lícito de las mismas.

Cada seis (6) meses el distribuidor de dichas sustancias reportará un informe a la Dirección Nacional de Estupefacientes, a través de medio físico o electrónico, acerca de las transacciones realizadas con las sustancias químicas referidas en este artículo.

El transporte de gasolina, aceite combustible para motor (a.c.p.m.) y queroseno en las zonas sometidas a control especial se realizará en la forma dispuesta en el párrafo quinto del artículo 17 del Decreto 4299 de 2005, adicionado por el artículo 15 del Decreto 1333 de 2007, es decir, en máximo cuatro (4) recipientes de cincuenta y cinco (55) galones, sin que el volumen de combustible almacenado en dichos recipientes exceda los doscientos veinte (220) galones.

Para el caso de las zonas de mayor afectación por presencia de cultivos ilícitos, la adquisición de combustibles controlados se sujetará a lo dispuesto en este artículo.

**Parágrafo.** Con el fin de facilitar la comprensión y el alcance de las medidas que se establecen en los artículos que anteceden para la compra para consumo de gasolina, aceite combustible para motor (a.c.p.m.) y queroseno, las autoridades encargadas de ejercer el control tendrán en cuenta la siguiente descripción:

CONTROL A LA COMPRA Y CONSUMO DE GASOLINA, ACEITE COMBUSTIBLE PARA MOTOR (A.C.P.M.) Y QUEROSENO		
ZONA	TIPO DE MEDIDA	
	Registro de la compra en el libro de control del distribuidor	Certificado de Carencia de Informes por Tráfico de Estupefacientes
Zonas sometidas a control especial	Cualquier consumo, siempre que no se catalogue como gran consumidor de combustible	Gran consumidor de combustibles (Persona natural o jurídica que consume en promedio anual más de 20.000 galones /mes de combustibles para uso propio y exclusivo en sus actividades)
Zonas de mayor afectación por presencia de cultivos ilícitos	Hasta 220 galones diarios o 660 galones mensuales	1. Gran consumidor de combustibles 2. Consumo superior a 220 galones diarios o 660 galones mensuales

**Resolución 009 de 2009 Artículo 13.** *Cantidades y medidas para la compra y consumo de cemento, urea y cal.* Las personas que realicen actividades de compra de cemento, urea y cal, para su consumo, en cantidades superiores a diez (10) toneladas diarias o treinta (30) toneladas mensuales, en las zonas definidas en el artículo 6° de esta resolución, deberán tramitar el Certificado de Carencia de Informes por Tráfico de Estupefacientes ante la Dirección Nacional de Estupefacientes.

Sin embargo, el registro de todas las compras de cemento, urea y cal deberá realizarse en el libro de control del distribuidor, el cual deberá ser exhibido en caso de ser requerido por la Fuerza Pública o las demás autoridades encargadas de ejercer el control a dichas sustancias, en los términos de esta resolución.

Quienes consuman dichas sustancias químicas en cantidad inferior a la señalada en este artículo, deberán portar durante el transporte de las mismas y al efectuar su consumo los documentos que les permitan verificar a las autoridades encargadas del control especial, el origen y el destino final lícitos de tales productos.

La copia del Certificado de Carencia de Informes por Tráfico de Estupefacientes del comprador o consumidor deberá ser portado en la unidad de transporte respectiva, a efectos de exhibirlo a las autoridades encargadas del control especial con el fin de verificar el uso lícito de las mismas.

Los distribuidores y vendedores de cemento, cal y urea en las zonas determinadas en este artículo, deberán remitir a la Dirección Nacional de Estupefacientes un informe semestral en los términos establecidos en el párrafo 1° del artículo 2° de la Resolución número 018 de 30 de octubre de 2008.

El vendedor o distribuidor de cemento, cal o urea que venda o distribuya estas sustancias en contravención a lo dispuesto en este artículo se sujetará a las medidas previstas en la presente resolución, para lo cual deberá verificar las cantidades distribuidas o vendidas, por persona, de acuerdo con los registros del libro de control respectivo y los soportes de los mismos.

El Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural podrá llevar un registro acerca de la utilización de estos productos para el sector agropecuario, así como los demás estudios que permitan determinar el uso lícito de estas sustancias, los cuales serán reportados, en medio electrónico, a la Dirección Nacional de Estupefacientes, la cual los pondrá a disposición del Comité Técnico Permanente de Seguimiento al Manejo de Sustancias Químicas, para evaluar y ejecutar las medidas dirigidas a evitar su desvío para la producción de estupefacientes.

Lo dispuesto en este artículo sólo operará cuando la compra o adquisición de la urea, del cemento o de la cal se realice en las zonas sometidas a control especial.

**Resolución 009 de 2009 Artículo 14.** *Cantidades y medidas para la compra y consumo de cemento, urea y cal en las zonas de mayor afectación por presencia de cultivos ilícitos.*

Las personas que realicen actividades de compra de cemento, urea y cal, únicamente para su consumo, en las zonas definidas en el artículo 8° de la presente resolución, deberán registrar la información de la transacción en el libro de control del distribuidor, cuando la cantidad no exceda de ciento cincuenta (150) kilogramos diarios.

En este caso, las personas deberán portar durante el transporte de las sustancias y al efectuar su consumo los documentos que les permitan verificar a las autoridades encargadas del control especial, el origen y el destino final lícitos de los productos.

El registro de todas las compras de cemento, urea y cal deberá realizarse en el libro de control del distribuidor, el cual deberá ser exhibido en caso de ser requerido por la Fuerza Pública o las demás autoridades encargadas de ejercer el control a dichas sustancias, en los términos de esta resolución.

Las personas que compren o consuman cemento, cal y urea en las zonas señaladas en el artículo 8° de esta resolución, deberán registrar el formato que para ese fin elaborará la Dirección Nacional de Estupefacientes y que será suministrado por el vendedor o distribuidor de la sustancia, ante los Alcaldes Municipales con jurisdicción en el lugar en el que se celebra la venta o a quienes estos deleguen, cuando la actividad se realice en cantidades superiores a ciento cincuenta (150) kilos diarios, siempre que no exceda de mil (1.000) kilogramos al día.

Los Alcaldes Municipales o a quienes estos deleguen esa función asignarán un número consecutivo a los formularios, con los protocolos de seguridad que permitan a las autoridades encargadas del control corroborar la autenticidad de los mismos al momento de requerirlos a sus portadores. Los datos contenidos en esos formularios se entenderán prestados bajo la gravedad del juramento por quienes lo suscriben.

Cuando la cantidad de compra o consumo de cemento, urea o cal exceda de mil (1.000) kilogramos diarios, deberá solicitarse ante la Dirección Nacional de Estupefacientes la expedición del Certificado de Carencia de Informes por Tráfico de Estupefacientes.

Los distribuidores y vendedores de cemento, cal y urea en las zonas de mayor afectación por presencia de cultivos ilícitos deberán remitir a la Dirección Nacional de Estupefacientes un informe semestral, conforme los términos establecidos en el parágrafo 1° del artículo 2° de la Resolución número 018 de 30 de octubre de 2008.

El vendedor o distribuidor de cemento, cal o urea que venda o distribuya estas sustancias en contravención a lo dispuesto en este artículo se sujetará a las medidas previstas en la presente resolución, para lo cual deberá verificar las cantidades distribuidas o vendidas, por persona, de acuerdo con los registros del libro de control respectivo y los formularios entregados por los consumidores de estas sustancias.

Los Alcaldes Municipales de los municipios señalados en el artículo 8° de esta resolución, directamente o a través de a quienes hayan delegado esa función, deberán suministrar, por medio físico o electrónico, la información de los registros de las personas consumidoras de esas sustancias, cada tres (3) meses, al Consejo Seccional de Estupefacientes respectivo.

El Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural podrá llevar un registro acerca de la utilización de estos productos para el sector agropecuario, así como los demás estudios que permitan determinar el uso lícito de estas sustancias, los cuales serán reportados, en medio electrónico, a la Dirección Nacional de Estupefacientes, la cual los pondrá a disposición del Comité Técnico Permanente de Seguimiento al Manejo de Sustancias Químicas, para evaluar y ejecutar las medidas dirigidas a evitar su desvío para la producción de estupefacientes.

Lo dispuesto en este artículo sólo operará cuando la compra o adquisición de la urea, del cemento o de la cal se realice en las zonas de mayor afectación por presencia de cultivos ilícitos.

Cuando el transporte de estas sustancias se realice en un mismo vehículo o en una misma embarcación, hacia áreas rurales, se deberán portar los originales de los formatos de cada uno de los compradores, cuando se trate de productos que pertenezcan a varias personas, o la copia de los Certificados de Carencia de Informes por Tráfico de Estupefacientes, según el caso.

**Parágrafo.** Con el fin de facilitar la comprensión y el alcance de las medidas que se establecen en los artículos que anteceden para la compra para consumo de cemento, urea y cal las autoridades encargadas de ejercer el control tendrán en cuenta la siguiente descripción:

CONTROL A LA COMPRA Y EL CONSUMO DE CEMENTO, UREA Y CAL			
ZONA	TIPO DE MEDIDA		
	Registro en el libro de control (distribuidor)	Registro de formato de Compra (DNE) en Alcaldía	Certificado de Carencia de Informes por Tráfico de Estupefacientes
Zonas sometidas a control especial	De 0 a 10 toneladas diarias o de 0 a 30 toneladas mensuales	No aplica	Superior a 10 toneladas diarias o 30 toneladas mensuales
Zonas de mayor afectación por presencia de cultivos ilícitos	De 0 a 150 kilogramos diarios	Superior a 150 kilos hasta 1.000 kilos diarios	Superior a 1.000 kilos diarios

**Resolución 009 de 2009 Artículo 15.** *Extensión de las medidas al tránsito por zonas controladas.* Lo dispuesto en los artículos anteriores aplicará para aquellas personas que manejen esas sustancias químicas en áreas que no estén señaladas en la presente resolución, pero que para su transporte deban transitar por estas.

**Resolución 009 de 2009 Artículo 33.** *Documentos exigibles para el transporte de las sustancias sometidas a control especial.* Para el traslado de las sustancias sometidas a control especial, hacia, desde o en tránsito por las zonas determinadas en esta resolución, se deberá portar copia del Certificado de Carencia de Informes por Tráfico de Estupefacientes o del formato al que hace referencia el artículo 14 de esta disposición, de acuerdo con cada caso, en la unidad de transporte correspondiente.

En todo caso, las autoridades encargadas de ejercer el control podrán requerir la exhibición de los documentos o la información que permita corroborar el origen y el destino lícitos de las sustancias sometidas a control especial.

**Resolución 009 de 2009 Artículo 34.** *Prohibición de transporte de sustancias sujetas a control especial en horario nocturno.* No se podrá realizar el transporte de sustancias sometidas a control especial en las zonas de mayor afectación por presencia de cultivos ilícitos establecidas en el artículo 8° de la presente resolución, en horario de seis de la tarde (18:00 horas) a seis de la mañana (06:00 horas) del día siguiente.

**Resolución 009 de 2009 Artículo 35.** *Requisitos para los vehículos de transporte de combustibles controlados.* Los vehículos que transporten gasolina, aceite combustible para motor (a.c.p.m.) y queroseno, con destino a las estaciones de servicio automotriz y fluvial, ubicadas en los departamentos y municipios de que trata la presente resolución, deberán poseer:

1. Rótulos y número ONU correspondiente a la mercancía a transportar, de acuerdo con lo establecido en el Decreto 1609 de 2002 o la norma que lo modifique o sustituya.
2. El logotipo o nombre de la empresa proveedora de gasolina, aceite combustible para motor (a.c.p.m.) o queroseno, visible en todas las caras de la unidad de transporte.

3. Un sistema de sellos electrónicos de seguridad y de control satelital de reposicionamiento global o GPS, a efectos de conocer su recorrido y ubicación en el momento en que se requiera. Para el caso de vehículos cisterna articulados, este dispositivo deberá estar instalado en el remolque.

**Parágrafo 1°.** Los procedimientos y mecanismos para la instalación y el funcionamiento del sistema de monitoreo satelital de reposicionamiento global (GPS) y de sellos electrónicos de seguridad, para los vehículos de transporte de gasolina, aceite combustible para motor (a.c.p.m.) y queroseno, se supeditarán a las condiciones y a los plazos que determine mediante resolución, el Ministerio de Minas y Energía, de acuerdo con lo establecido en el parágrafo del artículo 18 del Decreto 4299 de 2005, modificado por el artículo 16 del Decreto 1333 de 2007.

Los vehículos de transporte de gasolina, aceite combustible para motor (a.c.p.m.) y queroseno, una vez posean el sistema mencionado en este parágrafo, deberán estar afiliados a una central de monitoreo satelital que se encuentre en capacidad de reportar en cualquier momento y de forma inmediata a la Fuerza Pública los movimientos sospechosos de tales vehículos.

**Parágrafo 2°.** Una vez entre en vigencia la presente resolución, los vehículos de transporte terrestre de gasolina, aceite combustible para motor (a.c.p.m.) y queroseno deberán estar marcados con el logotipo de la empresa proveedora de las sustancias, visible en todas sus caras, y portar los rótulos y número ONU correspondiente a la mercancía a transportar, de acuerdo con lo establecido en el Decreto 1609 de 2002 o la norma que lo modifique o sustituya.

**Resolución 009 de 2009 Artículo 36.** *Transporte de combustible entre plantas de abastecimiento y estaciones de servicio.* Entre plantas de abastecimiento y estaciones de servicio automotriz y fluvial sólo podrán transportar gasolina, aceite combustible para motor (a.c.p.m.) y queroseno, las embarcaciones y los vehículos cisterna que tengan una relación comercial previamente establecida con los distribuidores mayoristas.

**Resolución 009 de 2009 Artículo 37.** *Transporte de combustible en tránsito por zonas sometidas a control especial.* Deberán cumplir con los requisitos referidos en el artículo 35 de esta resolución los vehículos de transporte que para llegar a su destino final deban transitar por zonas de control especial o cuando el transporte se origine en dichas zonas.

**Resolución 009 de 2009 Artículo 39.** *Autoridades encargadas del control sobre el manejo de las sustancias sometidas a control especial.* El Ministerio de Defensa Nacional, por intermedio de las Fuerzas Militares y la Policía Nacional con jurisdicción en las zonas determinadas en esta resolución, ejercerá un control permanente sobre la venta, la compra, la distribución, el consumo, el almacenamiento y el transporte de las sustancias sometidas a control especial, con el propósito de evitar su desvío o utilización para fines de procesamiento de estupefacientes o sustancias que produzcan dependencia física o psíquica.

**Resolución 009 de 2009 Artículo 40.** *Facultades de las autoridades.* La Policía Nacional podrá efectuar visitas con el objeto de inspeccionar los libros de control que se deben llevar en los establecimientos de comercio por las personas obligadas a esa medida, así como a los sitios declarados como destino final de las sustancias sometidas a control especial, junto con los documentos que soporten los registros respectivos.

De la misma forma, podrá solicitar a los transportadores la copia del Certificado de Carencia de Informes por Tráfico de Estupefacientes o del formato al que se hace mención en el artículo 14 de esta resolución, con el fin de verificar las cantidades registradas y las efectivamente utilizadas, así como su origen y destino lícitos.

Igualmente, las Fuerzas Militares podrán realizar las inspecciones de control que considere necesarias, con el fin de cumplir con sus funciones constitucionales y legales. Estas inspecciones también podrán ser efectuadas por el Departamento Administrativo de Seguridad "DAS", dentro del ámbito de sus funciones de policía judicial.

En todo caso, en las zonas y respecto de las sustancias químicas sometidas a control especial las autoridades encargadas de este podrán requerir la exhibición de los documentos que les permitan establecer el origen y el destino lícitos de los productos.

**Resolución 009 de 2009 Artículo 41.** *Controles especiales de la trazabilidad de sustancias.* Con el fin de verificar la venta, el consumo, la compra, la distribución, el transporte y el almacenamiento de las sustancias sometidas a control especial, la Policía Nacional las Fuerzas Militares, en cumplimiento de las facultades otorgadas por la Constitución y la Ley, y los organismos que tengan funciones de policía judicial realizarán los controles necesarios que les permitan confrontar los requisitos y la trazabilidad del origen, destino y uso lícito de tales productos.

Las irregularidades registradas en desarrollo del control de la trazabilidad de las sustancias sometidas a control especial serán puestas en conocimiento de manera inmediata de la Dirección Nacional de Estupefacientes, por parte de la autoridad que conozca de la diligencia. Sin embargo, si se vislumbra la comisión de un delito se dejará a disposición de la Fiscalía General de la Nación, de acuerdo con las normas pertinentes del Código Penal y el Código de Procedimiento Penal o las disposiciones que los modifiquen o adicionen.

**Resolución 009 de 2009 Artículo 42.** *Inmovilización e incautación de las sustancias químicas sujetas a control especial.* Las autoridades encargadas del control establecido en esta resolución podrán realizar labores de seguimiento y control selectivo para verificar la utilización de las sustancias determinadas en esta disposición y cualquier hecho que implique evidencia suficiente de la comisión de un delito, facultará la inmovilización o la incautación de las mismas, en los términos y bajo los parámetros del Código de Procedimiento Penal o de las normas que lo modifiquen o adicionen.

En relación con lo señalado en este artículo, las autoridades encargadas del control especial tendrán en cuenta las recomendaciones emanadas del Comité Técnico Permanente de Seguimiento al Manejo de Sustancias Químicas, sobre procesos y protocolos para la incautación de las sustancias a las que se refiere esta resolución para su presentación a las autoridades judiciales competentes.

**Resolución 009 de 2009 Artículo 43.** *Aplicación de las medidas.* Las medidas establecidas en los artículos 41 y 42 de esta resolución se aplicarán respecto de las actividades controladas efectuadas sobre las sustancias urea, cal, cemento, gasolina, aceite combustible para motor (a.c.p.m.) y queroseno.

En relación con las demás sustancias sometidas a control especial se aplicarán las medidas contempladas en la Resolución número 0006 de 28 de agosto de 2000, para las sustancias químicas controladas a nivel nacional.

**Resolución 009 de 2009 Artículo 47.** *Autoridades encargadas de socializar la presente resolución.* Los Gobernadores de los departamentos en los cuales se encuentren municipios sujetos al control especial dispuesto en esta resolución; los alcaldes de los municipios incluidos en el control especial; la Policía Nacional; el Ejército Nacional, la Armada Nacional y la Fuerza Aérea Colombiana, a través de las Divisiones con jurisdicción en las zonas sometidas al control previsto en esta resolución; la Fiscalía General de la Nación, por medio de las Direcciones Seccionales ubicadas en dichas regiones; y el Departamento Administrativo de Seguridad, una vez publicada, comunicarán a las autoridades locales respectivas esta resolución y, en general, las medidas contempladas en la misma.

La Dirección Nacional de Estupefacientes comunicará esta resolución, una vez se encuentre debidamente publicada, al Ministerio de Minas y Energía, al Ministerio de Transporte, a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales "DIAN", al Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, a la Unidad Administrativa Especial del Sistema de Parques Nacionales Naturales del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, a las cámaras de comercio situadas en zonas sujetas a control especial, a las federaciones de distribuidores de productos derivados del petróleo legalmente reconocidas y a todas las demás autoridades y agremiaciones que considere necesarias para socializar la presente resolución.

De la misma forma, este fin de socialización se cumplirá a través de los Consejos Seccionales de Estupefacientes y de las capacitaciones que al respecto realice la Dirección Nacional de Estupefacientes en las regiones involucradas en el control, en las cuales se incluirá el establecido para las demás sustancias químicas controladas a nivel nacional, a través del Certificado de Carencia de Informes por Tráfico de Estupefacientes.

**Resolución 009 de 2009 Artículo 48.** *Criterios de interpretación de las normas establecidas en la presente resolución.* Para el cumplimiento de las normas estipuladas en esta resolución podrán aplicarse las normas y disposiciones vigentes para el manejo de sustancias químicas controladas a nivel nacional, en aquellos aspectos que no sean contrarios a la finalidad de los controles establecidos en la misma.

Así mismo, cuando en la presente resolución se haga mención de un artículo sin establecer su fuente en una norma específica, se entenderá que se trata de esta disposición.

## LIBRO DECIMO

### RELACIONES ECONOMICAS

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, Sentencia del 05 de Febrero de 1998, MP. Ernesto Rafael Ariza

*...los antecedentes administrativos que obran en el expediente, al igual que de los considerandos del acto administrativo acusado, se desprende claramente que la razón por la cual se expedieron las medidas acusadas fue la de evitar la posible perturbación del orden público, debido a la paralización total del transporte de carga por carretera, medidas que, a juicio de la Sala, por tener carácter provisional (60 días), y teniendo en cuenta la finalidad perseguida, esto es, conjurar la crisis del sector transportador de carga, bien podían expedirse obviando los estudios de costos a que aluden los artículos 29 y 30 de la Ley 336 de 1.996, con base en el artículo 65 ibídem, que, se reitera, es la norma de carácter legal que soporta el acto administrativo impugnado, y que autoriza al Gobierno Nacional para expedir los reglamentos correspondientes a fin de armonizar las relaciones equitativas entre los distintos elementos que intervienen en la contratación y prestación del servicio público de transporte.*

*Lo anterior, por cuanto el artículo 5o. de la referida Ley 336 le atribuye al transporte el carácter de servicio público esencial, agregando que en la operación de las empresas de transporte tendrá prelación el interés general sobre el particular, "...especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios..." (Las negrillas son de la Sala).*

*De otra parte, esta Corporación considera que los artículos 333 y 334 de la Constitución Política, antes que ser violados por el acto administrativo acusado le sirven de sustento, ya que el primero de ellos consagra la libertad económica dentro de los límites del bien común y prescribe que la libre competencia económica es un derecho de todos que supone responsabilidades y que la empresa tiene una función social que implica obligaciones; y el segundo dispone que el Estado intervendrá en la economía por mandato de la ley, ley que para el caso que analiza la Sala es la tantas veces citada Ley 336 de 1.996.*

*Concluye la Sala que dicha reglamentación, contenida en el Decreto 1150 de 1.997, fue expedida legalmente por el Gobierno Nacional como resultado de la situación coyuntural que se estaba presentando, como fue el paro de camioneros que afectó la economía nacional, situación que fue solucionada de manera provisional, fijando el Gobierno una tabla para regular el "Costo Tonelada" del transporte de carga, de acuerdo con el origen y destino del mismo.*

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sentencia del 13 de septiembre de 2007, Sección Primera, MP Camilo Arciniegas.

*En criterio de la Sala, el contenido normativo del acto acusado, lejos de desconocer la libertad económica y la libre competencia, es cabal expresión de las restricciones que al ejercicio de los derechos económicos impone la normativa constitucional y legal analizada, con miras a la protección del interés general, a hacer efectiva la prevalencia del bien común, y de los usuarios del servicio público de transporte terrestre de carga, como de los actores y agentes que intervienen en su prestación, al propiciar que en sus relaciones económicas impere la justicia mediante la fijación de los fletes <sup>103</sup> mínimo y máximo que lo rigen.*

*Por otro aspecto, el contenido normativo del acto acusado concreta el mandato de intervención en el sector transporte dispuesto por las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, y es ejercicio de las funciones de vigilancia y control en beneficio de los agentes que intervienen en la operación de este modo de transporte.*

*El paro de transportadores de carga, que según el actor motivó su expedición, no incide en la validez de las fuentes formales y materiales del acto acusado.*

*La Constitución Política no adoptó un único y exclusivo modelo económico. Tampoco es cierto que la competencia de conservación o restablecimiento del orden público económico o social sea exclusiva ni privativa del Presidente de la República, como sí lo es en tratándose del orden público político.*

---

<sup>103</sup> Según el artículo 1009 del Código de Comercio el flete es el precio que debe pagar el remitente al transportador por gastos que ocasiona la cosa con motivo de su conducción o hasta el momento de su entrega.

*Conforme al artículo 2º CP, las autoridades están instituidas para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares y para promover la prosperidad general, garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución, y asegurar la convivencia y la vigencia de un orden justo.*

*Bien podía entonces el Ministro conjurar un factor de alteración de la convivencia mediante la adopción de las medidas dispuestas en el acto acusado, pues según el artículo 208 CP, es jefe de la administración en su respectiva dependencia y bajo la dirección del Presidente de la República le compete formular las políticas atinentes a su despacho y ejecutar la ley. Los términos concluyentes de las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 que obligan al Ministro de Transporte, en su condición de Director el Sector y del Sistema Nacional de Transporte, de asegurar la continuidad en su prestación.*

*Para la Sala no resulta acorde con la Constitución aducir el derecho a la libertad económica, la libertad de empresa y el derecho a la libre competencia económica como si se tratase de barreras infranqueables capaces de impedir la eficaz protección del interés público con medidas que equilibren las prestaciones económicas mínimas que deben reconocerse a los operadores del servicio público de transporte terrestre de carga, máxime cuando es deber de las autoridades hacer efectiva la prevalencia del interés público, asegurar el mejoramiento de la calidad de vida, en particular de los sectores de menores ingresos y construir un orden justo.*

*El Constituyente de 1991 elevó a la categoría de mandato constitucional la protección de los consumidores y usuarios. (Artículo 78 CP). Además, en el inciso final del artículo 333 advirtió que «la ley delimitará el alcance de la libertad económica cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la Nación.»*

*Es este el sentido del artículo 333 de la Constitución Política cuando preceptúa que «la actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común» y que «la libre competencia es un derecho de todos que supone responsabilidades.»*

*De lo expuesto surge indubitable que...de los artículos 333 y 334 de la Constitución Política no puede inferirse la tesis según la cual las restricciones y limitaciones impuestas a las libertades económicas para la protección de los usuarios del servicio de transporte y para equilibrar las relaciones económicas entre los actores que intervienen en su operación, a saber, las empresas de transporte autorizadas, y el propietario y/o conductor de los vehículos de carga, las hagan nugatorias.*

**Decreto 2663 de 2008 Artículo 1º.** Las relaciones entre el remitente o generador de la carga, las empresas de transporte legalmente habilitadas, el propietario, poseedor o tenedor y el conductor de un vehículo de servicio público de carga se regirán por lo dispuesto en el presente decreto.

#### **Comentario de Editor:**

#### **Relaciones Jurídicas – Negociales en el Transporte de Carga:**

Existen tres sujetos de derecho en el transporte público de carga a saber:

- Generador o Remitente de Carga
- Empresa de Transporte
- Poseedor, propietario y/o tenedor del vehículo

Entre estos sujetos se pueden presentar dos relaciones jurídicas independientes y autónomas denominadas de la siguiente manera:

- Entre el Generador o Remitente de Carga y la empresa de transporte: surge un contrato de transporte
- Entre la Empresa de Transporte y el poseedor, propietario y/o tenedor del vehículo: surge un contrato de vinculación, el cual, en los términos del Código de Comercio, no es cosa diferente a la subcontratación del transporte con terceros.

Procederemos a estudiar cada una de las relaciones del transporte, con el fin de verificar su regulación por parte del Estado.

**El Contrato de Transporte:** De acuerdo al artículo 981 del Código Mercantil,

*“El transporte es un contrato por medio del cual una de las partes se obliga para con la otra, a cambio de un precio, a conducir de una lugar a otro, por determinado medio en el plazo fijado, personas o cosas y a entregar éstas al destinatario.”*

Así las cosas, entre generador y empresa de transporte surge un contrato jurídico que crea obligaciones recíprocas para las dos partes, conforme a su objeto y desarrollo, que pueden centrarse frente al contratante Generador de la carga, realizar el pago correspondiente en las oportunidades estipuladas, en el contrato de transporte, y el contratista se obliga conforme al artículo 981 del Código de Comercio a prestar el servicio de transporte.

Hay que aclarar de antemano que existe una expresa regulación, en cuanto a la relación entre el remitente y/o generador de carga y la empresa de transporte, expresada en el Decreto 2663 de 2008, el cual regula las relaciones entre el remitente o generador de la carga y las empresas de transporte legalmente habilitadas, expresando:

*“Artículo 2°.- El valor del flete por tonelada pactado en el contrato de transporte suscrito entre el remitente o generador de la carga y la empresa de transporte legalmente habilitada, será mínimo de un doce punto cinco por ciento (12.5%) por encima de los valores fijados en la Resolución No. 5250 de 2007 expedida por el Ministerio de Transporte o la norma que la modifique o sustituya.” (Negrillas y subrayado fuera del texto)*

Frente a la presente normatividad, podemos concluir que en el contrato de transporte suscrito entre el generador y/o remitente de carga y la empresa de transporte, no se puede estipular, pactar y/o convenir el pago del flete, entendido éste como el precio del transporte y demás gastos que ocasione la cosa con motivo de su conducción; por debajo de los valores establecidos en la Resolución No. 5250 de 2007 (hoy Resolución 3175 de 2008) más un 12.5%.

De esta manera, el valor del flete por tonelada pactado en el contrato de transporte suscrito entre el remitente o generador de la carga y la empresa de transporte legalmente habilitada, será mínimo de un doce punto cinco por ciento (12.5%) por encima de los valores fijados en la Resolución número 3175 de 2008 expedida por el Ministerio de Transporte o la norma que la modifique o sustituya.

En este sentido, es claro que en la presente relación, el generador de carga y la empresa de transporte deberán fijar el flete en el contrato de transporte, circunstancia que deberá ser acreditada en el respectivo negocio jurídico. Sin embargo, para el pago del mismo, y como la regulación no expresa prohibición frente a los descuentos, con fundamento en el artículo 6° de la Constitución Política de acuerdo con el cual las particulares están obligados a cumplir la ley y la Constitución, podemos concluir que por no existir prohibición expresa, es claro que entre el generador y/o remitente de carga y a empresa de transporte, podrán realizar descuentos al pago efectivo del flete frente a la empresa de transporte.

De acuerdo a lo anterior, es claro que conforme a la regulación económica establecida por el Gobierno para el contrato de transporte, ésta recae sobre el valor acordado o pactado en el contrato, mas no en el valor realmente cancelado por parte de la empresa generadora de carga a la compañía de transporte dado que entre ambos sujetos es posible aplicar la figura de los descuentos, concebidos estos como una liberalidad y otorgamiento que libremente el acreedor (empresa de transporte) le otorga al deudor (generador de carga), sin necesidad que exista un sustrato material que sustente dicho otorgamiento.

**Contrato de Vinculación:**

En la presente relación hay que aclarar dos tipos de situaciones, la primera es cuando la empresa de transporte no necesita vincular vehículos de terceras personas, por ser de su propiedad todo el parque automotor, caso en el cual no existiría contraprestación alguna, dado que el propietario del vehículo es la misma empresa de transporte, razón por la cual no existe relación económica que deba ser regulada, puesto que ésta no existe.

Diferente escenario es cuando la movilización de la mercancía se realiza a través de vehículos de terceros, debemos entender, en concordancia con el Decreto 173 de 2001, que con los propietarios de dichos vehículos se establece un contrato de vinculación, el cual no necesariamente tiene que ser por escrito, pero que si se prueba a través de la expedición de los manifiestos de carga.

De acuerdo al ordenamiento jurídico el contrato de vinculación es un acuerdo privado en virtud del cual el propietario del vehículo se compromete a incorporarlo al parque automotor de la empresa y esta se compromete a operarlo directa o indirectamente a través de su plan de rodamiento. Este contrato de vinculación puede ser transitorio o permanente, es transitorio cuando solo se realiza por un viaje en virtud de la expedición del manifiesto de carga, es permanente cuando la dedicación del vehículo es total o preponderante a la operación de una sola empresa.

Llegados a este punto, resulta necesario entonces, analizar las disposiciones reglamentarias sobre las formas de vinculación, en particular las aplicables al transporte de carga, que es el tema sobre el cual se interroga a la Sala. Al respecto, debe hacerse mención al decreto reglamentario 1554 de 1998, que si bien fue derogado por el decreto reglamentario 173 de 2001, hoy vigente, constituye un antecedente de importancia para entender el contenido de ese contrato. Decía el artículo 19:

Artículo 19. Vinculación es el contrato mediante el cual el propietario o tenedor de un vehículo, lo sujeta a la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de carga, a través de una determinada empresa habilitada.

La vinculación puede acreditarse con equipo por arrendamiento, con equipo por administración o con equipo por afiliación.

Los vehículos que sean de propiedad de la empresa habilitada, se entenderán vinculados a la misma, sin que para ello sea necesario la celebración del contrato de vinculación.

Nótese que este decreto definió el contrato de vinculación y previó que las modalidades como ella podía acreditarse, eran el arrendamiento, la administración o la afiliación de equipos.

Ahora bien, el decreto 173 de 2001 reglamentario de las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 en materia de servicio público de transporte terrestre automotor de carga, dispone en los artículos 21 y 22:

“ARTICULO 21. CONTRATACION DE VEHICULOS. Cuando una empresa no sea propietaria de los vehículos, para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, podrá celebrar el respectivo contrato de vinculación conforme al artículo 983 del Código de Comercio.

ARTICULO 22. CONTRATO DE VINCULACION. El contrato de vinculación del equipo, se registrará por las normas del derecho privado, debiendo contener como mínimo las obligaciones, derechos y prohibiciones de cada una de las partes, su término, causales de terminación y preavisos requeridos para ello, así como aquellas condiciones especiales que permiten definir la existencia de prórrogas automáticas y los mecanismos alternativos de solución de conflictos al que sujetarán las partes.

Igualmente, el clausulado del contrato deberá contener los ítems que conformarán los pagos y cobros a que se comprometen las partes y su periodicidad. De acuerdo con ésta, la empresa expedirá al propietario del vehículo un extracto que contenga en forma discriminada exacta los rubros y montos por cada concepto.” (Destaca la Sala).

Si bien en este reglamento no se define propiamente el contrato de vinculación,<sup>104</sup> si establece claramente su objeto y función, la cual consiste en incorporar un vehículo a una empresa de transporte para la prestación del servicio.

Así mismo, el decreto prevé la celebración del contrato de vinculación cuando la empresa no sea propietaria, pero no tipifica las características de esta clase de contrato o un contenido prestacional específico, haciendo apenas mención a elementos propios de toda relación jurídica bilateral como son las obligaciones, derechos y

---

<sup>104</sup> En el modo de transporte terrestre de pasajeros, el artículo 53 del decreto 171 de 2001 establece que “La vinculación de un vehículo a una empresa de transporte público es la incorporación de éste al parque automotor de dicha empresa. Se formaliza con la celebración del respectivo contrato entre el propietario del vehículo y la empresa y se oficializa con la expedición de la tarjeta de operación por parte del Ministerio de Transporte.”

procedimientos mínimos que deben estipularse. Por lo tanto, la clase de vinculación y los demás elementos y prestaciones concretas, han de determinarse en cada caso por las partes que lo celebran, en armonía con el régimen de derecho privado que le sea aplicable y a la autonomía de la voluntad de los contratantes. Lo anterior lleva a la Sala a concluir que es procedente todo contrato privado que cumpla con las características generales contenidas en el reglamento y que no desconozca las normas de derecho público que regulan la actividad transportadora, en consonancia con el principio según el cual *"lo que no está prohibido, está permitido"*. Esta conclusión permite reconocer una amplia gama de modalidades contractuales, que satisfacen la función de incorporación de los equipos al parque automotor prevista en la ley.

En este orden de ideas, puede afirmarse que en las formas de vinculación que admite el ordenamiento legal y reglamentario del transporte, caben todos aquellos contratos previstos en las legislaciones civil, comercial, financiera, de transporte etc., entre las cuales son de usual utilización las siguientes modalidades:

- contrato de vinculación <sup>105</sup> con administración;
- contrato de vinculación sin administración<sup>106</sup>;
- contrato de arrendamiento simple<sup>107</sup>;
- contrato de leasing o arrendamiento financiero<sup>108</sup>, esto es, con opción de compra;
- contrato de arrendamiento operativo o renting; es decir, sin opción de compra;
- contratos atípicos que prevean la tenencia, posesión o disposición de uso del vehículo en cabeza de la empresa transportadora<sup>109</sup>.

Ahora bien, desde el año 1997, el Ministerio de Transporte reguló integralmente la relación jurídica entre la empresa de transporte y el tenedor, propietario y/o poseedor del vehículo, recientemente, en el Decreto 2663 de 2008 expresó en sus artículos tercero y quinto:

*"Artículo 3°.- El valor mínimo por tonelada que la empresa de transporte terrestre automotor de carga legalmente habilitada reconocerá al propietario, poseedor o tenedor de un vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor de carga por la movilización de las mercancías, será el establecido en la tabla anexa a la Resolución No. 5250 de 2007 expedida por el Ministerio de Transporte o la norma que la modifique o sustituya. (...)*

*Artículo 5°.- Los únicos descuentos que se podrán efectuar por parte de la empresa de transporte legalmente habilitada al propietario, poseedor o tenedor del vehículo de carga serán los establecidos por concepto de "retención en la fuente y el impuesto de Industria y Comercio, Avisos y Tableros - ICA."*

De esta manera, el valor mínimo por tonelada que la empresa de transporte terrestre automotor de carga legalmente habilitada debe reconocer al propietario, poseedor o tenedor de un vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor de carga por la movilización de las mercancías, será el establecido en la tabla anexa a la Resolución número 3175 de 2008 expedida por el Ministerio de Transporte o la norma que la modifique o sustituya. Los únicos descuentos que se podrán efectuar por parte de la empresa de transporte legalmente habilitada al propietario, poseedor o tenedor del vehículo de carga serán los establecidos por concepto de retención en la fuente y el impuesto de Industria y Comercio, Avisos y Tableros - ICA. Siendo de esta manera obligatorio el pago de la remuneración sin que se puedan hacer descuentos adicionales a los aceptados por la normatividad, ya que como se verificó, existe clara prohibición sobre los descuentos por parte de la empresa de transporte.

Sin embargo, en el presente caso, es necesario diferenciar dos conceptos completamente diferentes, por un lado el descuento observado conforme al Diccionario de la Real Academia como *"la rebaja de un crédito por conceptos objetivos"*<sup>110</sup>. Descuento que puede ser observado de la siguiente manera:

---

<sup>105</sup> El Código de Comercio prevé la posibilidad de celebrar contrato de vinculación (art. 983).

<sup>106</sup> Contrato utilizado por los operadores del transporte, facilitado a la Sala por el Ministerio de Transporte.

<sup>107</sup> El Código de Comercio en el artículo 991, hace referencia a la posibilidad de realizar transporte por la empresa de servicio público, con vehículos en arrendamiento.

<sup>108</sup> El decreto 171 de 2003, en materia de transporte de pasajeros, prevé expresamente la posibilidad de acreditar la capacidad transportadora con vehículos tomados en arrendamiento financiero (art. 48).

<sup>109</sup> El artículo 22 de la ley 336 de 1993 prevé la determinación por el reglamento de las formas de vinculación de equipos que no sean propiedad de la empresa.

<sup>110</sup> Diccionario de la Real Academia Española, Vigésima Segunda Edición.

a) Descuentos comerciales, que son aquellos que se conceden con ocasión de la celebración de la operación, sin depender de ninguna circunstancia o hecho específico. Estos descuentos, llamados también descuentos pie factura, se conceden por ejemplo por volumen, por pago de contado, o por motivos similares. Este tipo de descuentos disminuye el monto del ingreso generado en la venta y así se le reconoce al mismo tiempo para la contraparte (comprador o beneficiario del servicio) el descuento se le convierte en un menor valor de su costo o gasto.

Contablemente se tiene establecido que estos descuentos no son objeto de reconocimiento en la contabilidad, es decir que el monto del ingreso que se calcula y realiza corresponde al valor neto de la operación.

b) Descuentos financieros o condicionados, que son los que se conceden supeditados a una condición o hecho futuro que puede suceder o no. Básicamente opera por el pago antes del plazo concedido (pronto pago), de manera que si se cancela antes del mismo se otorga el descuento; en caso contrario el pago debe hacerse por su valor total. Se trata, en este caso, de conceder un descuento sobre el valor pactado, sujeto a que se pague antes del plazo; pero su obtención no depende de la voluntad del vendedor sino del comprador que es el que decide si paga antes del plazo o al vencerse el mismo. Si el comprador decide pagar antes del plazo, obtiene el descuento; si decide no pagar antes del plazo no habrá obtenido ninguna ventaja.

Así las cosas, el descuento en este tipo de pagos está completamente proscrito por parte de nuestro Ordenamiento Jurídico, sin embargo, existe una figura jurídica completamente legítima de acuerdo con el derecho fundamental de libertad de asociación, la libertad contractual de los particulares y el artículo 1602 del Código Civil, que vislumbra la facultad que poseen los sujetos de derecho para contratar o no, denominada La Compensación.

**Decreto 2663 de 2008 Artículo 2°.** El valor del flete por tonelada pactado en el contrato de transporte suscrito entre el remitente o generador de la carga y la empresa de transporte legalmente habilitada, será mínimo de un doce punto cinco por ciento (12.5%) por encima de los valores fijados en la Resolución número 5250 de 2007 expedida por el Ministerio de Transporte o la norma que la modifique o sustituya.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 13211 del 16 de octubre de 2009** *“No es válido ni eficaz pactar en los contratos de transporte de carga a largo plazo, vigentes y futuros valores por debajo del mínimo establecido en la tabla anexa de la Resolución 003175 del 1 de agosto de 2008, de acuerdo con lo previsto en el artículo 2 del Decreto 2663 de 2008, ya que éste establece que el valor del flete por tonelada pactada en el contrato de transporte se debe pactar como mínimo 12.5% por encima de los valores fijados en la citada resolución, de tal forma que al estar por encima el decreto de la resolución, necesariamente debe primar este, en el evento de una posible contradicción”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 56851 del 26 de septiembre de 2008** *·” Para el cálculo del valor mínimo a pagar por el contrato de transporte, el Decreto 2663 de 2008, establece que debe tenerse como base los valores establecidos en la Res. 5250 De 2007, derogada por la 3175 de 2008, una vez ubicado el valor según el recorrido, debe calcularse un 12.5% más, el resultado de dicha operación es el valor mínimo del contrato de transporte que la empresa debidamente habilitada suscribe con el generador de la carga, dicho de otra forma, por ningún motivo puede pagarse al propietario del vehículo un valor inferior al establecido en la Res. 3175 de 2008, para los orígenes no contemplados señala el decreto que deberá hacerse el cálculo proporcional entre los orígenes más cercanos y los destinos inmediatamente posteriores, una vez realizado el cálculo, si el valor pactado es inferior, existe violación a las normas de transporte.”*

**Doctrina.** Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera –COLFECAR-. Circular N° 146 del 29 de agosto de 2008.

Con el Decreto 2663 la obligación de pactar por encima del 12.5% de la tabla entre la empresa de transporte habilitada y el remitente o generador, es un imperativo que busca *armonizar las relaciones equitativas entre los distintos elementos que intervienen en la contratación y prestación del servicio de transporte, con criterios que impidan la competencia desleal y propugnen la racionalización del mercado del transporte*<sup>111</sup>.

En consecuencia,

---

<sup>111</sup> Sentencia. C-579/99. Corte Constitucional

Es ilegal pactar por debajo del 12.5% de los valores fijados en la tabla de la Resolución 3175 cuando la empresa de transporte habilitada de carga tiene vehículos propios, toda vez que la norma es de orden público y obliga cumplir los citados criterios.

Contravenir esta prohibición tiene dos efectos. En el ámbito de la relación privada viciaría de nulidad absoluta al contrato de transporte<sup>112</sup> y, en lo administrativo (relación con la Supertransporte), acarrearía sanción de 700 SMMLV, pues dice la norma que serán sancionados los remitentes o generadores de la carga, las empresas habilitadas, los propietarios, poseedores o tenedores y conductores de los vehículos de SPC, cuando violen las disposiciones establecidas en el decreto 2663/08 de conformidad con los artículo 45 y 46 de la ley 336/96.

El hecho que en el MC se deba poner “cero” cuando los vehículos son de propiedad de la empresa, es porque no existe reconocimiento de los valores de la tabla a un tercero.

**Decreto 2663 de 2008 Artículo 3°.** El valor mínimo por tonelada que la empresa de transporte terrestre automotor de carga legalmente habilitada reconocerá al propietario, poseedor o tenedor de un vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor de carga por la movilización de las mercancías, será el establecido en la tabla anexa a la Resolución número 5250 de 2007 expedida por el Ministerio de Transporte o la norma que la modifique o sustituya.

**Reglamentación:** Resolución 5250 de 2007. Derogada Resolución 3175 de 2008.

**Resolución 3175 2008 Artículo 1°.** Las relaciones económicas entre las empresas de transporte autorizadas y el propietario, poseedor o tenedor de un vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor de carga, en lo sucesivo, se determinarán conforme a lo dispuesto en la presente resolución.

**Resolución 3175 2008 Artículo 2°.** El valor mínimo que la empresa habilitada para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de carga debe reconocer al propietario, poseedor o tenedor del vehículo vinculado por la movilización de la mercancía objeto del contrato de transporte, será el determinado por tonelada transportada para cada origen - destino en la tabla anexa a esta resolución, la cual es parte integral de la misma.

**Parágrafo 1°.** Los contratos de transporte de carga celebrados a largo plazo y con anterioridad a la vigencia de la presente resolución, continuarán rigiéndose hasta su terminación en los términos y condiciones pactados en el respectivo contrato, sin que para el efecto se permita adición o prórroga alguna.

Los contratos de transporte de carga a largo plazo que se celebren con posterioridad a la vigencia de la presente resolución, deberán cumplir las condiciones que para el efecto reglamente el Ministerio de Transporte.

**Comentario del Editor:** Aunque en estricto sentido jurídico los contratos a largo plazo no tienen vida propia dentro del ordenamiento jurídico mercantil, si es posible hablar en Colombia de los contratos de suministro de transporte, los cuales se conciben como el acuerdo de voluntades por medio del cual, la empresa de transporte se compromete a realizar de forma periódica el traslado de mercancías de un lugar a otro a cambio de un flete, lo anterior se considera en la medida que el mismo Código de Comercio, establece que el transporte también se podrá pactar en forma de suministro, evento en el cual, también le son aplicables, además de las disposiciones sobre el contrato de transporte, las normas sobre el suministro

**Doctrina.** Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera –COLFECAR-. Circular N° 105 del 24 de junio de 2009.

En efecto, ni la ley civil ni la comercial han nominado ni estructurado el negocio jurídico de transporte celebrado a largo plazo por lo cual es atípico al no estar especialmente regulado por el ordenamiento y carecer de reglas jurídicas que lo disciplinen<sup>113</sup>.

---

<sup>112</sup> Artículo 899 del código de comercio.

<sup>113</sup> Corte Suprema de Justicia. Casación civil. Sent. Expediente 5817 de 2001

Esta **indefinición legal** exige adecuar la figura a una de las características propias del contrato de transporte como “contrato de tracto sucesivo”, cuya ejecución o cumplimiento se prolonga en el tiempo, en oposición a los de ejecución instantánea. Lo que a su vez debe considerar la ejecución continuada o periódica (suministro de transporte), o diferida (prestación del servicio de transporte cada vez que se requiera) del servicio de transporte, en función de la satisfacción de las necesidades e intereses del cliente o usuario del servicio.

En estas condiciones el término “celebrados a largo plazo” hace relación con aquellos contratos de transporte cuya prestación se hace en forma periódica o diferida, con sistemas de operación acordados (sitios de recibo y entrega de la carga, horarios, cantidad, entre otros), y ejecución prolongada en el tiempo con períodos determinados por los contratantes, en oposición al contrato que se agota o finaliza con la entrega de la mercancía.

No corresponde al Ministerio de Transporte entrar a definir, ni establecer el contenido de los contratos celebrados a largo plazo; Sin embargo, el mismo consideró que dichos contratos al haberse celebrado con anterioridad a la vigencia de la resolución 003175 (4 de agosto de 2008), continuarían rigiéndose hasta su terminación en los términos y condiciones pactados en ellos. Lo cual implica el cumplimiento de la norma imperativa de la tabla de fletes vigente al momento de su celebración, pues es claro que no puede pactarse una ilegalidad.

En este sentido se abre la posibilidad de que los sujetos del contrato a largo plazo acuerden su revisión, si en su criterio resulta excesivamente oneroso su cumplimiento y por tanto deben hacerse los reajustes que indique la equidad, a fin de lograr el equilibrio contractual.

**Parágrafo 2°.** En el transporte de mercancías peligrosas, carga especial, extradimensionada o extrapesada, el valor a que se refiere este artículo debe considerar, además de los definidos en la tabla anexa, los costos derivados de la complejidad y especialidad del transporte.

**Parágrafo 3°.** Cuando la mercancía a transportar ocupe toda la capacidad volumétrica del vehículo, el valor a pagar por su movilización, se liquidará con base en la mencionada tabla anexa, teniendo en cuenta la capacidad total en peso del vehículo.

**Parágrafo 4°.** El valor a pagar por tonelada entre orígenes y destinos no contemplados en la tabla anexa se determinará teniendo como ruta de referencia el origen-destino más cercano contemplado en la tabla, de acuerdo con las siguientes fórmulas:

Valor por tonelada de ruta no contemplada = Valor por tonelada/km ruta de referencia = Distancia ruta no contemplada (km)

La distancia de la ruta de referencia y en la ruta no contemplada en la tabla anexa, es la definida por el Instituto Nacional de Vías en el documento denominado Red Vial Nacional 2006.

**Resolución 3175 2008 Artículo 3°.** El valor que pagará el remitente de la carga a la empresa de transporte, deberá cumplir lo establecido en el artículo 2° del Decreto número 2663 de julio 21 de 2008, teniendo en cuenta el concepto del valor agregado ofrecido por esta en desarrollo de su obligación de recibir, entregar y custodiar la mercancía.

**Resolución 3175 2008 Artículo 4°.** El incumplimiento en el reconocimiento y pago de los valores establecidos en la tabla anexa a la presente resolución dará lugar a las sanciones señaladas en el artículo 8° del Decreto número 2663 de julio 21 de 2008.

**Resolución 3175 2008 Artículo 5°.** La presente resolución rige a partir de su publicación y deroga en especial la Resolución número 5250 de diciembre 3 de 2007.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 75671 del 10 de julio de 2009:** *“En el evento en que los vehículos sean de propiedad de la empresa de transporte, en tanto no existe propietario del vehículo a quien respetar un mínimo por el valor del flete, la tabla de fletes mínimos, no tiene aplicación”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 39111 del 12 de junio de 2009:** “ En el evento en que los vehículos sean de propiedad de la empresa de transporte, en el contrato suscrito con el usuario o generador de la carga podrá pactarse un flete diferente al estipulado en la precitada norma (toda vez que el contrato es ley entre las partes), en tanto no existe propietario del vehículo a quien respetar un mínimo por el valor del flete, pero en el caso contrario, si es imperioso darle aplicación al mínimo allí establecido.”

**Concepto Ministerio de Transporte N° 41501 del 16 de junio de 2009:** “Solo para transportar “carbones minerales vegetales envasados y empacados para la venta directa al consumidor” entendido éste como un carbón especial no genérico, no existe la obligación de aplicar la tabla de fletes mínimos, es decir, que los demás carbones deben ser transportados por una empresa debidamente habilitada y por tanto para tasar el valor del transporte debe respetarse los mínimos establecidos por el Ministerio.”

**Decreto 2663 de 2008 Artículo 4°.** Para el transporte especializado que implique la movilización de mercancías peligrosas, extradimensionadas o extrapesadas y refrigeradas se regirá por lo establecido en los artículos 2° y 3° del presente decreto, incrementando sus valores en los costos adicionales derivados de la complejidad y especialidad del transporte.

**Parágrafo 1°.** El valor a pagar por la movilización de mercancías que ocupen la capacidad volumétrica del vehículo se fijará con base en lo establecido en los artículos 2° y 3° del presente decreto, teniendo en cuenta la capacidad total en peso del vehículo.

**Parágrafo 2°.** Para los orígenes y destinos no contemplados en la tabla anexa a la Resolución número 5250 de 2007 o la norma que la modifique o sustituya, los valores a aplicar conforme a lo establecido en los artículos 2° y 3° del presente decreto, serán los que resulten del cálculo proporcional entre los orígenes más cercanos y los destinos inmediatamente posteriores.

**Decreto 2663 de 2008 Artículo 5°.** Los únicos descuentos que se podrán efectuar por parte de la empresa de transporte legalmente habilitada al propietario, poseedor o tenedor del vehículo de carga serán los establecidos por concepto de retención en la fuente y el impuesto de Industria y Comercio, Avisos y Tableros - ICA.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 55371 del 25 de junio de 2009** “*Tratándose de las relaciones entre el remitente y/o generador de la carga, las empresas de transporte legalmente habilitadas y el propietario, poseedor o tenedor del vehículo de carga por expresa disposición normativa, Decreto 2663 del 21 de julio de 2008, artículo 5, los únicos descuentos que podrá efectuar la empresa de transporte establecidos por concepto de retención en la fuente y el impuesto de Industria y Comercio, Avisos y Tableros - ICA.*”

**Decreto 2663 de 2008 Artículo 6°.** Una vez entre en vigencia el Índice de Precios del Transporte de Carga –IPTC– establecido por el DANE, se revisarán periódicamente los valores determinados en la tabla de fletes, los cuales se modificarán a través de resolución expedida por el Ministerio de Transporte.

**Decreto 2663 de 2008 Artículo 7°.** El valor del flete será cancelado a la empresa de transporte legalmente habilitada, por el remitente o generador de la carga dentro de los ocho (8) días hábiles siguientes a la presentación de la factura. La empresa de transporte legalmente habilitada pagará al propietario, poseedor o tenedor o su autorizado dentro de los ocho (8) días hábiles siguientes al recibo de la cosa transportada en el lugar acordado en los términos establecidos en el Código de Comercio.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 94711 del 6 de diciembre de 2010** “*Los criterios en las relaciones entre el remitente y/o generador, la empresa de servicio público de transporte automotor de carga y el propietario del vehículo*

(sic). Pues señala que el valor del flete será cancelado por el generador de la carga a la empresa de transporte legalmente habilitada dentro de los ocho días hábiles siguientes a la presentación de la factura.”

**Decreto 2663 de 2008 Artículo 8°.** Serán sancionados los remitentes o generadores de la carga, las empresas de transporte terrestre automotor de carga habilitadas, los propietarios, poseedores o tenedores y conductores de vehículos de servicio público de carga, de conformidad con lo establecido en el Capítulo Noveno, artículos 45 y 46 de la Ley 336 de 1996 o la norma que la modifique o sustituya, cuando violen las disposiciones establecidas en el presente decreto.

**Decreto 2663 de 2008 Artículo 9°.** El manifiesto de carga expedido en las condiciones establecidas en la Resolución número 2000 de 2004 expedida por el Ministerio de Transporte o la norma que la modifique o sustituya, prestará mérito ejecutivo, en los términos del Código de Procedimiento Civil.

**Decreto 2663 de 2008 Artículo 10.** El Ministerio de Transporte diseñará, implementará y reglamentará el procedimiento para la expedición electrónica del manifiesto de carga que garantice el manejo integral de la información y el cumplimiento riguroso de las relaciones económicas establecidas en la presente disposición.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 53094 del 11 de septiembre de 2008:** “Es necesario manifestar que el Ministerio de Transporte a través de las diferentes resoluciones ha establecido las relaciones económicas entre las empresas de transporte y los propietarios, poseedores o tenedores de los vehículos de servicio público de carga, buscando ante todo que los integrantes de la cadena de transporte cumplan con las condiciones de regulación”

**Comentario del Editor:** El Decreto 2044 de 1988 estableció en su artículo 1° la excepción en la contratación del servicio de transporte a través de empresas habilitadas, determinando que, por las condiciones, características y forma de embalaje de ciertos productos, se permitía que los generadores o remitentes de los mismos, pudieran contratar el transporte directamente con los propietarios o poseedores de los vehículos; entre dichos productos se contemplaron: “(...) ... **Materiales de Construcción:** Ladrillo, teja de barro, piedra, grava, arena, tierra, yeso, balasto, mármol y madera ... **Derivados del petróleo:** ... carbones minerales y vegetales envasados y empacados para venta directa al consumidor ...”

Ahora bien, la Ley 336 de 1996 y el Decreto 173 de 2001 establecieron para el transporte público terrestre automotor de carga, la existencia y exigencia del Manifiesto Terrestre de Carga para la sustentación de todas las operaciones que a través de esta modalidad se realizaran; no obstante lo anterior, la Resolución 2000 de 2004, que reglamentó todos los aspectos referentes al Manifiesto de Carga, dispuso:

**ARTÍCULO 18.- EXCEPCIONES.** El Manifiesto de Carga no es exigible en los siguientes casos:

(...)

### **3. Movilización de productos especiales**

No se debe exigir Manifiesto de Carga cuando el vehículo transporta los siguientes productos:

(...)

e. Materiales de construcción tales como ladrillo, teja de barro, piedra, grava, arena, tierra, yeso, balasto, mármol y madera.

f. Derivados del petróleo: Gas propano, kerosene, cocinol, carbones minerales, vegetales envasados y empacados para venta directa al consumidor.

Por otra parte, es preciso indicar que el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, desde el año 1997, ha venido regulando lo relacionado con los valores que por la movilización de la carga deben cancelar las empresas de transporte a los propietarios, poseedores o tenedores de los vehículos, tomando como herramienta de instrumentación y control de dicha regulación el manifiesto de carga, en el cual, de acuerdo con la misma Resolución 2000 de 2004, debía llenarse el valor de acuerdo a los indicados y fijados por el Ministerio de Transporte a través de los diferentes actos administrativos; por lo tanto, al no tenerse que cumplir con el requisito del diligenciamiento y porte del manifiesto de carga, pues se entendió y coligió, por todos los actores, incluyendo los gubernamentales, que para el transporte de dichos productos, no aplicaba la regulación de tarifas establecida por el Gobierno Nacional.

El Gobierno Nacional, a través del Decreto 2663 de 2008 y reglamentado a través de la Resolución 3175 del mismo año del Ministerio de Transporte, determinó regular integralmente la cadena de transporte, fijando los valores mínimos que en virtud del contrato de transporte podían pactar remitente de la carga y empresa de transporte, e igualmente, estableciendo los valores mínimos que debía reconocer la empresa de transporte a los propietarios, poseedores o tenedores de los vehículos por la movilización de las mercancías transportadas, con lo cual se compele al cumplimiento de unos mínimos de pacto a los remitentes de la carga con las empresas de transporte en el contrato de transporte.

Pero a más de lo anterior y en cumplimiento de un mandato establecido en el mismo Decreto 2663 de 2008, el Ministerio de Transporte expidió la Resolución 3924 de 2008, a través de la cual se reglamentó lo referente al manifiesto electrónico de carga. Con la expedición de dicho acto administrativo, se derogó expresamente, a través de su artículo 11, la Resolución 2000 de 2004, cuyo artículo 18 servía de base para la desregulación de los fletes en productos como el carbón y algunos materiales de construcción, tal como se indicó anteriormente; pero además se dispuso:

**ARTICULO 10º.** *El formato MANIFIESTO UNICO DE CARGA debe generarse, expedirse y portarse en todas las operaciones de transporte que realizan las empresas de transporte público de carga tanto a nivel urbano como intermunicipal. (negrillas y subrayas fuera de texto)*

De la anterior disposición se colige que siempre que las empresas de transporte van a realizar operaciones, deben ampararlas a través de manifiesto de carga, por tanto, al estar derogado el artículo 18 de la Resolución 2000 de 2004, y a su vez no establecer las normas que regulan el manifiesto electrónico, excepción alguna, forzoso es concluir que en las operaciones de transporte de carga terrestre automotor que realizan las empresas de transporte público, donde se traslade cualquier producto -incluyendo los contemplados en el artículo 1º del Decreto 2044 de 1988- debe expedirse manifiesto y por consiguiente diligenciarse el valor del flete, el cual debe corresponder al establecido en la Resolución 3175 de 2008, dado que ni esta disposición ni alguna modificatoria a la misma, han dispuesto lo contrario a través de la fijación de alguna excepción recordando que conforme las reglas de la hermenéutica jurídica las excepciones deben ser expresas y no pueden ser tácitas.

Ahora bien, si hacemos una interpretación sistemática del Decreto 2044 de 1988 y la Resolución 3924 de 2008, nos encontramos que el artículo 1º de la primera disposición, permite a los generadores de determinadas cargas, contratar directamente con los propietarios, poseedores o tenedores de los vehículos el transporte de las mercancías, propietarios, poseedores o tenedores que, de acuerdo a lo establecido en la segunda de las disposiciones -que regula el manifiesto de carga electrónico- no tienen la obligación de expedirlo, porque dicha obligación, de acuerdo con el artículo 10, es solo para las empresas de transporte público terrestre automotor de carga.

En virtud a lo anterior, considero que cuando las operaciones de transporte de los productos establecidos en el Decreto 2044 de 1988 (Carbón y algunos materiales de construcción), se realizan a través de la contratación directa entre el generador de la carga y los propietarios, poseedores y tenedores de los vehículos, no hay lugar a la expedición del manifiesto de carga y por tanto no se está sujeta esta operación a la regulación de las relaciones económicas; caso contrario acontece cuando el transporte de estas mercancías se realiza a través de empresas de transporte, las cuales deben expedir manifiesto en todas sus operaciones y sujetarse a la regulación de los fletes.

## LIBRO DECIMO PRIMERO

### CONTRATO DE TRANSPORTE DE COSAS

**Código de Comercio Artículo 1008. Modificado. D.E. 01 de 1990 Artículo 18. Partes del Contrato.** Se tendrán como partes en el contrato de transporte de cosas el transportador y el remitente. Hará parte el destinatario cuando acepte el respectivo contrato.

Por transportador se entenderá la persona que se obliga a recibir, conducir y entregar las cosas objeto del contrato; por remitente, la que se obliga por cuenta propia o ajena, a entregar las cosas para la conducción, en las condiciones, lugar y tiempo convenidos; y por destinatario aquélla a quien se envían las cosas.

Una misma persona podrá ser a un mismo tiempo remitente y destinatario.

El transporte bajo carta de porte, póliza o conocimiento de embarque, se regirá por las normas especiales.

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional, Sentencia T-568 de 1992

*De la naturaleza del contrato de transporte de cosas resulta la elemental precaución del transportador en establecer el tipo de bienes o elementos que le son confiados a fin de tomar las previsiones necesarias en torno a su cuidado y protección durante el tiempo en que responderá por ellas y también con el objeto de evitar que se lo comprometa en el desarrollo de actividades ilícitas o peligrosas. El transportador tiene el derecho y aún el deber, de corroborar el contenido de lo que transporta y, si encuentra que se trata de elementos o sustancias prohibidos por la ley, habrá de rechazar el contrato en razón de su objeto ilícito, al paso que estará obligado a adoptar las necesarias medidas de prevención si la manipulación o traslado del material cuya conducción se le confía encierra en sí mismo peligro o amenaza.*

#### **Legislación Complementaria:**

**Ley 527 de 1999 Artículo 26. Actos Relacionados con los Contratos de Transporte de Mercancías.** Sin perjuicio de lo dispuesto en la parte I de la presente ley, este capítulo será aplicable a cualquiera de los siguientes actos que guarde relación con un contrato de transporte de mercancías, o con su cumplimiento, sin que la lista sea taxativa:

- a) I. Indicación de las marcas, el número, la cantidad o el peso de las mercancías.
- II. Declaración de la naturaleza o valor de las mercancías.
- III. Emisión de un recibo por las mercancías.
- IV. Confirmación de haberse completado el embarque de las mercancías;
- b) I. Notificación a alguna persona de las cláusulas y condiciones del contrato.
- II. Comunicación de instrucciones al transportador;
- c) I. Reclamación de la entrega de las mercancías.
- II. Autorización para proceder a la entrega de las mercancías.

- III. Notificación de la pérdida de las mercancías o de los daños que hayan sufrido;
- d) Cualquier otra notificación o declaración relativas al cumplimiento del contrato;
- e) Promesa de hacer entrega de las mercancías a la persona designada o a una persona autorizada para reclamar esa entrega;
- f) Concesión, adquisición, renuncia, restitución, transferencia o negociación de algún derecho sobre mercancías;
- g) Adquisición o transferencia de derechos y obligaciones con arreglo al contrato.

**Ley 527 de 1999 Artículo 27. Documentos de Transporte.** Con sujeción a lo dispuesto en el inciso 3o. del presente artículo, en los casos en que la ley requiera que alguno de los actos enunciados en el artículo 26 se lleve a cabo por escrito o mediante documento emitido en papel, ese requisito quedará satisfecho cuando el acto se lleve a cabo por medio de uno o más mensajes de datos.

El inciso anterior será aplicable, tanto si el requisito en él previsto está expresado en forma de obligación o si la ley simplemente prevé consecuencias en el caso de que no se lleve a cabo el acto por escrito o mediante un documento emitido en papel.

Cuando se conceda algún derecho a una persona determinada y a ninguna otra, o ésta adquiera alguna obligación, y la ley requiera que, para que ese acto surta efecto, el derecho o la obligación hayan de transferirse a esa persona mediante el envío o utilización de un documento emitido en papel, ese requisito quedará satisfecho si el derecho o la obligación se transfiere mediante la utilización de uno o más mensajes de datos, siempre que se emplee un método confiable para garantizar la singularidad de ese mensaje o esos mensajes de datos.

Para los fines del inciso tercero, el nivel de confiabilidad requerido será determinado a la luz de los fines para los que se transfirió el derecho o la obligación y de todas las circunstancias del caso, incluido cualquier acuerdo pertinente.

Cuando se utilicen uno o más mensajes de datos para llevar a cabo alguno de los actos enunciados en los incisos f) y g) del artículo 26, no será válido ningún documento emitido en papel para llevar a cabo cualquiera de esos actos, a menos que se haya puesto fin al uso de mensajes de datos para sustituirlo por el de documentos emitidos en papel. Todo documento con soporte en papel que se emita en esas circunstancias deberá contener una declaración en tal sentido. La sustitución de mensajes de datos por documentos emitidos en papel no afectará los derechos ni las obligaciones de las partes.

Cuando se aplique obligatoriamente una norma jurídica a un contrato de transporte de mercancías que esté consignado, o del que se haya dejado

constancia en un documento emitido en papel, esa norma no dejará de aplicarse, a dicho contrato de transporte de mercancías del que se haya dejado constancia en uno o más mensajes de datos por razón de que el contrato conste en ese mensaje o esos mensajes de datos en lugar de constar en documentos emitidos en papel.

**Jurisprudencia Constitucional:** La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-662 de 2000 decidió declarar exequible esta disposición.

**Código de Comercio Artículo 1009. Modificado. D.E. 01 de 1990 Artículo 19. Pago del Flete.** El precio o flete del transporte y demás gastos que ocasione la cosa con motivo de su conducción o hasta el momento de su entrega son de cargo del remitente. Salvo estipulación en contrario, el destinatario estará solidariamente obligado al cumplimiento de estas obligaciones, desde el momento en que reciba a satisfacción la cosa transportada.

**Código de Comercio Artículo 1010. Modificado. D.E. 01 de 1990 Artículo 20. Informaciones que debe Dar el Remitente.** El remitente indicará al transportador a más tardar al momento de la entrega de la mercancía, el nombre y la dirección del destinatario, el lugar de la entrega, la naturaleza, el valor, el número, el peso, el volumen y las características de las cosas, así como las condiciones especiales para el cargue y le informará cuando las mercancías tengan un embalaje especial o una distribución técnica. La falta, inexactitud o insuficiencia de estas indicaciones hará responsable al remitente ante el transportador y el destinatario de los perjuicios que ocurran por precauciones no tomadas en razón de la omisión, falsedad o deficiencia de dichos datos.

El destinatario de mercancías provenientes del exterior que se convierta en remitente de las mismas hacia el interior del país, no estará en la obligación de indicar al transportador si las mercancías tienen condiciones especiales para el cargue o si requieren de un embalaje especial o de una distribución técnica para su transporte en el territorio nacional.

El valor que deberá declarar el remitente estará compuesto por el costo de la mercancía en el lugar de su entrega al transportador, más los embalajes, impuestos, fletes y seguros a que hubiere lugar.

Cuando el remitente haya hecho una declaración inexacta respecto de la naturaleza de las cosas, el transportador quedará libre de toda responsabilidad derivada de esa inexactitud, salvo que se demuestre que la inejecución o ejecución defectuosa de sus obligaciones se debe a culpa suya.

Cuando el remitente declare un mayor valor de las cosas, se aplicará lo dispuesto por el inciso sexto del artículo 1031.

El transportador podrá abstenerse de insertar o mencionar en el documento de transporte que expida, las declaraciones del remitente relativas a marca, número,

cantidad, peso o estado de la cosa recibida, cuando existan motivos para dudar de su exactitud y no haya tenido medios razonables para probarla. En este caso, deberá hacer mención expresa y clara en el documento de transporte de tales motivos o imposibilidades.

Las cláusulas o constancias que contraríen lo dispuesto en este artículo no producirán efectos.

**Código de Comercio Artículo 1011. Modificado. D.E. 01 de 1990 Artículo 21.** *Otras Obligaciones del Remitente.* El remitente está obligado a suministrar antes del despacho de las cosas, los informes y documentos que sean necesarios para el cumplimiento del transporte y las formalidades de policía, aduana, sanidad y condiciones de consumo. El transportador no está obligado a examinar si dichos informes o documentos son exactos o suficientes.

El remitente es responsable ante el transportador de los perjuicios que puedan resultar de la falta, insuficiencia o irregularidad de dichos informes y documentos, salvo cuando la falta de los documentos recibidos sea imputable al transportador, a sus agentes o dependientes.

**Código de Comercio Artículo 1012. Modificado. D.E. 01 de 1990 Artículo 22.** *Factura Cambiaria a Cargo del Destinatario.* La factura cambiaria de transporte podrá, también, librarse a cargo del destinatario, en cuyo caso el nombre de éste se insertará a continuación del nombre del remitente. En este evento, se aplicarán las reglas contenidas en la sección VII del capítulo V del título III del libro III de este código.

**Código de Comercio Artículo 1013. Modificado. D.E. 01 de 1990 Artículo 23.** *Reglas sobre el Embalaje.* El remitente deberá entregar las mercancías al transportador debidamente embaladas y rotuladas, conforme a las exigencias propias de su naturaleza, so pena de indemnizar los daños que ocurran por falta o deficiencia del embalaje o de la información.

No obstante, el transportador será responsable de los daños ocasionados por el manejo inadecuado de las mercancías y además responderá por los perjuicios provenientes de la falta o deficiencia de embalaje, cuando, a sabiendas de estas circunstancias, se haga cargo de transportarlas, si la naturaleza o condición de la cosa corresponde a la indicada por el remitente.

Los defectos de embalaje imputables al remitente no liberarán al transportador de las obligaciones contraídas en virtud de otros contratos de transporte, sin perjuicio de la acción de reembolso contra dicho remitente.

**Código de Comercio Artículo 1014.** *Transporte de Cosas Corruptibles.* Tratándose de cosas corruptibles que empiecen a dañarse en el curso del transporte, el transportador podrá disponer de ellas con licencia de la autoridad policiva del lugar, si por el estado o naturaleza de las mismas o por otras circunstancias no es posible pedir o esperar instrucciones del remitente o del destinatario, sin un mayor perjuicio o daño.

**Código de Comercio Artículo 1015. Modificado. D.E. 01 de 1990 Artículo 24.** *Transporte de Cosas Peligrosas.* El remitente está obligado a informar al transportador del carácter peligroso o restringido de las mercancías que tengan esta naturaleza y que requieran especiales manejos y de las precauciones que deben adoptarse.

El transportador no podrá transportar las mercancías que, por su mal estado, embalaje, acondicionamiento u otras circunstancias graves que los reglamentos señalen, puedan constituir peligro evidente, a menos que se cumplan los requisitos que tales reglamentos impongan.

**Código de Comercio Artículo 1016. Modificado. D.E. 01 de 1990 Artículo 25.** *Reducción Natural de Volumen o Peso.* Cuando se trate de cosas que por su naturaleza sufran reducción en el peso o volumen por el solo hecho del transporte, el transportador no responderá de la reducción o merma normal, determinada según la costumbre o los reglamentos oficiales.

Expedida una sola carta de porte o remesa terrestre de carga, si las cosas transportadas se dividen en lotes, bultos o paquetes, especificándolos, la reducción o merma natural se calculará separadamente para cada uno de ellos, cuando pueda establecerse su peso, volumen o cantidad.

**Código de Comercio Artículo 1017. Modificado. D.E. 01 de 1990 Artículo 26.** *Controversias sobre el Estado de la Cosa y Retiro de esta.* Las divergencias sobre el estado de la cosa, o sobre su embalaje, acondicionamiento, peso, naturaleza, volumen, y demás indicaciones del contrato, se decidirán por peritación.

Las cosas objeto de controversia, mientras ésta se decide, podrán ser depositadas por el transportador conforme a las normas que regulen el depósito.

Si se retira la cosa antes de iniciado el viaje, el transportador tendrá derecho a que se le paguen los gastos y se le indemnicen los perjuicios que le ocasione el retiro y se le restituya la carta de porte.

Si el retiro tuviere lugar durante el viaje, el transportador tendrá derecho a la totalidad del flete.

**Código de Comercio Artículo 1018. Modificado. D.E. 01 de 1990 Artículo 27.** *Documentos que Expide el Transportador.* Cuando el reglamento dictado por el gobierno así lo exija, el transportador estará obligado a expedir carta de porte, conocimiento o póliza de embarque o remesa terrestre de carga.

La carta de porte y el conocimiento o póliza de embarque deberán contener las indicaciones previstas en el artículo 768. Su devolución sin observaciones hace presumir el cumplimiento del contrato por parte del transportador.

La remesa terrestre de carga es un documento donde constarán las especificaciones establecidas en el artículo 1010 de este código y las condiciones generales del contrato.

Para los eventos no reglados, el transportador estará obligado a expedir entre los documentos mencionados, el que le exija el remitente, limitándose en el transporte terrestre a la remesa terrestre de carga.

**Código de Comercio Artículo 1019. Modificado. D.E. 01 de 1990 Artículo 28. Entrega de Documentos al Remitente.** De la carta de porte, conocimiento o póliza de embarque se extenderá un original negociable de conformidad con el título III del libro III de este código, que se entregará al remitente. El transportador podrá dejar para sí un duplicado no negociable.

La remesa terrestre de carga se expedirá, por lo menos en dos ejemplares: uno de éstos, firmado por el transportador deberá ser entregado al remitente.

**Código de Comercio Artículo 1020. Ejercicio de Derechos.** Cuando se expida carta de porte, los derechos reconocidos en este título al remitente o al destinatario sólo podrán ser ejercidos por el tenedor legítimo de la misma, quien podrá exigir la restitución de la cosa devolviendo cancelada dicha carta.

**Código de Comercio Artículo 1021. Modificado. D.E. 01 de 1990 Artículo 29. Lo que Prueba la Carta de Porte y la Remesa de Carga.** Salvo prueba en contrario, la carta de porte, sin perjuicio de las normas especiales que la rigen, y la remesa terrestre de carga hacen fe de la celebración del contrato, de sus condiciones, del recibo de la mercancía, y de lo literalmente expresado en ellas. Las estipulaciones relativas al estado de la mercancía sólo constituyen prueba en contra del transportador cuando se trata de indicaciones referentes al estado aparente de la mercancía o cuando la verificación haya sido hecha por dicho transportador, siempre que en el documento se haga constar esta última circunstancia.

Cuando en la carta de porte no se indique la calidad y el estado en que se encuentran las cosas, se presumirá que han sido entregadas al transportador sanas, en buenas condiciones y de calidad mediana.

**Código de Comercio Artículo 1022. Modificado. D.E. 01 de 1990 Artículo 30. Prueba del Contrato.** El contrato, cuando falte la carta de porte, el conocimiento de embarque o la remesa terrestre de carga, deberá probarse conforme a lo previsto en la ley.

**Código de Comercio Artículo 1023. Modificado. D.E. 01 de 1990 Artículo 30. Derecho de Disposición del Remitente.** El remitente tendrá derecho, a condición de cumplir todas sus obligaciones resultantes del contrato de transporte, a disponer de la mercancía, sea retirándola del sitio de partida o del de destino, sea deteniéndola durante la ruta, sea disponiendo su entrega en el lugar de destino o durante la ruta a persona distinta del destinatario designado en la carta de porte, el conocimiento de

embarque o la remesa terrestre de carga o sea solicitando su retorno al sitio de partida, siempre que el ejercicio de tal derecho no ocasione perjuicio al transportador ni a otros remitentes y con la obligación de reembolsar los gastos que motive.

En el caso de que la ejecución de las órdenes del remitente sea imposible, el transportador deberá avisarlo inmediatamente.

Si existe carta de porte y el transportador se acoge a las órdenes de disposición del remitente, sin exigirle la restitución del ejemplar negociable entregado a éste, será responsable, salvo recurso contra dicho remitente, del perjuicio que pueda resultar a quien sea legítimo tenedor del original de la carta de porte.

El derecho del remitente cesará en el momento que comience el del destinatario, conforme al artículo 1024. Sin embargo, si el destinatario rehúsa la mercancía, o si no es hallado, el remitente recobrará su derecho de disposición.

**Código de Comercio Artículo 1024. Modificado. D.E. 01 de 1990 Artículo 32. Derechos del Destinatario al Arribo de la Mercancía.** Salvo en los casos indicados en el artículo precedente, el destinatario tiene derecho, desde la llegada de la mercancía al punto de destino, a solicitar del transportador que le entregue la mercancía, previo el cumplimiento de las obligaciones contenidas en el artículo 1009 o a la aceptación de la factura cambiaria, según el caso, y al cumplimiento de las demás condiciones indicadas en el contrato de transporte.

Cuando se expida carta de porte, su tenedor deberá pagar las cantidades y cumplir las obligaciones a su cargo de conformidad con el inciso anterior.

Si se reconociere por el transportador que la mercancía ha sufrido extravío o si a la expiración de un plazo de siete días a partir del día en que haya debido llegar, la mercancía no hubiere llegado, el destinatario queda autorizado a hacer valer con relación al transportador los derechos resultantes del contrato de transporte. Este derecho lo tendrá, en su caso, el tenedor legítimo de la carta de porte.

**Código de Comercio Artículo 1025. Modificado. D.E. 01 de 1990 Artículo 33. Modificaciones que Hacen más Oneroso el Transporte.** Cuando el cambio de destinatario implique cambio en la ruta o un viaje más largo o más dispendioso, se deberá por el remitente el excedente del flete y los mayores gastos que ocasione dicho cambio al transportador.

Esta misma regla se aplicará cuando se cambie la ruta o modo de transporte convenido, por orden del remitente o del destinatario; pero en este caso el excedente del flete y los gastos adicionales se pagarán por la parte que ordene el cambio de ruta o modo de transporte.

**Código de Comercio Artículo 1026. Modificado. D.E. 01 de 1990 Artículo 34. Sitio y Fecha de Entrega.** Salvo estipulación en contrario, el transportador deberá avisar al destinatario la llegada de la mercancía.

A falta de indicación sobre el sitio y fecha en los cuales debe entregarse la cosa, la entrega se efectuará en las oficinas o bodegas que el transportador determine en el lugar de destino, tan pronto como la cosa haya llegado.

Cuando no sea posible hacer la entrega en el sitio y fecha convenidos, el transportador deberá informar al destinatario acerca del día y lugar en que pueda entregar la mercancía.

**Reglamentación:** Decreto 1910 de 1996

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado Sección Tercera, Sentencia del 7 de octubre de 2009, Expediente 18448, CP Enrique Gil Botero

***La naturaleza del Decreto No. 1910 del 21 de octubre de 1996.***

*...se trata de una reglamentación de la ley, en virtud de lo establecido en el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política, es decir, de un Decreto reglamentario.*

*En lo que respecta a este tipo de decretos, vale la pena señalar que constituyen una típica expresión de la función administrativa, y desde una perspectiva formal, hacen parte de la categoría de actos administrativos de carácter general.*

*En efecto, la capacidad de trazar efectivas reglas de conducta en desarrollo de lo prescrito por el legislador, con alcances generales y de obligatorio cumplimiento por parte de la comunidad destinataria de estos decretos, denota la verificación de los elementos propios del acto administrativo como son: (1) manifestación unilateral de la voluntad de la administración o de la entidad pública o el particular en ejercicio de la función administrativa, (2) capaz de producir efectos jurídicos frente a otros sujetos de derecho (3) sin necesidad de contar con su anuencia para ello.*

*En el presente caso, el límite basado en el criterio de la competencia no ha sido sobrepasado, el Decreto demandado se refiere a una materia cuya regulación encuentra un referente inmediato en una norma de rango legal. No sólo se fundamentó el ejercicio de la potestad reglamentaria en el artículo 189. 11 de la Constitución Política, adicionalmente halló una habilitación directa en el artículo 999 del Código de Comercio, en donde se confió al Gobierno Nacional la reglamentación de las disposiciones que regulan el contrato de transporte en todas sus modalidades. Es necesario advertir, que aún cuando dicha habilitación legal no se hubiera hecho de manera explícita, el reglamento podría haber operado, basta con recordar lo ya mencionado sobre el criterio de necesidad. Y es precisamente este segundo límite el que debe ser objeto de revisión para determinar si la presunción de legalidad de las disposiciones cuestionadas es o no desvirtuada.*

*El demandante sostiene que se presentó una extralimitación del Gobierno Nacional, al reglamentar las disposiciones en las que se regulan derechos y obligaciones de las partes del contrato de transporte de carga, puesto que el artículo 999 del Código de Comercio excepcional de la competencia del ejecutivo aquellas cuestiones que se encuentren en disposiciones especiales. Al existir ya una regulación de la modalidad negocial antes mencionada en las normas mercantiles, el criterio de la especialidad se halla presente e imposibilita una regulación por autoridad distinta al legislador. Para la sala, esta interpretación no se ajusta al espíritu del mentado artículo 999, este se refiere a todo el título IV, por lo cual la especialidad de la que hace mención alude a materias ajenas al mismo como el transporte aéreo (art. 1874 a 1888) o el transporte marítimo (artículo 1578 a 1665), en las que aquello que no se contemple en estas modalidades contractuales debe ser resuelto de acuerdo a las disposiciones generales contenidas en los artículos 981 a 1035 del Código de Comercio.*

***El principio de autonomía de la voluntad en las relaciones contractuales y su posible limitación a través de normas reglamentarias.***

Las relaciones que se desprenden del derecho privado se fundamentan en el principio de autonomía de la voluntad, principio según el cual el ordenamiento jurídico otorga eficacia al querer de las partes de un negocio jurídico. Por tanto, nos encontramos en un espacio en el que el legislador ha realizado una verdadera delegación en cabeza de los particulares para que estos regulen sus relaciones jurídicas, de tal manera que éstos "...según su mejor conveniencia, son los llamados a determinar el contenido, el alcance, las condiciones y modalidades de sus actos jurídicos. Al proceder a hacerlo deben observar los requisitos exigidos, que obedecen a razones tocantes con la protección de los propios agentes, de los terceros y del interés general de la sociedad"<sup>114</sup>.

El juez constitucional ha sostenido que aunque en la norma constitucional no haya una regulación expresa del principio de autonomía de la voluntad, varios artículos le sirven de sustento, entre ellos el 16, en el que se reconoce que todas las personas tienen un derecho al libre desarrollo de la personalidad, el cual es limitado por los derechos de los demás y por aquellas restricciones que provengan del ordenamiento jurídico. Este derecho, de connotación fundamental se expresa a través del reconocimiento que se hace al individuo de una esfera de autorregulación. Adicionalmente, la constitución política en el artículo 333 reconoce la libertad de empresa, "de la cual emana la libertad de contratación, es decir, la libertad de celebrar acuerdos con otras personas, con efectos vinculantes, para el intercambio de bienes y servicios o el desarrollo de actividades de cooperación y la satisfacción de las necesidades"<sup>115</sup>.

No obstante, la facultad reconocida a los particulares no es absoluta, la capacidad de crear derechos y contraer obligaciones mediante manifestaciones espontáneas de su voluntad encuentra verdaderos límites en las normas de orden público, es decir en aquellas disposiciones que el legislador les ha dado el valor de imperativas.<sup>116</sup> Por tanto, la libertad de contratación no es absoluta, encuentra restricciones derivadas de razones que obedecen a motivos de utilidad pública, como ocurre con los derechos que constitucionalmente soportan el modelo económico, (propiedad privada - trabajo y libertad de empresa) a los que es consustancial una función social.

Si ello es así, la importancia de algunas actividades puede justificar que el alcance otorgado al principio de autonomía de la voluntad se relativice, se le dé un manejo distinto al que tiene en las relaciones comunes del tráfico jurídico negocial, se someta a mayores restricciones, sobre todo cuando se trata de actividades que tienen la connotación de "servicios públicos esenciales", porque es precisamente el factor esencialidad lo que denota su importancia social y posibilita una mayor intervención del Estado.<sup>117</sup>

Esta mayor intervención se hace a través de normas de carácter imperativo que en la mayoría de los casos tienen el rango material de ley. Esto porque, tal como coloca de presente la doctrina, el reglamento tiene cabida con toda su fuerza cuando de implementar leyes de carácter administrativo se trata; tratándose de normas propias del ámbito privado, al corresponder su aplicación principalmente al juez, mediante una labor de determinación del alcance del derecho en cada caso concreto sometido a su valoración, el reglamento prácticamente no tiene operatividad alguna y sólo tienen razón de ser excepcionalmente en aquellos eventos en los que la ley expresamente lo haya requerido y del alcance mismo de los preceptos se desprenda una necesidad de implementación y mayor desarrollo.<sup>118</sup> Considera la sala, que esta restricción a la potestad reglamentaria se intensifica aún más en aquellas disposiciones legales que tienen un valor de carácter dispositivo y supletivo, puesto que en este ámbito específico se ha querido que el mayor desarrollo del que se habla sea determinado por las partes del negocio jurídico, otorgándose incluso la posibilidad de reemplazo por normas que provengan de su libertad de contratación.

Es claro entonces, que tratándose del contrato terrestre de carga se da la primera de las condiciones requeridas, el legislador habilitó la presencia del reglamento en un espacio en el que de acuerdo con los artículos 4 y 981 del Código de Comercio rige el principio de la autonomía de la voluntad. Empero, en cuanto al segundo condicionamiento, la necesidad de mayor implementación de las disposiciones objeto de reglamentación, entrará en este momento a pronunciarse la sala.

<sup>114</sup> Cfr. Sentencia T-338 de agosto 24 de 1993 M.P. Alejandro Martínez Caballero

<sup>115</sup> Cfr. Corte Constitucional. Sentencia C -993 de Noviembre 29 de 2006. M. P. Jaime Araujo Rentería.

<sup>116</sup> Cfr. Sentencia C-367 de agosto 16 de 1995 M.P. José Gregorio Hernández Galindo.

<sup>117</sup> Cfr. Corte Constitucional. Sentencia C - 341 de mayo 3 de 2006. M. P. Jaime Araujo Rentería. Ver también: GARCÍA DE ENTERRÍA, Eduardo y FERNÁNDEZ, Tomas-Ramón. Curso de derecho... Ob. Cit. Pág. 201.

<sup>118</sup> VIDAL PERDOMO, Jaime. Derecho Administrativo. Bogotá, Legis. 2008. Pág. 32.

**Decreto 1910 de 1996 Artículo 1º.** La empresa transportadora tiene la obligación de dar aviso oportuno y detallado al destinatario, por un medio idóneo; sobre la llegada de la carga al lugar de destino,

**Jurisprudencia Administrativa:** El Consejo de Estado, Sección Tercera, mediante Sentencia de 7 de octubre de 2009, Expediente No. 18448, CP Dr. Enrique Gil Botero, declara la validez condicionada de este artículo “*en el entendimiento que de su tenor literal no puede desprenderse una obligación que el legislador no ha contemplado de forma imperativa al regular el contrato de transporte terrestre de carga. En efecto, el artículo 1026 del Código de Comercio preceptúa que “Salvo estipulación en contrario, el transportador deberá avisar al destinatario la llegada de la mercancía”. Como puede observarse, la conformidad de la disposición demandada con el ordenamiento jurídico, se circunscribe a que aquello reglamentado no convierta en obligación lo que la ley ha establecido como una facultad; en otras palabras, la regulación hecha mediante norma administrativa no puede restringir el que las partes en uso de la libertad negocial exoneren a la empresa transportadora del deber de dar aviso. Siendo la disposición comentada de carácter supletivo, igual naturaleza debe otorgarse al precepto administrativo que pretende desarrollarla y darle aplicabilidad*”

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado Sección Tercera, Sentencia del 7 de octubre de 2009, Expediente 18448, CP Enrique Gil Botero

*La sala declarará la legalidad condicionada de este artículo, en el entendimiento que de su tenor literal no puede desprenderse una obligación que el legislador no ha contemplado de forma imperativa al regular el contrato de transporte terrestre de carga. En efecto, el artículo 1026 del Código de Comercio preceptúa que “Salvo estipulación en contrario, el transportador deberá avisar al destinatario la llegada de la mercancía”. Como puede observarse, la conformidad de la disposición demandada con el ordenamiento jurídico, se circunscribe a que aquello reglamentado no convierta en obligación lo que la ley ha establecido como una facultad; en otras palabras, la regulación hecha mediante norma administrativa no puede restringir el que las partes en uso de la libertad negocial exoneren a la empresa transportadora del deber de dar aviso. Siendo la disposición comentada de carácter supletivo, igual naturaleza debe otorgarse al precepto administrativo que pretende desarrollarla y darle aplicabilidad.*

**Decreto 1910 de 1996 Artículo 2º. Modificado Decreto 636 de 1998 Artículo 1º. Derogado Decreto 652 de 1998 Artículo 1º.** ~~El destinatario está obligado a recibir la carga en un término no superior a las veinticuatro horas (24:00) siguientes al arribo del vehículo al lugar de destino indicado por la empresa transportadora.~~

~~Cuando el arribo del transporte se produzca en día festivo, este término comenzará a contarse a partir de la primera hora hábil del día siguiente.~~

**Jurisprudencia Administrativa:** Artículo declarado nulo por el Consejo de Estado, Sección Tercera, Sentencia de 7 de octubre de 2009, Expediente No. 18448, CP Dr. Enrique Gil Botero,

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sección Tercera, Sentencia de 7 de octubre de 2009, Expediente No. 18448, CP Dr. Enrique Gil Botero,

*De acuerdo con lo estipulado en el artículo 1008 del código de comercio, el destinatario no es parte en el contrato de transporte terrestre de carga, este se celebra entre el remitente y el transportador<sup>119</sup>. Por consiguiente, esta calidad sólo la adquiere en el momento en que acepta el contrato;<sup>120</sup> es decir, el ordenamiento jurídico contempla la posibilidad de rechazo por parte del destinatario, caso en el cual éste no puede ser sujeto de aquellos derechos y obligaciones que se desprenden del negocio jurídico. Por tanto, si no*

<sup>119</sup> Disposición que es concordante con el artículo 981 del Código de Comercio: “El transporte es un contrato por medio del cual una de las partes se obliga para con la otra, a cambio de un precio, a conducir, de un lugar a otro, por determinado medio y en el plazo fijado, personas o cosas y entregar éstas al destinatario.

<sup>120</sup> Cfr. GUZMÁN E., José Vicente. Contratos de Transporte. Bogotá, Universidad Externado de Colombia. 2009. Pág. 89.

*manifiesta de forma expresa o tácita su voluntad no puede endilgársele ninguna responsabilidad por no recibir la carga en el término indicado por la norma demandada.*

*De lo anterior se desprende que el legislador otorgó a la autonomía de la voluntad de los contratantes en la determinación de los elementos que caracterizan el negocio jurídico un lugar destacado, por ende una obligación como la impuesta en la norma al destinatario, no puede hacerse a través del reglamento, ésta sólo puede dejarse a la libertad de contratación reconocida, sobre todo de quien recibe la carga que como quedó explicitado no es, en principio, parte de la relación negocial. Por las razones expuestas la norma demandada, incurrió en extralimitación.*

**Decreto 1910 de 1996 Artículo 3º. Modificado Decreto 636 de 1998 Artículo 1º. Derogado Decreto 652 de 1998 Artículo 1º.** Si el destinatario no recibe la mercancía dentro del término establecido por el artículo anterior, habiéndose dado el correspondiente aviso en forma oportuna, la empresa transportadora autorizada, pagará al propietario o poseedor del vehículo que realizó el transporte una suma igual a tres (3) salarios mínimos legales diarios vigentes, por cada hora de retardo. La empresa transportadora podrá repetir contra el destinatario.

**Jurisprudencia Administrativa:** *La Sección Primera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado, Sentencia del 30 de Abril de 2009 decidió declarar válido este artículo.*

**Jurisprudencia:** *La Sección Primera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado, Sentencia del 30 de Abril de 2009*

*La disposición acusada responsabiliza a la empresa transportadora autorizada que contrató el servicio de vehículo para el transporte de la carga, por la demora en el recibo de la mercancía por parte del destinatario.*

*De la disposición acusada se desprende claramente que se trata del evento en el cual las partes contratantes del servicio de transporte de carga son: la empresa transportadora y el remitente quien puede o no ser también el destinatario (artículo 1.008 del C.C.), pero el que realiza el transporte no es la empresa misma sino un tercero propietario o poseedor de un vehículo quien ha sido vinculado o contratado por la empresa.*

*La empresa de transporte es la que legalmente cuenta con el permiso concedido por el Ministerio de Transporte para prestar el servicio público de carga y es apenas razonable que debe contar con la capacidad de combinar recursos humanos, técnicos, financieros y de información indispensables para prestar el servicio con calidad y eficiencia; desde el punto de vista del contrato de transporte es quien tiene la obligación o responsabilidad legal de llevar o conducir las mercancías al sitio de destino en la fecha acordada, para lo cual debe contar con los vehículos necesarios para la prestación de este servicio, sean propios o de terceros vinculados de manera permanente o temporal.*

*Lo cierto entonces es el hecho de que quien ha celebrado el contrato de transporte es la empresa y por lo tanto es responsable de cumplir con las condiciones del contrato que celebró con el remitente de la carga, de manera que el vínculo contractual entre las dos partes o el incumplimiento de las cláusulas contractuales por uno de éstos no puede afectarlos sino a ellos mismos.*

*Ahora bien, el poseedor o dueño del vehículo que se ha vinculado a la empresa debe responder por el transporte de la carga y por su entrega en la fecha y en las condiciones que la empresa y el remitente han acordado, por lo tanto no tiene por qué responder si el remitente o el destinatario de la carga no cumple con lo pactado en el contrato de servicio de transporte, en este caso con recibir la carga en la fecha estipulada.*

*Lo anterior por cuanto el transportador tiene unas obligaciones con la empresa transportadora y su vínculo contractual es con ésta y no con el remitente o con el destinatario de la carga.*

*El artículo 982 del C. de Co, señala precisamente que el transportador está obligado a cumplir con el objeto del contrato dentro del término estipulado en el mismo.*

*Entonces el incumplimiento del destinatario, que como ya se dijo puede ser el mismo remitente, en recibir la carga en la fecha acordada, afecta la relación contractual que éste tiene con la empresa transportadora quien debe responder al transportador por la mora en recibir.*

*Como corolario de lo anterior se tiene que si el transportador cumplió su contrato con la empresa transportadora, legalmente no tiene porqué soportar el incumplimiento de otro contrato que no celebró, porque su obligación está precisada en los términos del contrato de vinculación.*

*Como bien lo señala la parte demandada uno es el contrato de vinculación celebrado entre una empresa transportadora y el propietario del vehículo y otro el contrato de transporte de carga que celebran la empresa transportadora y el remitente de los bienes, pues estos contratos son independientes, sin que sea posible que las vicisitudes que se presenten en la ejecución de uno de ellos afecten el contenido del otro.*

*De lo anterior se concluye que el transportador como lo señala la norma acusada debe ser resarcido por la mora del destinatario en recibir la mercancía, lo cual se desprende de la naturaleza misma del contrato.*

*En otras palabras, el propietario del vehículo no es quien tiene contrato con el destinatario y en este sentido la empresa transportadora está obligada a cumplir las obligaciones contraídas en virtud del contrato de vinculación sin que pueda exonerarse de ellas por causas externas al mismo.*

*Entonces no se trata, como lo señalan el actor y el representante del ministerio público, de una sanción o multa que se le hubiera impuesto a la empresa transportadora, sino de una obligación contractual, tanto así que la norma faculta a dicha empresa para repetir contra el remitente o destinatario de la mercancía transportada.*

*El hecho de que la disposición hubiera sido mal motivada en unas normas que hacen relación a la escala de sanciones que se pueden establecer por violación a las normas legales y reglamentarias (artículos 997 del C.Co y 9 de la Ley 105 de 1993) no enerva la legalidad del decreto, tal equivocación no tiene la entidad para anular tal actuación, pues lo cierto es que, como ya se dijo anteriormente, ésta no impone sanción alguna, sino que se trata de una obligación que nace de un contrato.*

*Además el acto acusado de igual manera fue motivado de conformidad con el artículo 999 del C.Co., por el cual el Gobierno tiene la facultad para reglamentar las disposiciones relacionadas con el contrato de transporte cualquiera que sea el medio empleado para realizarlo y no se excedió en el uso de la potestad reglamentaria.*

*Concordante con lo anterior, el artículo 1026 del código de comercio le impone al transportador la obligación de avisar al destinatario la llegada de la mercancía y el artículo 1027 ídem le obliga a responder por el retardo en la entrega.*

*Entonces el acto acusado es la consecuencia lógica de cómo debe interpretarse y entenderse la actividad transportadora, uno de cuyos principios descansa en la prohibición del enriquecimiento sin causa como se advierte en el artículo 981, inciso 3° según el cual se debe impedir que una parte se enriquezca a costa de la otra.*

*Por lo anterior, como bien lo argumentó la entidad demandada, el Gobierno Nacional lo que hizo fue reglamentar las relaciones entre algunas de las partes intervinientes en la prestación del servicio público de transporte, como lo son las empresas transportadoras que prestan el servicio y los propietarios de los vehículos cuando aquella no presta el servicio en vehículos de su propiedad, lo cual da lugar al surgimiento de un contrato entre éstos por disposición expresa del artículo 983 del C.Co.*

**Código de Comercio Artículo 1027. Modificado. D.E. 01 de 1990 Artículo 35. Modalidades de la Entrega.** El transportador sólo estará obligado a entregar la cosa transportada al peso, cuenta o medida, cuando en el documento de transporte se haga constar expresamente su recibo en alguna de estas formas.

Cuando las cosas a transportar consistan en contenedores, paletas, guacales y en general, unidades cerradas, selladas o precintadas, éstas se considerarán como unidad de carga y deberán ser entregadas por el transportador en el mismo estado en que las recibe.

**Código de Comercio Artículo 1028. Modificado. D.E. 01 de 1990 Artículo 36.** *Reclamos por Pérdidas o Averías.* Recibida la cosa transportada sin observaciones, se presumirá cumplido el contrato.

En los casos de pérdida parcial, saqueo o avería, notorios o apreciables a simple vista, la protesta deberá formularse en el acto de la entrega y recibo de la cosa transportada.

Cuando por circunstancias especiales que impidan el inmediato reconocimiento de la cosa, sea imposible apreciar su estado en el momento de la entrega, podrá el destinatario recibirla bajo la condición de que se haga su reconocimiento. El examen se hará en presencia del transportador o de la persona por él designada, dentro de los tres días siguientes a la fecha de la entrega.

**Código de Comercio Artículo 1029. Modificado. D.E. 01 de 1990 Artículo 37.** *Medidas Precautelarias Cuando no ha Habido Entrega.* Cuando surjan discrepancias acerca del verdadero destinatario, del derecho de éste a recibir la cosa transportada o sobre las condiciones de la entrega, o cuando el destinatario no la reciba conforme a los artículos anteriores, el transportador podrá depositarla o tomar cualquier otra medida precautelativa, a costa del destinatario, mientras el caso se decide por el juez del lugar de la entrega. Podrá también el transportador disponer de las cosas fungibles o susceptibles de daño por su misma naturaleza o estado, con licencia de la autoridad policiva del lugar. En todo caso deberá dar aviso oportuno y detallado al remitente.

**Código de Comercio Artículo 1030. Modificado. D.E. 01 de 1990 Artículo 38.** *Responsabilidad del Transportador.* El transportador responderá de la pérdida total o parcial de la cosa transportada, de su avería y del retardo en la entrega, desde el momento en que la recibe o ha debido hacerse cargo de ella. Esta responsabilidad sólo cesará cuando la cosa sea entregada al destinatario o a la persona designada para recibirla, en el sitio convenido y conforme lo determina este código.

También cesará cuando haya transcurrido el término de cinco días contados a partir del fijado para la entrega o del aviso de que trata el artículo anterior, sin que el interesado se haya presentado a retirarla o recibirla. En este caso el transportador tendrá derecho a que se le pague el bodegaje acostumbrado en la plaza.

**Reglamentación:** Decreto 1910 de 1996

**Decreto 1910 de 1996 Artículo 4º.** El valor de la prima del seguro que ampara la carga contra los riesgos inherentes al transporte será cancelado por la empresa transportadora, en los términos previstos por el Código de Comercio para los seguros terrestres.

**Jurisprudencia Administrativa:** El Consejo de Estado, Sección Tercera, mediante Sentencia de 7 de octubre de 2009, Expediente No. 18448, CP Dr. Enrique Gil Botero, declara la validez condicionada de este artículo. “el artículo 1124, parte de un presupuesto: corresponde contratar el seguro de transporte al propietario de las mercancías, por lo que su celebración por parte del comisionista o de la empresa de transporte no constituye una obligación sino una manifestación de la libertad negocial reconocida. Razón de más para que la sala proceda a declarar la legalidad condicionada de la disposición demandada.”

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado Sección Tercera, Sentencia del 7 de octubre de 2009, Expediente 18448, CP Enrique Gil Botero

Se advierte que en la legislación vigente no existe obligación de asegurar la mercancía transportada; la decisión de hacerlo o no, es una cuestión que se deja a libre disposición del remitente. Además, en el código de Comercio se regula lo referente a la responsabilidad del transportador en caso de pérdida, avería o retraso en la entrega de la carga, como consecuencia de las obligaciones mismas que se derivan del contrato.<sup>121</sup> Por este motivo, el transportador puede también contratar con una aseguradora el cubrimiento “de los riesgos derivados del transporte”; es decir, el cubrimiento de los supuestos en los que, de acuerdo con la ley y con lo que haya pactado, deba responder civilmente por los daños o el extravío de las cosas transportadas.

Como puede observarse, se trata de dos supuestos distintos. Como sostiene la doctrina, “el interés del remitente debe ser cubierto por un seguro de transporte, mientras que el interés del transportador debe ser amparado por un seguro de responsabilidad”<sup>122</sup>. Entre estas dos figuras existen diferencias que saltan a la vista: 1. El objeto del seguro de transporte son las mercancías transportadas, mientras que el del seguro de responsabilidad, como su nombre lo indica, es la responsabilidad civil que pueda desprenderse del incumplimiento de las obligaciones contraídas; 2. El seguro de transporte cubre los riesgos inherentes a la actividad transportadora, mientras que el seguro de responsabilidad cubre los riesgos que, como su nombre lo indica, se derivan de la responsabilidad del transportador; 3. En el seguro de transporte el pago de la indemnización es independiente de la responsabilidad civil del transportador, mientras que en el seguro de responsabilidad la indemnización sólo se dará cuando el transportador sea declarado responsable por haber incumplido sus obligaciones; 5. En el seguro de transporte, el valor que se asegura es el de las mercancías, mientras que en el seguro de responsabilidad el valor que se cubre es el de la indemnización de perjuicios por el detrimento patrimonial causado; 6. En el contrato de seguro de transporte se presenta la institución de la subrogación contra el transportador, mientras que en el seguro de responsabilidad dicha subrogación no se presenta.<sup>123</sup>

El artículo 994 del Código de Comercio dispone que cuando el Gobierno lo exija, el transportador deberá tomar por cuenta propia o por cuenta del pasajero o de la carga, un seguro que cubra a las personas y las cosas transportadas contra los riesgos inherentes del transporte. Continúa la norma señalando que el transportador no podrá constituirse en asegurador de su propio riesgo o responsabilidad.

Aunque la disposición comentada no deja duda alguna de la obligación por parte de quien transporta la mercancía de tomar una póliza de seguro que cubra los “riesgos inherentes al transporte”, no explica suficientemente si se trata de un seguro de transporte o de un seguro de responsabilidad, razón por la cual es necesario acudir al artículo 1124 del Código de Comercio para dar una respuesta adecuada al interrogante surgido.

**“QUIENES PUEDEN CONTRATAR EL SEGURO:** Podrán contratar el seguro de transporte no sólo el propietario de la mercancía, sino también todos aquellos que tengan responsabilidad en su conservación, tales como el comisionista o la empresa de transporte, expresando en la póliza si el interés asegurado es la mercancía o la responsabilidad por el transporte de la mercancía” (subraya la sala)

Como puede observarse, el artículo 1124, parte de un presupuesto: corresponde contratar el seguro de transporte al propietario de las mercancías, por lo que su celebración por parte del comisionista o de la empresa de transporte no constituye una obligación sino una manifestación de la libertad negocial reconocida. Razón de más para que la sala proceda a declarar la legalidad condicionada de la disposición demandada.

<sup>121</sup> Cfr. Artículos 982, 989, 1030 del Código de Comercio.

<sup>122</sup> Cfr. GUZMÁN E., José Vicente... Ob. Cit. Pág.162.

<sup>123</sup> Cfr. ORDOÑEZ, Andrés Eloy. Seguro de transporte y de responsabilidad del transportador. Bosquejo general y problemas usuales. Estudios de derecho comercial. Tomo III. Bogotá, Universidad Externado de Colombia. Bogotá, 1993. Pág. 187 y ss.

*En el caso objeto de análisis se constata claramente el criterio de capacidad propio de todo reglamento; en efecto, el artículo 997 confía al Gobierno la reglamentación del funcionamiento de las empresas, y entre los aspectos a tratar se halla el referente a la seguridad de la carga o de los pasajeros. Empero, aunque la materia desarrollada encuentre un respaldo directo en la ley, lo que puede resultar cuestionable es la forma en cómo se realiza esta tarea por parte del ejecutivo: la norma demandada no puede hacer obligatorio para el transportador el pago del valor de la prima de seguro de transporte, mientras que la disposición contenida en el artículo 1124 del Código de Comercio contempla esta posibilidad dentro de otras opciones, por tal razón, el precepto reglamentario debe operar sólo en aquellos eventos en los que las partes del negocio jurídico en uso de su autonomía no se hayan ocupado de regular lo referente a la obligación del pago de la póliza para cubrir los riesgos del transporte, pues la disposición en ella contenida debe tener una naturaleza de carácter dispositivo y no tornarse en imperativa.*

**Código de Comercio Artículo 1031. Modificado. D.E. 01 de 1990 Artículo 39. Indemnización por Pérdida o Retardo.** En caso de pérdida total de la cosa transportada, el monto de la indemnización a cargo del transportador será igual al valor declarado por el remitente para la carga afectada.

Si la pérdida fuere parcial, el monto de la indemnización se determinará de acuerdo con la proporción que la mercancía perdida represente frente al total del despacho.

No obstante, y por estipulación expresada en la carta de porte, conocimiento o póliza de embarque o remesa terrestre de carga, las partes podrán pactar un límite indemnizable, que en ningún caso podrá ser inferior al setenta y cinco por ciento (75%) del valor declarado.

En los eventos de pérdida total y pérdida parcial, por concepto de lucro cesante el transportador pagará adicionalmente un veinticinco por ciento (25%) del valor de la indemnización determinada conforme a los incisos anteriores.

Si la pérdida o avería es ocasionada por dolo o culpa grave del transportador, éste estará obligado a la indemnización plena sin que valga estipulación en contrario o renuncia.

En el evento de que el remitente no suministre el valor de las mercancías a más tardar al momento de la entrega, o declare un mayor valor al indicado en el inciso tercero del artículo 1010, el transportador sólo estará obligado a pagar el ochenta por ciento (80%) del valor probado que tuviere la cosa perdida en el lugar y fecha previstos para la entrega al destinatario. En el evento contemplado en este inciso no habrá lugar a reconocimiento de lucro cesante.

Las cláusulas contrarias a lo dispuesto en los incisos anteriores no producirán efectos.

Para el evento de retardo en la entrega, las partes podrán, de común acuerdo, fijar un límite de indemnización a cargo del transportador. A falta de estipulación en este sentido, la indemnización por dicho evento será la que se establezca judicialmente.

**Código de Comercio Artículo 1032. Modificado. D.E. 01 de 1990 Artículo 40. Indemnización en Caso de Avería.** El daño o avería que haga inútiles las cosas transportadas, se equiparará a pérdida de las mismas. Hallándose entre las cosas

averiadas algunas piezas ilesas, el destinatario estará obligado a recibirlas, salvo que fuere de las que componen un juego.

En los demás casos de daño o avería, el destinatario deberá recibirlas y el transportador estará obligado a cubrir el importe del menoscabo o reducción, en forma proporcional y conforme a lo dispuesto en el artículo anterior.

**Código de Comercio Artículo 1033. Modificado. D.E. 01 de 1990 Artículo 41. Derecho de Retención.** El transportador podrá ejercer el derecho de retención sobre los efectos que conduzca, hasta que le sean pagados el porte y los gastos que haya suplido.

Este derecho se transmitirá de un transportador a otro hasta el último que deba verificar la restitución.

Pasados treinta días desde aquel en el cual el remitente tenga noticia de la retención, el transportador tendrá derecho a solicitar el depósito y la venta en martillo autorizado de las cosas transportadas, en la cantidad que considere suficiente para cubrir su crédito y hacerse pagar con el producido de la venta, con la preferencia correspondiente a los créditos de segunda clase, sin perjuicio de lo que pactaren las partes.

**Jurisprudencia Constitucional:** La Corte Suprema de Justicia Sala Constitucional por medio de Sentencia del 11 de marzo de 1976 decidió declarar exequible esta disposición.

**Código de Comercio Artículo 1034. Modificado. D.E. 01 de 1990 Artículo 42. Derecho de Retención por Deudas Anteriores.** El derecho de retención podrá ejercerse en relación con deudas exigibles del mismo remitente o del mismo destinatario, según el caso, derivadas de contratos de transporte anteriores, cuando se reúnan los siguientes requisitos:

1. Que entre las partes existan relaciones de la misma índole, y
2. Que los débitos provenientes de los servicios prestados y los créditos por los abonos hechos se lleven bajo una misma cuenta.

**Código de Comercio Artículo 1035. Entrega de la Cosa Cuando hay Reclamos del Transportador.** El destinatario podrá reclamar la cosa transportada y ejercer contra el transportador sus demás derechos, cuando se hayan pagado el flete y demás gastos del transporte, conforme a los artículos anteriores. En caso de discrepancia o controversia sobre el particular, el destinatario podrá depositar, a órdenes del juez, el valor reclamado por el transportador, para que se le haga entrega inmediata de la cosa transportada, mientras se decide la cuestión.

También podrá el destinatario obtener la entrega inmediata de la cosa transportada, prestando una garantía a satisfacción del juez.

## LIBRO DECIMO SEGUNDO

### REPOSICIÓN

#### SECCIÓN I

#### COMITÉ DE REPOSICIÓN Y REGULACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR

**Decreto 650 de 1998 Artículo 1º. Modificado Decreto 735 de 1998 Artículo 1º.** Créase el Comité de Reposición y Regulación del Parque Automotor, integrado por las siguientes personas:

1. El Ministerio de Transporte, quien lo presidirá.
2. El Ministro de Hacienda y Crédito Público.
3. El Ministro de Desarrollo.
4. El Ministro de Comercio Exterior.
5. El Consejero Económico y de la Competitividad de la Presidencia de la República.
6. El Director de la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales.
7. El Director del Instituto de Comercio Exterior, Incomex.
8. Un representante por la Asociación Colombiana de Camioneros, ACC.
9. Un representante por la Asociación de Transportadores de Carga, ATC.
10. Un representante por cada una de las ensambladoras nacionales de vehículos de transporte de carga.
11. El Presidente de la Asociación Nacional de Industriales, ANDI.
12. El Presidente de la Federación Colombiana de Industrias Metalúrgicas, Fedemetal.
13. El Presidente de la Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera, Colfecar.
14. El Presidente de la Federación Nacional de Comerciantes, Fenalco
15. El Presidente de la Asociación Colombiana de Fabricantes de Autopartes, Acolfa.

**Decreto 650 de 1998 Artículo 2º.** El Comité de que trata el artículo anterior, tendrá las siguientes funciones:

1. Elaborar estudios sobre la situación actual de oferta del parque automotor del transporte de carga por carretera.
2. Presentar, con fundamento en los estudios anteriores, propuestas sobre los mecanismos legales y financieros para la reposición y regulación del parque automotor.
3. Presentar los resultados de los estudios y sus propuestas a la Comisión Intergubernamental para la preparación de la Ley de Reposición de que trata el artículo 59 de la Ley 336 de 1996.

**Parágrafo.** El Comité deberá presentar el estudio final en un término máximo de noventa (90) días calendario, contados a partir de la vigencia del presente decreto.

**Decreto 650 de 1998 Artículo 3º.** El Comité presentará recomendaciones al Ejecutivo sobre aspectos puntuales que inciden en el normal desarrollo del parque automotor y de la actividad del transporte de carga y que requieren acciones de inmediata ejecución.

## SECCIÓN II INGRESO DE VEHICULOS POR REPOSICION

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado Sección Primera Sentencia del 22 de abril de 2010, Expediente 11001-03-24-000-2004-00179-01, CP. María Claudia Rojas Lasso

*La acusación de extralimitación de la potestad reglamentaria por parte del Ministerio del Transporte carece...de fundamento porque se sustenta en el argumento de que la resolución acusada reglamenta el ingreso de vehículos al servicio público de transporte terrestre automotor de carga, en forma distinta a como lo hacen los artículos 6 y 7 de la 105 de 1993 respecto del servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto, <sup>124</sup> cuyos textos son los siguientes:*

*Para la Sala es evidente que las normas transcritas tienen un contenido distinto de la Resolución 10500/01 que se acusa, entre otras razones, porque, como afirma el actor, aquellas no establecen la desintegración física total de los vehículos como condición para su reposición, ni la cancelación de los registros de los vehículos desintegrados.*

*No obstante, esas diferencias entre la resolución demandada y los artículos 6 y 7 de la Ley 105/93 no implican una extralimitación de la potestad reglamentaria y se explican por el hecho de que el Legislador no se ocupa minuciosamente de aspectos técnicos y operativos del servicio de transporte de los que sí se ocupa el Ministerio del Transporte.*

*La tesis según la cual la potestad reglamentaria del Ministerio del Transporte se circunscribe al señalamiento de las condiciones técnicas y operativas para la prestación del servicio de transporte, fue adoptada por la Corte*

*Constitucional en la sentencia C-066 de 1979 que decidió la constitucionalidad del numeral 6 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993 donde consideró que dichos asuntos, "por su propia naturaleza son cambiantes, lo que justifica que esas condiciones se fijen por actos administrativos sin que el legislador tenga que ocuparse minuciosamente de ellos, y , por otra parte, en la norma en cuestión se le señala a la administración que esa regulación técnico operativa no podrá ser arbitraria o caprichosa sino con base en la demanda potencial y capacidad transportadora".*

*Este mismo criterio lo expuso la Corte en la sentencia C-090 de 2001 al estudiar las objeciones por inconstitucionalidad que el Presidente de la República presentó contra algunas disposiciones del proyecto de ley 016/99 Senado y 066/98 Cámara, "Por medio de la cual se crea el Fondo Nacional para la reposición del parque automotor del servicio público de transporte terrestre y se dictan otras disposiciones".*

*En esta última sentencia la Corte Constitucional consideró ajustado a la Carta Política el aparte del artículo 22 que ordena al Ministerio del Transporte reglamentar lo relativo al proceso de desintegración física de los vehículos que cumplan su ciclo de vida útil, con el argumento de que "éste es un asunto de carácter eminentemente técnico que bien puede regular el citado Ministerio sin vulnerar la Constitución".*

*En el presente caso es evidente que tanto la reglamentación del proceso de desintegración física de vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor de carga como la cancelación de su licencia de tránsito - que según el actor no estaban contenidos en la ley -, no tenían porque estar previstos en ella y podían ser instituidos por el Ministerio de Transporte por tratarse de asuntos técnicos y operativos de su competencia.*

*Finalmente, el actor afirmó que debe anularse el artículo 4º de la resolución demandada porque el Ministerio, sin facultad legal alguna, se atribuye a sí mismo una competencia al señalar: "El Ministerio de Transporte establecerá las condiciones y requisitos que se deben cumplir para el proceso de desintegración física total y la expedición del certificado de la misma. En todo caso, las condiciones previstas deberán garantizar la inhabilitación definitiva de todas las partes del vehículo."*

*Este cargo no prospera porque está fundado en la premisa falsa de que el Ministerio no tiene la potestad para reglamentar las condiciones de la desintegración física de los vehículos a los que se refiere el artículo acusado y, como quedó demostrado en los acápites anteriores, sí tiene esa facultad porque se trata de un asunto de carácter eminentemente técnico.*

---

<sup>124</sup> , "Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones"(Diario Oficial No. 41.158, de 30 de diciembre de 1993).

Lo que hace el Ministerio en el artículo 4 demandado no es atribuirse una competencia reglamentaria sino anunciar que posteriormente se ocupará de establecer las condiciones y requisitos para la desintegración física total de los vehículos repuestos.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado Sección Primera, Sentencia del 16 de agosto de 2007, Expediente 11001-03-24-000-2004-00231-01, CP Marco Antonio Velilla

En efecto, a través de la Ley 105 de 1993 se dictan disposiciones básicas sobre el transporte; cuando su artículo 3º consagra los “PRINCIPIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO”, señala que el mismo es una industria encaminada a garantizar **la movilización de personas o cosas** por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios.

Al referirse a la “LIBERTAD DE EMPRESA”, prevé que **“El transporte de carga será prestado por personas naturales o jurídicas debidamente autorizadas por las autoridades y el Gobierno Nacional regulará su funcionamiento. El Gobierno establecerá los lineamientos para que el transporte de carga se lleve a cabo bajo condiciones de seguridad y eficiencia. Igualmente no existirán restricciones para rutas y frecuencias, estas serán determinadas por el mercado. El Gobierno Nacional podrá establecer condiciones técnicas y de seguridad para la prestación del servicio y su control será responsabilidad de las autoridades de tránsito”**.

Por su parte, los párrafos segundo y tercero del artículo 6º de la Ley 105 de 1993, modificada por el artículo 2 de la Ley 276 del mismo año, disponen, en su orden: “El Ministerio de Transporte definirá, reglamentará y fijará los requisitos para la transformación de los vehículos terrestres que vienen operando en el servicio público de pasajeros y/o mixto, de tal forma que se les prolongue su vida útil hasta por diez (10) años y por una sola vez, a partir de la fecha en que se realicen la transformación”, y “El Ministerio de Transporte establecerá los plazos y condiciones para reponer los vehículos de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto con radio de acción distinto al urbano”.

Si bien es cierto que esta norma no hace alusión al transporte de carga, sino al de pasajeros, de su texto claramente se infiere que es la voluntad del legislador la de que sea directamente el Ministerio de Transporte la entidad que se encargue de definir, reglamentar y fijar los requisitos para la transformación de los vehículos terrestres que vienen operando en el servicio público de transporte; y de establecer los plazos y condiciones para reponer los vehículos de servicio público.

De tal manera que no puede resultar ajena a la función de dicho Ministerio hacer regulaciones como a las que se contraen los actos acusados, máxime si el Decreto 2053 de 1993, por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, en su artículo 2º le atribuye como facultad, entre otras, la de formular las políticas del Gobierno Nacional en materia de transporte...

De otra parte, el artículo 66 de la Ley 336 de 1996, que también se cita como sustento de los actos acusados, prevé que “Las autoridades competentes podrán regular el ingreso de vehículos por incremento al servicio público”.

De tal manera que, a juicio de la Sala, la materia a que se contraen los actos acusados, obedece a la formulación de políticas en materia de transporte, que la ley le ha asignado al Ministerio de Transporte, dentro de las cuales obviamente tiene especial cabida la relativa al ingreso de vehículos al servicio público de transporte y reposición de los mismos.

Se lee en la Resolución 010500 de 2003, acusada, que la misma se dicta con fundamento en los estudios y análisis efectuados por el Ministerio de Transporte, que demuestran un envejecimiento continuo y acentuado en el parque automotor del servicio público de transporte terrestre de carga, por lo que se hace necesario tomar medidas que incentiven su renovación y reposición en condiciones económicas, sociales, financieras y de accesibilidad para los propietarios de este tipo de vehículos; que las estadísticas de accidentalidad en carretera muestran que las condiciones técnico mecánicas de los vehículos y la edad de los mismos se constituyen en una de las causas más determinantes de accidentalidad, mortalidad y morbilidad en Colombia.

Para rebatir este argumento y plantear el cargo de falsa motivación se acompañaron a la demanda los estudios de “ACCIDENTALIDAD VIAL NACIONAL 2003”, en los cuales se consignan datos referentes a accidentalidad desde 1993 a

2001, basados en una serie histórica llevada por el INTRA, el Instituto Nacional de Medicina Legal, el Fondo de Prevención Vial y el Ministerio de Transporte, que dan cuenta de registros históricos por años, población, vehículos, conductores, accidentes, muertos y heridos.

En relación con tales documentos observa la Sala que si bien es cierto que los estudios que en ellos se contienen muestran que el índice de accidentalidad en carretera del transporte de carga mediana y tractomula es el que menos porcentaje registra, no por ello puede considerarse que se esté en presencia del vicio de la falsa motivación, pues es la ley la que parte de la premisa de que la vetustez u obsolescencia de los vehículos **no permite la prestación del servicio a los usuarios en condiciones mínimas de seguridad, eficiencia y comodidad, por lo que deben ser retirados del transporte público, dentro del plazo que se señale para ello**, conforme lo resaltó la precitada sentencia de la Corte Constitucional, cuyos apartes se dejaron transcritos.

Ahora, si para la Ley, la vetustez, por sí sola, engendra un riesgo en la prestación del servicio público de transporte por carretera, que se busca aminorar con la reposición, el riesgo se incrementa aún más, cuando, según se lee a folio 155 del cuaderno anexo núm. 1, además de las fallas mecánicas constituyen principales causas de accidentalidad la impericia, no mantener distancia de seguridad, imprudencia del conductor, distracción y embriaguez 3.04%, etc., aspectos estos frente a los cuales no están exentos los conductores de los vehículos de carga.

Finalmente, en lo que toca con el documento proveniente del Ministerio de Transporte a través del cual se le propone al Ministerio de Comercio, Industria y Comercio, que se creen incentivos orientados a lograr la modernización de los equipos destinados al transporte de carga por carretera permitiendo el ingreso al país de 3000 vehículos usados durante los años 2005 y 2006 (folios 207

A 208 del cuaderno principal), estima la Sala que por ser posterior a la expedición de los actos acusados no puede tenerse como vicio intrínseco de los mismos que conlleve a la declaratoria de su nulidad; además de que no se conocen las circunstancias de lugar, tiempo y modo que motivaron la propuesta en él contenida y esta no es la oportunidad procesal para determinarlas, habida cuenta de que el mismo no constituye el acto acusado.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado Sección Primera, Sentencia del 31 de agosto de 2000, Radicación número: 5525, CP Gabriel Eduardo Mendoza

En el inciso 3º de los considerandos de la Resolución núm. 0000494 de 18 de marzo de 1999 se precisó “Que es necesario adelantar un estudio sobre la reposición del equipo vinculado a la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de carga por carretera, razón por la cual se estima conveniente regular de manera extraordinaria y transitoria el ingreso de vehículos de servicio público al parque automotor de dicha modalidad de transporte, con el fin de evitar comportamientos especulativos durante el tiempo requerido para la realización del mencionado estudio”.

En el inciso 2º de los considerandos de la Resolución núm. 0000499 de 18 de marzo de 1999 se adujo “Que el Ministerio de Transporte, con fundamento en lo acordado en el acta de compromiso del 18 de marzo de 1999, suscrita con los representantes de las agremiaciones de transportadores de carga estableció un límite al ingreso de vehículos de transporte de carga de servicio público de tipo mediano y pesado y teniendo en cuenta los resultados del estudio realizado por este Ministerio, con base en datos suministrados por la Federación Colombiana de Industrias Metalúrgicas, determinó el número de tales unidades que ingresan al parque automotor de carga por mes”.

Como lo advirtió el señor Agente del Ministerio Público, dentro de las funciones que corresponde desarrollar al Ministerio de Transporte se encuentran las consagradas en los artículos 1º y 2º del Decreto 2171 de 1992, invocado, entre otras disposiciones, como fundamento de las Resoluciones acusadas, conforme a los cuales es de su resorte: “...la coordinación y articulación general de las políticas de todos los organismos y dependencias que integran el sector transporte, conforme a las orientaciones del Gobierno Nacional y “...expedirá las normas de carácter general que regulen el transporte y el tránsito, para lo cual deberá observar los siguientes criterios básicos para el desarrollo de los principios rectores del transporte en Colombia:....El Ministerio de Transporte podrá tomar las medidas que sean necesarias para garantizar la prestación del servicio básico de transporte de pasajeros y carga en todo el territorio nacional”.

De otra parte, el artículo 66 de la Ley 333 de 1996, igualmente invocado como sustento de los actos acusados, prevé:...

*Estima la Sala que, independientemente de la existencia del paro de camioneros, esto es, en condiciones normales, sin que esté de por medio la perturbación del orden público, con trascendencia en la economía nacional, las decisiones contenidas en las Resoluciones acusadas corresponden a las funciones que competen al Ministerio de Transporte, como una forma de regular el ingreso de los vehículos por incremento al servicio público.*

*Ahora, si además de ser tales regulaciones del resorte de las funciones del Ministerio de Transporte, ellas se adoptan con el propósito de ponerle fin a un paro de camioneros, este motivo no resulta ajeno a la finalidad que el artículo 65 de la Ley 336 de 1996 persigue, cuál es la de que el Gobierno Nacional debe "armonizar las relaciones equitativas entre los distintos elementos que intervienen en la contratación y prestación del servicio público de transporte....", máxime, si la desarmonía existente había ocasionado pérdidas a la economía nacional que el propio demandante señala que algunos observadores estimaron en más de diez mil millones de pesos.*

*La Sala, en sentencia de 5 de febrero de 1998 (Expediente núm. 4428, Actor Luis Carlos Sáchica Aponte, Consejero ponente doctor Ernesto Rafael Ariza Muñoz) precisó lo siguiente, ante un asunto similar al que ahora ocupa su atención: "...de los antecedentes administrativos que obran en el expediente, al igual que de los considerandos del acto administrativo acusado, se desprende claramente que la razón por la cual se expidieron las medidas acusadas fue la de evitar la posible perturbación del orden público, debido a la paralización total del transporte de carga por carretera, medidas que, a juicio de la Sala, por tener carácter provisional (60 días), y teniendo en cuenta la finalidad perseguida, esto es, conjurar la crisis del sector transportador de carga, bien podían expedirse.....con base en el artículo 65 ibídem, que, se reitera, es la norma de carácter legal que soporta el acto administrativo impugnado, y que autoriza al Gobierno Nacional para expedir los reglamentos correspondientes a fin de armonizar las relaciones equitativas entre los distintos elementos que intervienen en la contratación y prestación del servicio público de transporte.*

*Lo anterior, por cuanto el artículo 5o. de la referida Ley 336 le atribuye al transporte el carácter de servicio público esencial, agregando que en la operación de las empresas de transporte tendrá prelación el interés general sobre el particular, "... especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios..."*

*Cabe resaltar que, como ya se dijo, en el inciso 2º de los considerandos de la Resolución núm. 0000499 de 18 de marzo de 1999 se reconoce que las medidas adoptadas fueron el fruto de lo acordado en el acta de compromiso del 18 de marzo de 1999, suscrita con los representantes de las agremiaciones de transportadores de carga; es decir, que no se está ocultando este hecho como uno de los móviles para su expedición y, por lo mismo, no se configura la causal de "falsa motivación", a que alude la demanda, pues, según lo han establecido la doctrina y la jurisprudencia, ella tiene ocurrencia cuando el acto se fundamenta en razones simuladas, engañosas o contrarias a la realidad.*

*Tampoco configura dicha causal el hecho de que, en un principio, el Ministro de Transporte hubiera mostrado la intención de no congelar el parque automotor pues, como ya se dijo, tal medida corresponde al ámbito de sus atribuciones, amén de que la razón que también se aduce en uno de los considerandos de la Resolución núm. 0000494 de 18 de marzo de 1999, que es la de "...regular de manera extraordinaria y transitoria el ingreso de vehículos de servicio público al parque automotor....con el fin de evitar comportamientos especulativos durante el tiempo requerido para la realización del mencionado estudio", no ha sido desvirtuada por el actor.*

*El análisis precedente, del cual se extrae la legalidad y conveniencia de las decisiones adoptadas contenidas en los actos acusados, deja sin sustento los cargos restantes, relativos a la violación de normas superiores de derecho, como el del quebranto al principio de la buena fe, de que trata el artículo 83 de la Carta Política, por supuesta falsedad ideológica; el de la seguridad jurídica y la efectividad de los derechos vigentes para el sector y el de imparcialidad, todos los cuales parten de la premisa de que los argumentos que sirvieron de soporte a los actos acusados no eran suficientes para adoptar las medidas contenidas en ellos y que los mismos no estaban revestidos de legalidad; amén de que tales cargos no fueron planteados de cara a las precisas regulaciones que desarrollan los preceptos constitucionales consagratorios de los aludidos principios, lo cual, como lo ha precisado la jurisprudencia, es menester para entrar al análisis de los mismos.*

*Finalmente, es preciso advertir que el actor se limita a endilgarle a los actos acusados la violación del artículo 29 de la Constitución Política, sin indicar las normas del Estatuto del Transporte que consagran el debido proceso en asuntos como el regulado en aquéllos, ni mucho menos de qué manera se quebrantaron o cuáles de ellas prevén un estudio previo a través de comisiones de trabajo, razón por la cual no tiene vocación de prosperidad.*

**Decreto 2085 de 2008 Artículo 1º. Modificado Decreto 2450 de 2008 Artículo 1º. Modificado Decreto 4654 de 2008 Artículo 1º. Modificado Decreto 1131 de 2009 Artículo 1º.** *Objeto.* El presente decreto tiene por objeto la adopción de medidas para el ingreso de vehículos al servicio particular y público de transporte terrestre automotor de carga, con Peso Bruto Vehicular (P.B.V.) superior a diez mil quinientos (10.500) kilogramos, mediante los mecanismos de reposición por desintegración física total o caución.

**Parágrafo.** El Ministerio de Transporte establecerá las condiciones especiales para el registro inicial de vehículos clase volqueta, mezcladoras (mixer), compactadores o recolectores de residuos sólidos y blindados para el transporte de valores.

**Reglamentación:** Resolución 3909 de 2008, Modificada Resolución 5389 de 2008, Modificada Resolución 1525 de 2009

**Resolución 1525 de 2009 Artículo 1º.** Para el ingreso de vehículos nuevos al Servicio Público y Particular de Transporte Terrestre Automotor de Carga rígidos clase volqueta, mezcladoras (mixer), vehículos compactadores o recolectores de residuos sólidos y blindados para el transporte de valores, no se exigirá el cumplimiento de lo dispuesto en los Decretos 2085 del 11 de junio de 2008 y 2450 del 4 de julio de 2008, relacionado con el mecanismo de reposición por desintegración física total o caución.

**Resolución 1525 de 2009 Artículo 2º.** Los vehículos rígidos a que hace referencia el artículo anterior, deben ser registrados en la respectiva Licencia de Tránsito, según el caso, como clase volqueta, mezcladoras (mixer), vehículos compactadores o recolectores de residuos sólidos y blindados para el transporte de valores y no podrán efectuar transformaciones, modificaciones, cambios de servicio o de clase del vehículo bajo ninguna circunstancia.

**Resolución 1525 de 2009 Artículo 3º.** Los vehículos a los que se refiere esta resolución no podrán ser objeto de Certificación de Cumplimiento de Requisitos para registro inicial de vehículos de servicio público y particular de transporte terrestre automotor de carga por reposición, por desintegración física total o condiciones excepcionales, de conformidad con la Resolución 003253 de 2008 y las normas que la modifiquen o sustituyan.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 46001 del 4 de febrero de 2009:** La resolución 5389 menciona “habla del vehículo “**tipo**” volco, mezcladoras (mixer) y vehículos compactadores o recolectores de residuos sólidos no solamente de vehículo volqueta, razón por la cual este despacho considera que la expresión “tipo” se refiere de manera genérica a todos los vehículos que presenten dicha función y no solamente a los vehículos clase volqueta, además debe tenerse en cuenta que por expresa disposición, éstos vehículos no pueden ser objeto de transformación alguna” por tal motivo no hay inconsistencia en el registro como vehículo clase camión.

**Decreto 2085 de 2008 Artículo 2º. Ingreso por reposición.** El registro inicial de vehículos de transporte terrestre automotor de carga de servicio público y particular se hará por reposición ante cualquier organismo de tránsito, previa demostración de que (i) el(los) vehículo(s) objeto de reposición fueron sometidos al proceso de desintegración física total y (ii) la licencia de tránsito fue cancelada.

En los casos de pérdida o destrucción total o por hurto, la reposición de vehículos de transporte terrestre automotor de carga de servicio público y particular no requerirá de los requisitos señalados en el inciso anterior.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 48504 del 2 de octubre de 2006:** “Actualmente no es posible el registro inicial de un vehículo de transporte público terrestre automotor de carga, por incremento, toda vez que el Ministerio de Transporte no ha reglamentado este aspecto. En tal sentido solo es procedente el registro de un vehículo de transporte de carga, por reposición...”

**Decreto 2085 de 2008 Artículo 3º. Equivalencia para la reposición.** Para el registro inicial de un vehículo de transporte terrestre automotor de carga de servicio particular y público se deberá demostrar que se

ha(n) desintegrado totalmente uno o varios vehículos cuya capacidad de carga o la sumatoria de las capacidades originales en toneladas sea igual al cien por ciento (100%) o superior a la capacidad de carga del vehículo objeto de registro inicial.

Para tales efectos, se entiende como capacidad de carga la establecida originalmente en la ficha de homologación.

No se acumularán remanentes de peso desintegrado para amparar procesos de registro inicial por reposición futura.

**Parágrafo.** La desintegración a la cual se hace referencia en el presente artículo se debe cumplir con vehículos matriculados en el respectivo servicio, público o particular según el caso, en el cual se va a registrar el vehículo objeto de registro inicial.

**Decreto 2085 de 2008 Artículo 4º. Registro inicial.** Los organismos de tránsito solamente deberán efectuar el registro inicial de vehículos de transporte terrestre automotor de carga, de servicio particular o público, hasta tanto cuenten con la certificación de cumplimiento de requisitos para el registro inicial expedida por el Ministerio de Transporte, que garantice que el solicitante cumplió con todos los requisitos establecidos.

**Decreto 2085 de 2008 Artículo 5º. Condiciones y procedimiento.** El Ministerio de Transporte determinará las condiciones y procedimientos para el registro inicial y desintegración física de vehículos de transporte terrestre automotor de carga de servicio público y particular por reposición, pérdida o destrucción total o hurto.

**Reglamentación:** Resolución 3253 de 2008

## CAPÍTULO I

**Resolución 3253 de 2008 Artículo 1º. Ingreso por reposición.** De conformidad con lo dispuesto en los Decretos 2085 y 2450 de 2008, el ingreso de vehículos nuevos al Servicio Público y Particular de Transporte Terrestre Automotor de Carga, se hará mediante los mecanismos de reposición por Desintegración Física Total o Caución.

Para solicitar la reposición de este tipo de vehículos, se deberá demostrar que él o los vehículos repuestos fueron sometidos al proceso de desintegración física total y la cancelación de su licencia de tránsito.

Se entiende por desintegración física total, la descomposición de todos los elementos integrantes del automotor hasta convertirlos en chatarra.

**Parágrafo.** Se exceptúa del proceso anterior, el registro inicial de vehículos de servicio público y particular con capacidad de carga igual o inferior a tres (3.0) toneladas.

**Resolución 3253 de 2008 Artículo 2º. Modificado Resolución 4776 de 2009 Artículo 1º. Equivalencia para la reposición.** Para el registro inicial de un vehículo de transporte terrestre automotor de carga de servicio particular y público, se deberá demostrar que se ha (n) desintegrado totalmente uno o varios vehículos cuya capacidad de carga o la sumatoria de las capacidades originales en toneladas sea igual al ciento por ciento (100%) o superior a la capacidad de carga del vehículo objeto de registro inicial.

Igualmente, para el registro inicial de un número plural de vehículos de transporte terrestre automotor de carga de servicio particular y público sencillos rígidos (C-2), cuyo Peso Bruto Vehicular (P.B.V.) sea superior a diez mil quinientos (10.500) kilogramos, se podrá demostrar que se han desintegrado totalmente varios vehículos de la misma configuración

C-2, cuya sumatoria de las capacidades de carga sea igual o superior a la de aquellos vehículos objeto de registro, siempre y cuando no hayan sido sometidos a modificaciones, transformaciones, repotenciones o reaforos en la capacidad de carga que haya pertenecido al mismo propietario durante los últimos tres (3) años y los vehículos nuevos sean registrados a su mismo nombre.

Para tales efectos, se entiende como capacidad de carga, la establecida originalmente en la ficha de homologación o en el acto administrativo que autoriza su registro inicial o la establecida en la licencia de tránsito.

**Parágrafo 1º.** La desintegración a la cual se hace referencia en el presente artículo, se debe cumplir con vehículos matriculados en el respectivo servicio público o particular, según el caso, en el cual se va a registrar el vehículo objeto de registro inicial.

**Parágrafo 2º.** En ningún caso, se acumulará remanentes de peso desintegrado para amparar otros procesos de ingreso por reposición futura

**Resolución 3253 de 2008 Artículo 3º. Registro inicial.** Los Organismos de Tránsito, solamente, deberán efectuar el registro inicial de vehículos de transporte terrestre automotor de carga, previa expedición de la certificación de cumplimiento de requisitos o la certificación de aprobación de la caución expedida por el Ministerio de Transporte, de conformidad con lo establecido en los artículos 8º y 10 de la presente resolución.

**Resolución 3253 de 2008 Artículo 4º. Certificación del vehículo.** La Sijín de la Policía Nacional o quien haga sus veces, previa verificación que el vehículo llegó por sus propios medios, realizará una revisión física para constatar su configuración, condiciones mecánicas y sistemas de identificación, del vehículo objeto de desintegración física, teniendo como soporte, el certificado de tradición expedido conforme a la presente resolución y contendrá:

a) Características del vehículo:

- Número de placa.
- Configuración (articulado tractocamión, rígido dobletroque o rígido de dos ejes) y tipo de carrocería o ausencia de esta.
- Marca.
- Clase.
- Servicio (público o particular).
- Línea.
- Modelo.
- Número de chasis.
- Número del motor.
- Capacidad original de carga en toneladas y número de ejes.

b) Nombre del propietario, su representante legal y/o su apoderado.

c) Cuatro (4) registros fotográficos del vehículo, tomados desde diferentes ángulos, los cuales se anexarán a esta certificación.

d) Que los sistemas de identificación no han sido alterados e indicar cuándo se presenten regrabaciones en el número de motor y/o chasis y verificar las transformaciones del vehículo con base en el certificado de tradición, adhiriendo las respectivas improntas.

e) La existencia de todos los sistemas correspondientes a la configuración técnica del equipo, enunciados a continuación:

- Chasis con todos sus herrajes y cabina que incluya capot, puertas, muelles y resortes.
- Sistema mecánico, el cual incluye motor, caja de cambios, cardan y transmisión (es).
- Sistema de frenos.
- Sistema eléctrico.
- Sistema de refrigeración.
- Sistema de escape.

- Sistema de combustión.
- Sistema de suspensión (delantera) y ejes, muelles y troques (traseros).
- Sistema de dirección.
- Llantas y rines.

## CAPÍTULO II

**Resolución 3253 de 2008 Artículo 5º.** *Cancelación de la licencia de tránsito.* La licencia de tránsito del vehículo objeto de reposición se cancelará por solicitud del propietario y/o representante legal o apoderado, ante el Organismo de Tránsito en el cual se encuentra matriculado, para lo cual deberá cumplir con los siguientes requisitos:

a) Solicitud dirigida al Organismo de Tránsito indicando:

- Nombres y apellidos completos del propietario, de su representante legal o apoderado, con indicación del documento de identidad o NIT según sea el caso.
- Dirección del solicitante para efectos de notificación.
- El objeto de la petición con fines de reposición o cumplimiento de la caución.
- La relación de documentos que se acompañan.
- Capacidad de carga, número de ejes, y clase de servicio originales del vehículo, y la firma del peticionario.

b) Paz y Salvo de impuestos y por todo concepto del vehículo.

c) Entrega del original de la licencia de tránsito.

d) Original de certificación expedida por la Sijin.

e) Certificado original de desintegración física total del vehículo, expedida por la entidad desintegradora.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 41671 del 16 de junio de 2009:** *“Los requisitos para la cancelación de la licencia de tránsito del vehículo de transporte de carga objeto de reposición están taxativamente definidos en el artículo 5 de la Resolución 003253 del 8 de agosto de 2008, por su parte el contrato de vinculación es un documento netamente de derecho privado en el que se establecen las condiciones de la vinculación de equipos a las empresas habilitadas, en él deben quedar contenidos todos los dineros derivados de su celebración y los que se deriven de la operación del transporte”*

**Resolución 3253 de 2008 Artículo 6º.** Verificados los documentos mencionados en el artículo anterior y que estos cumplan con las exigencias de la presente resolución, el Organismo de Tránsito dentro de los diez (10) días siguientes a la radicación de la solicitud, expedirá el acto administrativo motivado de cancelación de la licencia de tránsito, indicando las causales y los documentos que fueron tenidos en cuenta para tomar la decisión y que se profiere con fines de reposición o cumplimiento de caución, además contendrá lo siguiente:

- Nombre e identificación del propietario.
- Número de placa.
- Configuración del vehículo (articulado tractocamión, rígido dobletroque o rígido de dos ejes) y tipo de carrocería o ausencia de esta.
- Marca.
- Servicio (público o particular).
- Línea.
- Modelo.
- Número de chasis.
- Número de motor.
- Capacidad original de carga en toneladas y cantidad o número de ejes, con el acto administrativo que determina su Registro Inicial.

**Resolución 3253 de 2008 Artículo 7º.** Una vez cancelada la licencia de tránsito, el Organismo de Tránsito remitirá la documentación a la Dirección de Transporte y Tránsito de este Ministerio, adjuntando los soportes debidamente foliados

y relacionados mediante oficio individual por cada vehículo, utilizando el correo certificado u otro medio de transporte que garantice la seguridad e impida que la documentación sea manipulada por terceros. Así mismo, se requiere adjuntar los siguientes documentos:

- a) Original del certificado de tradición conforme a lo estipulado en la presente resolución.
- b) Original del certificado expedido por la Sijín acompañado del registro fotográfico del automotor objeto de reposición.
- c) Original del certificado de desintegración física total acompañado del registro fotográfico.
- d) Acto administrativo de cancelación de la licencia de tránsito.

**Parágrafo.** Copia del oficio remisivo de los anteriores documentos será enviado al propietario del vehículo, con el objeto de que este solicite al Ministerio de Transporte la certificación de cumplimiento de requisitos para registro inicial del vehículo nuevo, indicando que el trámite es con fines de reposición o cumplimiento de caución.

### CAPÍTULO III

**Resolución 3253 de 2008 Artículo 8°.** *Certificación de cumplimiento de requisitos para registro inicial.* Para la expedición del certificado de cumplimiento de requisitos, el interesado deberá presentar la solicitud al Ministerio de Transporte, señalando los datos del vehículo desintegrado y la siguiente información:

- Nombre e identificación del propietario.
- Dirección.
- Indicación del Organismo de Tránsito, en el cual se va a efectuar la matrícula del vehículo nuevo.
- Especificaciones y características de identificación del vehículo nuevo: clase, marca, modelo, línea, número de chasis y motor, clase de servicio, capacidad de carga y número de ejes. Para efectos pertinentes se debe anexar factura proforma y ficha de homologación.
- Manifestar que el trámite se hace para reposición o con el objeto de cumplir la caución.

Una vez recibida esta solicitud y los documentos remitidos por el Organismo de Tránsito, de que trata el artículo 6° de la presente resolución, el Ministerio de Transporte expedirá el acto administrativo de certificación de cumplimiento de requisitos para el registro inicial o su negación, el cual contendrá lo siguiente:

- Acto administrativo expedido por el Organismo que canceló la licencia de tránsito del vehículo desintegrado.
- Nombre completo y número de identificación del titular y en caso de cesión de derechos, indicar el documento debidamente autenticado por el cedente y el cesionario.
- Número de certificación expedida por la Sijín.
- Número de certificado de desintegración física total, número de placa y capacidad de carga en toneladas del vehículo objeto de reposición.
- Máxima capacidad de carga autorizada y configuración (clase, marca, modelo, línea, número de chasis y motor, clase de servicio, capacidad de carga y número de ejes), del vehículo nuevo objeto del registro inicial.
- Organismo de Tránsito, ante el cual se hará el registro inicial del vehículo nuevo.

**Parágrafo 1°.** Esta certificación, en copia autentica, será remitida por el Ministerio de Transporte al Organismo de Tránsito correspondiente, vía correo certificado o cualquier otro medio seguro que impida la manipulación de terceros y la misma se constituirá en el requisito previo para que el Organismo de Tránsito adelante el registro inicial del vehículo nuevo.

**Parágrafo 2°.** Una vez efectuado el registro inicial del vehículo nuevo y de manera inmediata, el Organismo de Tránsito deberá informar de este hecho al Ministerio de Transporte, especificando las características del vehículo nuevo y el número de placa asignado.

## CAPÍTULO IV

**Resolución 3253 de 2008 Artículo 9º.** Requisitos para suscribir la caución. El registro inicial de vehículos de transporte terrestre automotor de carga particular y público, también podrá otorgarse cuando el solicitante constituya una caución, consistente en garantía bancaria o póliza de seguros a favor del Ministerio de Transporte, que garantice que el cumplimiento del proceso de desintegración, el cual se llevará a cabo, en un término máximo de tres (3) meses.

Dicha caución deberá ser presentada para su aprobación ante el Ministerio de Transporte, junto con los siguientes documentos:

### a) LA SOLICITUD:

- Nombre e identificación del propietario o tomador.
- Objeto de la solicitud.
- Número de cédula de ciudadanía o NIT según sea el caso.
- Características técnicas del vehículo objeto de registro Inicial: clase, marca, modelo, línea, número de chasis y motor, clase de servicio, capacidad de carga y número de ejes o si es volqueta. Para los efectos pertinentes se debe anexar factura proforma y ficha de homologación, especificando si es articulado tractocamión, rígido dobletrouque o rígido de dos ejes, cantidad o número de ejes y plasmarse, tanto en la caución como en la factura proforma.
- Organismo de Tránsito ante el cual se va a llevar a cabo el registro inicial.
- Dirección y teléfono del solicitante.
- Firma del solicitante.

### b) LA CAUCION:

- El tomador y/o afianzado: Debe ser la persona natural o jurídica a nombre de la cual se reconocerá el registro inicial del vehículo.
  - El asegurado o beneficiario: Es el Ministerio de Transporte.
  - Vigencia de la caución: Será por un término de tres (3) meses y tres (3) meses más para declarar la ocurrencia del siniestro o la exigibilidad de la garantía y su cobro, contados a partir de su expedición, con indicación de las fechas de iniciación y vencimiento, término dentro del cual el adquirente podrá efectuar la reposición por desintegración física total, de conformidad con los Decretos 2085 y 2450 de 2008.
  - Valor asegurado: De acuerdo con las equivalencias para la reposición de los vehículos de servicio público o particular de transporte terrestre automotor de carga, el monto asegurado de la Caución será:
  - Para registro inicial de vehículos articulados tractocamión: Setenta millones de pesos (70.000.000.00) moneda corriente.
  - Para registro inicial de vehículos rígidos dobletrouque de tres (3) o cuatro (4) ejes y mini mulas: Cincuenta millones de pesos (\$50.000.000.00) moneda corriente.
  - Para registro inicial de vehículos rígidos de dos ejes con capacidad de carga superior a seis (6) toneladas: Treinta y cinco millones de pesos (\$35.000.000.00) moneda corriente.
  - Para registro inicial de vehículos rígidos de dos ejes con capacidad de carga superior a cuatro (4) y hasta seis (6) toneladas: Quince millones de pesos (\$15.000.000.00) moneda corriente.
  - Para registro inicial de vehículos rígidos de dos ejes con capacidad de carga superior a tres (3) y hasta cuatro (4) toneladas: Diez millones de pesos (\$10.000.000.00) moneda corriente.
- El monto de la caución será reajustado anualmente a partir del 1º de julio de 2009, en un porcentaje igual al determinado para el Índice de Precios al Consumidor, IPC.
- El objeto: "Garantizar el cumplimiento de las disposiciones legales emanadas de los Decretos 2085 y 2450 del 2008, sobre la desintegración física de vehículos de carga y las demás normas que lo modifiquen o adicionen, dentro del término de tres (3) meses, contados a partir de la expedición de la caución".
  - Características técnicas: Del nuevo vehículo objeto de registro inicial:
  - Configuración (articulado tractocamión, rígido dobletrouque o rígido de dos ejes) y tipo de carrocería o ausencia de esta.
  - Marca.
  - Clase.
  - Servicio (público o particular).
  - Línea.
  - Modelo.

- Número de chasis.
- Número del motor.
- Capacidad original de carga en toneladas y número de ejes.
- Firma: De aceptación de la caución suscrita por el tomador y por el representante legal de la compañía aseguradora, la cual, deberá ser una empresa legalmente autorizada y reconocida en el ramo.

c) ANEXOS:

- Caución original debidamente firmada, por el tomador u ordenador, el asegurador o la entidad financiera junto con las modificatorias, si las hubiere.
- Condiciones generales de la póliza o garantía bancaria según sea el caso.
- Fotocopia de la cédula de ciudadanía y certificado de existencia y representación legal.
- Información sobre el vehículo a registrar: clase, marca, modelo, línea, número de chasis y motor, clase de servicio, capacidad de carga y número de ejes o si es volqueta. Para los efectos pertinentes se debe anexar factura proforma y ficha de homologación.

**Resolución 3253 de 2008 Artículo 10.** Aprobación de la caución. La certificación de aprobación de la caución contendrá la siguiente información:

- Organismo de Tránsito ante el cual será autorizado el registro inicial del vehículo nuevo.
- Nombre e identificación del tomador de la caución.
- Nombre e identificación de la entidad aseguradora o financiera según sea el caso.
- Número de la póliza o garantía bancaria.
- Características técnicas del vehículo objeto de registro inicial: clase, marca, modelo, línea, número de chasis y motor, clase de servicio, capacidad de carga y número de ejes o si es volqueta. Especificando si es articulado tractocamión, rígido dobletrouque o rígido de dos ejes, cantidad o número de ejes.
- Número de consecutivo y sello seco en la parte superior derecha de la aprobación de la caución.

**Parágrafo.** El original de esta aprobación será enviada por el Ministerio de Transporte al Organismo de Tránsito correspondiente, vía correo certificado o cualquier otro medio seguro que impida la manipulación de terceros y se constituirá en el requisito previo fundamental para que el Organismo de Tránsito adelante el registro inicial del vehículo.

**Resolución 3253 de 2008 Artículo 11.** Proceso de verificación de certificación de cumplimiento. Dentro del término de seis (6) meses (Decreto 2085 de 2008) o tres (3) meses (Decreto 2450 de 2008), según sea el caso, de proferida la aprobación de la caución, únicamente el solicitante que haya demostrado el cumplimiento de la obligación caucionada, dentro del término de vigencia de la póliza o garantía bancaria, podrá solicitar su devolución en este evento, anexando los siguientes documentos:

a) Solicitud de devolución de la caución dirigida al Ministerio de Transporte, que contendrá la siguiente información:

- Número de póliza o garantía bancaria, con fecha de expedición y vencimiento, encontrándose esta en vigencia.
- Nombre e identificación de la entidad aseguradora y del solicitante.
- Indicar la certificación de aprobación de la caución, el número de consecutivo y la fecha de radicación.
- Número y fecha de la resolución de certificación de cumplimiento de requisitos para el registro inicial de un vehículo nuevo, el cual, debe ser dentro del término de la vigencia de la caución.
- Copia autenticada de la licencia de tránsito del vehículo nuevo.
- Dirección del solicitante.

b) El Ministerio de Transporte, requerirá al respectivo Organismo de Tránsito para que devuelva la resolución de certificación de cumplimiento de requisitos o el oficio de aprobación de la caución según sea el caso, dejando constancia del registro inicial reconocido al nuevo vehículo y copia de su licencia de tránsito.

c) Certificación que el Organismo de Tránsito, no ha llevado a cabo registro inicial alguno soportado en esta resolución y en caso contrario, deberá allegar copia autenticada de la licencia de tránsito del nuevo vehículo.

d) Verificado que los hechos concuerdan con los documentos expuestos por el solicitante, el Ministerio de Transporte expedirá un acto administrativo, mediante el cual, ordenará la devolución de la respectiva caución debidamente anulada en su aprobación y copia de esta se remitirá al Organismo de Tránsito para que repose en la carpeta del vehículo.

## CAPÍTULO V

**Resolución 3253 de 2008 Artículo 12.** Cobro de la póliza - aviso: Cumplida la vigencia de la póliza o garantía bancaria, el Ministerio avisará al asegurador sobre la ocurrencia de este hecho, por cuanto no registra ninguna información de que el tomador haya dado cumplimiento a la obligación caucionada.

**Resolución 3253 de 2008 Artículo 13.** Declaratoria de siniestro o exigibilidad de la garantía bancaria: Transcurridos diez (10) días del aviso de que trata el artículo anterior y sin haber recibido objeción alguna al respecto, el Ministerio de Transporte procederá a declarar mediante acto administrativo motivado la ocurrencia del siniestro o la exigibilidad de la garantía bancaria, en la que además, informará al asegurador o la entidad financiera, el número de la cuenta y nombre de entidad bancaria en la que deberá consignar el valor asegurado, así como, el plazo establecido en el artículo 1080 del Código de Comercio.

**Resolución 3253 de 2008 Artículo 14.** Recaudo de la indemnización. Una vez el acto administrativo que declara la ocurrencia del siniestro o la exigibilidad de la garantía, quede en firme, se deberá remitir copia de este, a la Subdirección Administrativa y Financiera del Ministerio de Transporte, donde procederá a causar la indemnización en el Sistema Integrado de Información Financiera (SIIF), para que al momento de producirse el pago, se registre el recaudo correspondiente.

**Resolución 3253 de 2008 Artículo 15.** Cobro coactivo. Transcurrido el término establecido en el acto administrativo que declara la ocurrencia del siniestro o la exigibilidad de la garantía, sin que la compañía aseguradora o la entidad financiera haya demostrado la ejecución del pago o enviado copia de la consignación al Grupo de Ingresos y Cartera de este Ministerio, se remitirá copia de dicha resolución a la Oficina Asesora Jurídica - Grupo de Jurisdicción Coactiva, para efectuar el cobro coactivo.

## CAPÍTULO VI

**Resolución 3253 de 2008 Artículo 16.** Entidades desintegradoras. Se entiende por entidades desintegradoras, aquellas que se encuentren clasificadas en la actividad comercial y tributaria la CIU Revisión 3 - 2710 Industrias Básicas del Hierro y el Acero y que certifiquen una actividad de fundición superior a treinta mil (30.000) toneladas de hierro o acero, durante el año anterior a la solicitud de Registro como Entidad Desintegradora.

**Resolución 3253 de 2008 Artículo 17.** Requisitos para las entidades desintegradoras. La Entidad interesada en registrarse como entidad desintegradora autorizada, para expedir el certificado de desintegración física total para vehículos de servicio público y particular de transporte terrestre automotor de carga, deberá solicitar su inscripción ante el Ministerio de Transporte o ante quien este delegue, acreditando el cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) Certificado de existencia y representación legal, expedido con una antelación máxima de 30 días hábiles, en el que se determine que dentro de su objeto social se encuentra la actividad comercial y tributaria CIU Revisión 3-2710 Industrias Básicas del Hierro y el Acero.

b) Certificación suscrita por el representante legal, el contador y el revisor fiscal de la empresa, donde conste que su actividad de fundición fue superior a treinta mil (30.000) toneladas de hierro o acero, durante el año anterior a la solicitud del registro.

c) Certificación suscrita por una entidad de certificación acreditada ante el sistema nacional de normalización, certificación y metrología, en la que conste que la empresa contará de manera permanente con un auditor de procesos, debidamente autorizado por dicha entidad de certificación, para firmar en nombre y bajo responsabilidad de la misma, los certificados de desintegración física total.

d) Póliza de cumplimiento que garantice la observancia de los requisitos exigidos en la presente resolución.

e) Certificar al Ministerio el procedimiento de desintegración física total utilizado por la entidad y que garantice que el vehículo no volverá a funcionar en su integridad o alguna de sus partes.

**Parágrafo 1º.** En todo caso para iniciar el proceso de desintegración física total de los vehículos automotores, la entidad desintegradora deberá dar cumplimiento a la normatividad ambiental vigente.

**Parágrafo 2º.** La entidad desintegradora recibirá en depósito en sus instalaciones o donde esta certificación de que trata el artículo 4º de la presente resolución, garantizando que el proceso de desintegración física sea practicado sin modificación alguna al automotor después de su certificación.

**Resolución 3253 de 2008 Artículo 18.** *Verificación del estado del vehículo.* Antes de surtir el proceso de desintegración física total, la entidad desintegradora y la auditoría autorizada deberá verificar y dejar constancia de la siguiente información:

a) Que la solicitud de desintegración física del vehículo fue presentada por el propietario del vehículo, su representante legal y/o su apoderado.

b) Que el vehículo llegó a la entidad desintegradora únicamente por sus propios medios y cuenta con todos sus elementos estructurales y sus conjuntos correspondientes a la configuración técnica del equipo. Estos datos de desintegración física total del vehículo deben corresponder tanto a los establecidos en la licencia de tránsito como a los del certificado de la revisión técnica emitida por la Sijín.

c) Que verificó la existencia de todos los sistemas correspondientes a la configuración técnica del equipo enunciados a continuación:

- Conducto de líquidos de frenos o aire y compresor, el cual incluye campanas o discos de frenos y válvulas del freno.
- Sistema eléctrico.
- Sistema de refrigeración de motor.
- Sistema de escape.
- Sistema de combustión.
- Sistema mecánico, el cual incluye motor, caja de cambios, cardan y transmisión.
- Sistema de suspensión, el cual incluye ejes, suspensión y troques.
- Sistema de dirección el cual incluye barras de dirección y bomba de dirección.
- Chasis con todos sus herrajes y cabina que incluya capot, puertas, muelles y resortes.
- Llantas y rines.

**Resolución 3253 de 2008 Artículo 19.** *Certificado de desintegración física total.* La entidad desintegradora deberá expedir un certificado de desintegración física total, en el que se acredite el cumplimiento de la descomposición física de todos los elementos integrantes del automotor, de tal manera, que garantice la inhabilitación definitiva de todas las partes del mismo.

El certificado de desintegración física total será suscrito por el representante legal de la entidad nacional de normalización, certificación y metrología de que trata el artículo anterior.

La entidad desintegradora deberá expedir un original con destino al Organismo de Tránsito, para ser adjuntada a la solicitud de cancelación de la licencia de tránsito y así mismo, expedirá una copia auténtica con sello de la entidad desintegradora con destino exclusivo al Ministerio de Transporte.

En el certificado de desintegración física total, deberá dejarse constancia expresa, filmica y fotográfica, desde diferentes ángulos, tamaño postal, que el vehículo llegó a sus instalaciones, por sus propios medios y del proceso de desintegración física total, incluyendo la siguiente información:

a) Nombre e identificación del propietario del vehículo sometido al proceso de desintegración física total.

b) Certificación emitida por la Sijín o quien haga sus veces, emitida de conformidad con lo estipulado en la presente resolución.

c) Características de identificación del vehículo:

- Número de placa.
- Configuración (articulado tractocamión, rígido dobletrque o rígido de dos ejes) y tipo de carrocería o ausencia de esta.
- Marca.
- Clase.
- Servicio (público o particular).
- Línea.
- Modelo.
- Número de chasis.
- Número del motor.
- Capacidad original de carga en toneladas y número de ejes.

La entidad desintegradora y el auditor de procesos de la entidad de certificación acreditada, dejarán constancia que inspeccionaron el vehículo antes de llegar a la planta y que corresponde a la identificación que figura en la licencia de tránsito y a la certificación de revisión técnica expedida por la Sijín, con sus fotografías.

d) Que surtió debidamente el proceso de la inhabilitación definitiva e irreversible de todas las partes del vehículo.

**Resolución 3253 de 2008 Artículo 20. Informe al Ministerio.** La entidad desintegradora, deberá remitir vía electrónica al Ministerio de Transporte, simultáneamente el respectivo informe sobre los vehículos desintegrados y un registro filmico no menor a veinte (20) segundos y cinco (5) registros fotográficos, en medio magnético de cada uno de los vehículos desintegrados.

Es responsabilidad de la Entidad Desintegradora dejar constancia expresa y filmica de la desintegración de las placas del vehículo.

**Resolución 3253 de 2008 Artículo 21. Póliza de cumplimiento:** La entidad desintegradora deberá constituir una póliza de cumplimiento que garantice la observancia de la totalidad de los requisitos establecidos expedición de certificados de desintegración física total, la vigencia de la póliza. La garantía deberá cumplir las siguientes condiciones y contenidos mínimos:

a) Constituirse a favor del Ministerio de Transporte, con una vigencia anual y renovable por periodos iguales. En caso de que la entidad desintegradora suspenda este tipo de actividad, la póliza deberá extenderse por un arto más a partir de que declare este hecho ante el Ministerio de Transporte o la entidad en la que este delegue.

b) La póliza cubrirá el riesgo de incumplimiento de las obligaciones relacionadas con el proceso de descomposición de todos los elementos integrantes del automotor, garantizando la inhabilitación definitiva de los vehículos que la entidad reciba para la desintegración física total y de los cuales expida la certificación de que trata la presente resolución. Igualmente cubrirá las obligaciones de la entidad desintegradora respecto de la veracidad de la información que suministre y conste en el certificado que expida, exclusivamente en cuanto a los aspectos derivados de su obligación de inspeccionar el vehículo y a su desintegración física total. Dicha obligación no se extiende a la fidelidad de los documentos o números grabados en el vehículo o sus partes.

c) El valor de la cobertura de cumplimiento ascenderá como mínimo a la suma de ochocientos cincuenta (850) salarios mínimos mensuales legales vigentes (smlmv).

d) Se declarará el incumplimiento a la entidad desintegradora mediante resolución ejecutoriada expedida por el Ministerio de Transporte y será exigible en tal caso por el valor total asegurado.

e) La póliza de seguros deberá incluir en su texto el contenido que refleje sin condicionamientos los términos y alcances que se han indicado de manera expresa en la presente resolución, mediante cláusulas adicionales o complementarias a las generales de la póliza de seguro de ser necesario, sin que se admita en ningún caso la inclusión de cláusulas, disposiciones o previsiones dentro del texto de la póliza o en cualquier otro documento público o privado asociado o

relacionado con la misma, que afecten, modifiquen, condicionen, restrinjan o limiten el alcance y contenido de las previsiones obligatorias.

**Resolución 3253 de 2008 Artículo 22. Responsabilidad.** Corresponderá a la entidad desintegradora asumir la responsabilidad que se derive de la información que reporte para efectos de la reposición de los vehículos con destino al Ministerio de Transporte, a las entidades públicas competentes y al Organismo de Tránsito o quien haga sus veces.

**Resolución 3253 de 2008 Artículo 23. Control de la información.** Corresponderá a la entidad desintegradora,... agotamiento del proceso de desintegración física total de los vehículos que se hayan sometido al mismo, la cual deberá ser reportada de manera oficiosa a tales autoridades.

## CAPÍTULO VII

**Resolución 3253 de 2008 Artículo 24. Pérdidas totales.** También podrán ser objeto de reposición vehículos de servicio público y particular de transporte terrestre automotor de carga que hayan sufrido pérdida total, es decir destrucción total. Hechos estos con posterioridad a la vigencia del Decreto 2085 de 2008.

En el caso de pérdida total o destrucción total del vehículo, se entenderá que el chasis sufrió un daño tal que técnicamente es imposible la recuperación del vehículo, ya sea por haber sufrido accidente, por motivos de motín, sedición o asonada, o haya sido objeto de cualquier otra situación excepcional diferente al hurto, que impida su reconocimiento físico y/o imposibilite o haga inocua su presentación y traslado para desintegración física total.

**Parágrafo 1.** Prueba de dichos acontecimientos deberá ser aportada por el propietario del automotor, mediante certificación expedida por la autoridad competente, en la que conste el lugar, fecha y condición del accidente o el motivo específico que causó el daño, aportando además certificación técnica de la Sijín en la que se detallen las características de identificación del vehículo que sean posibles o de no serlo se exprese tal condición. Estas pruebas deberán demostrarse tanto para la cancelación de la licencia de tránsito, como para la expedición del certificado de cumplimiento de requisitos para registro inicial, de que trata la presente resolución.

Para el aporte de las pruebas a que se refiere en el inciso anterior, deberá tenerse en cuenta que:

a) En el caso de pérdida total o destrucción total causada por accidente de tránsito, para demostrar que sucedió el evento, se aportará copia auténtica de informe de accidente de tránsito emitido por la autoridad que lo atendió y certificación de la ocurrencia del hecho, expedida por el Director de Tránsito y Transporte de la policía de carreteras o, en el caso de que esta especialidad no haya conocido el evento, expedida por el Comandante del Distrito de la Policía Nacional de la jurisdicción según corresponda.

Igualmente, se adjuntará concepto técnico sobre el daño que amerita la declaratoria de la destrucción total, emitido por perito ya sea de la compañía aseguradora si el vehículo estaba asegurado, o nombrado bajo las costas del propietarios del vehículo por la autoridad de tránsito o por la judicial según corresponda.

b) Cuando la pérdida total o destrucción total se ocasione por motivos de motín, sedición o asonada, para demostrar que sucedió el evento deberá aportarse certificación expedida por el Comandante del Ejército de la brigada cuya jurisdicción corresponda a la zona donde consta la ocurrencia del siniestro especificando que el vehículo sufrió pérdida y/o destrucción total.

Así mismo, se adjuntará concepto técnico sobre el daño que amerita la declaratoria de la destrucción total, emitido por perito ya sea de la compañía aseguradora si el vehículo estaba asegurado, o nombrado por la autoridad de tránsito bajo las costas del propietario del vehículo para iniciar la cancelación de la licencia de tránsito.

**Resolución 3253 de 2008 Artículo 25. Condiciones generales.** Para hacer uso de la situación excepcional de reposición deberá tenerse en cuenta las siguientes condiciones.

a) En el caso de pérdida total o destrucción total, no procede el traspaso del vehículo, sin perjuicio de la entrega de las partes reutilizables que el propietario haga a la Compañía de Seguros cuando el vehículo se encuentre asegurado.

En consecuencia el titular de la propiedad del vehículo destruido que figure en la Licencia de Tránsito al momento de la ocurrencia del hecho, podrá reponer el vehículo por otro de la misma o de menor capacidad de carga del vehículo objeto de reposición, para lo cual procederá a requerir la cancelación de la Licencia de Tránsito con el fin de solicitar la Certificación de Cumplimiento de Requisitos para Registro Inicial.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 64216 del 14 de diciembre de 2006:** “... en caso de incendio por corto circuito, incendio por fuga de combustible para efectos del certificado de cumplimiento de requisitos para el registro inicial de un vehículo de servicio público de carga se deben enmarcar dentro del concepto de destrucción total generado por situaciones excepcionales (...).”

**Resolución 618 de 2009 Artículo 3°.** También podrán ser objeto de reposición los vehículos de servicio público y particular de transporte terrestre automotor de carga que hayan sido objeto de hurto cuyos hechos fueron ocurridos con posterioridad a la vigencia del Decreto 2085 de 2008, siempre y cuando haya transcurrido un (1) año contado desde la fecha de la pérdida y no se hubiere encontrado el vehículo, se podrá reponer el hurtado, adjuntando la denuncia del hurto y la constancia de la no recuperación expedida por la Fiscalía General de la Nación, con lo cual se suplirá el certificado de desintegración física total. En todo caso para el registro inicial del vehículo nuevo deberá acreditar el cumplimiento de las condiciones establecidas en la Resolución 3253 del 2008 y de acuerdo con las siguientes condiciones:

**A. Vehículo Asegurado.**

El propietario deberá transferir la propiedad del vehículo hurtado a la compañía de seguros, para el pago de la respectiva indemnización. La reposición del mismo solo procederá una vez transcurrido un año a partir de la ocurrencia del hecho.

Si transcurrido un (1) año no se hubiere recuperado el vehículo hurtado, el propietario del mismo, el que figure en la Licencia de Tránsito al momento del hurto, podrá reponer el vehículo por otro de la misma o de menor capacidad de carga del hurtado, para lo cual deberá obtener la cancelación de la Licencia de Tránsito y solicitar la Certificación de Cumplimiento de Requisitos para registro inicial.

Si antes del primer año el vehículo hurtado es recuperado, no procede la reposición del mismo y se podrá solicitar la expedición de una nueva Licencia de Tránsito, de conformidad con lo establecido en los artículos 100 y 101 del Acuerdo 051 de 1993 o en la norma que lo modifique o sustituya.

**B. Vehículo no Asegurado**

El propietario del mismo que figure en la licencia de tránsito en el momento del hecho, podrá reponerlo por otro de la misma o de menor capacidad de carga del hurtado transcurrido un (1) año contado desde la ocurrencia del hurto, para lo cual deberá obtener la cancelación de la Licencia de Tránsito y solicitar la Certificación de Cumplimiento de Requisitos para registro inicial.

Si antes del primer año el vehículo hurtado es recuperado, no procede la reposición del mismo y se podrá solicitar la expedición de una nueva Licencia de Tránsito, de conformidad con lo establecido en los artículos 100 y 101 del Acuerdo 051 de 1993 o en la norma que lo modifique o sustituyan.

**Parágrafo 1°.** Si el automotor hurtado indistintamente de que se encuentre o no asegurado, es recuperado después de transcurrido un (1) año contado desde la ocurrencia del hecho habiéndose hecho uso del derecho de reposición, el propietario podrá solicitar para el vehículo recuperado una nueva Licencia de Tránsito previo la presentación de la Certificación de Cumplimiento de Requisitos para el registro inicial de vehículos de transporte público de carga, ya sea por caución o por desintegración física total, pero ese automotor no podrá en ningún caso continuar operando como vehículo de servicio público.

**Parágrafo 2°.** De conformidad con el parágrafo del artículo 3° del Decreto [2085](#) de 2008, la reposición de los vehículos objeto de hurto de que trata el presente artículo debe cumplirse con vehículos matriculados en el respectivo servicio, público o particular según el caso.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 92851 del 18 de mayo de 2009:** *Pueden ser objeto de reposición los vehículos de carga bien sea de servicio público o particular, que hayan sido objeto de hurto, por hechos acaecidos con posterioridad a la vigencia del Decreto 2085 del 11 de junio de 2008, siempre y cuando hubiere transcurrido un año, contado desde la fecha de la pérdida y no se hubiere encontrado el vehículo, debiendo adjuntar la respectiva denuncia y la constancia de no recuperación, que expida la Fiscalía. En todo caso para equipos nuevos debe cumplirse con lo estipulado en la Res. 3253 de 2008, sobre condiciones y procedimientos para el registro inicial de los vehículos de servicio público y particular de carga por reposición.*

## CAPÍTULO VIII

**Resolución 3253 de 2008 Artículo 26.** Condiciones para el registro inicial. El registro inicial de un vehículo al servicio público o particular de transporte terrestre automotor de carga se podrá hacer en cualquier Organismo de Tránsito y sus características técnicas y de capacidad deberán estar homologadas por el Ministerio de Transporte para su operación en las vías del territorio nacional.

Cuando el ingreso del vehículo sea por reposición, el Organismo de Tránsito para su trámite, además de los documentos y requisitos previstos en el artículo 35 de la Ley 769 de 2002, deberá constatar que recibió con anterioridad por parte del Ministerio de Transporte el certificado de cumplimiento de requisitos o de aprobación de la caución para el registro inicial de que trata la presente resolución.

Así mismo, el Organismo de Tránsito cada vez que haga uso de una certificación de cumplimiento otorgando la licencia de tránsito de un vehículo de transporte público o particular de carga por reposición, deberá informar esta situación al Ministerio de Transporte allegando copia autenticada de la licencia de tránsito.

**Resolución 3253 de 2008 Artículo 27.** Del certificado de tradición. El Organismo de Tránsito expedirá el certificado de tradición del vehículo automotor en el cual debe constar entre otros aspectos, todo lo relacionado con la propiedad, características y situación jurídica, en él se inscribirá todo acto o contrato, providencia judicial, administrativa o arbitral, adjudicación, modificación, limitación, gravamen, medida cautelar, traslación o extinción de dominio, cambio de servicio, capacidad de carga y cantidad y número de ejes. Esto datos deberán estar soportados en actos administrativos expedidos en legal forma.

En este Certificado debe constar como mínimo lo siguiente:

a) Registro Inicial del vehículo.

- La capacidad de carga original y cantidad o número de ejes del vehículo.
- Traspasos que haya tenido el vehículo en todo su historial.
- Transformaciones y/o modificaciones hechas al vehículo en todo su historial.
- Traslados de cuenta del vehículo.
- Cambio de características de identificación del vehículo.
- Cambio de servicio de vehículo.
- Regrabación del número de motor y/o el chasis en debida forma.
- Gravámenes, limitaciones a la propiedad, especificando si han sido levantados.
- Cambio de placas.

**Parágrafo.** Las transformaciones, repotenciaciones, cambios de servicio, incremento en capacidad de carga que se registre sobre los vehículos de transporte público o particular de carga que sean objetos de reposición vehicular, deberán estar sustentadas con el acto administrativo que haya autorizado dicha modificación, y reposarán en la carpeta contentiva de antecedentes que se encuentra en el Organismo de Tránsito.

**Resolución 3253 de 2008 Artículo 28.** Cesión de derechos. En el caso que el propietario del vehículo objeto de reposición quien es titular del derecho en la resolución de certificación de cumplimiento de requisitos para el registro inicial, suscriba un contrato de cesión de derechos, este deberá estar firmado tanto por el cedente como por el cesionario, debidamente autenticado y con presentación personal ante Notario. Dicha solicitud deberá presentarse únicamente ante el Ministerio de Transporte adjunto a la solicitud del interesado, para ser tenida en cuenta al momento de expedir la certificación de cumplimiento de requisitos.

Previo a la autorización de la cesión de derechos, el Ministerio verificará ante los Organismos de Tránsito, que el titular del derecho no ha dispuesto de esta aprobación para obtener el reconocimiento de un registro inicial de otro automotor.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 64312 del 14 de diciembre de 2006:** “... el propietario de la cesión de derechos no puede acceder a las líneas de crédito de redescuento y sistemas de garantías, porque no ostenta la propiedad del vehículo como mínimo durante los últimos cinco (5) años anteriores a la obtención del certificado de desintegración física del vehículo”.

**Resolución 3253 de 2008 Artículo 29.** Aplicación norma vigente. Las solicitudes de certificación de cumplimiento de requisitos para el registro inicial de vehículos de carga, presentadas en vigencia de los Decretos 2868 de 2006, 2085 y 2450 de 2008, se resolverán con base en las disposiciones aplicables al momento de su radicación.

**Resolución 3253 de 2008 Artículo 30.** Veedurías. La agremiaciones de transportadores de carga, podrán ejercer funciones de veedurías del proceso de certificación de cumplimiento de requisitos para el registro inicial de vehículos al servicio público y particular de transporte terrestre automotor de carga, por reposición, pérdida o destrucción total, sin perjuicio de las demás veedurías ciudadanas que sean constituidas en virtud de lo establecido en el artículo 98 de la Ley 134 de 1994.

**Resolución 3253 de 2008 Artículo 31.** Vigencia. La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las Resoluciones 001150 del 27 de mayo de 2005, 001800 del 13 de julio de 2005 y todas aquellas disposiciones que le sean contrarias.

**Resolución 618 de 2009 Artículo 1º.** Las solicitudes de Certificación de Cumplimiento de Requisitos para registro inicial de vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor de carga por reposición, cuyos procesos de desintegración física total y situaciones excepcionales hubieren ocurrido en vigencia del Decreto 2868 de 2006, se autorizarán de conformidad con lo dispuesto en ese Decreto y en las Resoluciones 001150 y 1800 de 2005, siempre y cuando se hubiesen radicado entre el 11 de junio de 2008 y el 30 de marzo de 2009.

**Parágrafo.** Para efectos de la condición de equivalencia para la reposición, será la establecida en el artículo 3º del Decreto 2085 de 2008.

**Resolución 618 de 2009 Artículo 2º.** Verificado que los documentos requeridos en cumplimiento de las normas citadas en el artículo anterior cumplan con los supuestos de hecho y de derecho establecidos, se expedirá una Certificación de Cumplimiento de Requisitos para registro inicial, garantizando que el solicitante cumplió con todas las exigencias de la presente disposición.

Esta Certificación será enviada por el Ministerio de Transporte, vía correo certificado, directamente al Organismo de Tránsito en el cual el usuario desee efectuar el registro inicial del vehículo nuevo y se constituirá en requisito fundamental para que el Organismo adelante el registro inicial del vehículo al servicio público de transporte terrestre automotor de carga.

Una vez efectuado el registro inicial del vehículo nuevo y de manera inmediata, el Organismo de Tránsito deberá informar de este hecho al Ministerio de Transporte especificando las características de identificación del nuevo vehículo y detallando los documentos que sustentaron el registro.

**Decreto 2085 de 2008 Artículo 6º. Modificado Decreto 2450 de 2008 Artículo 2º. Caución.** El registro inicial de vehículos de transporte terrestre automotor de carga particular y público también podrá otorgarse cuando el solicitante constituya una caución consistente en garantía bancaria o póliza de seguros a favor del Ministerio de Transporte, que garantice que el cumplimiento del proceso de desintegración se llevará a cabo en un término no superior a tres (3) meses.

Dicha caución deberá ser presentada para su aprobación ante el Ministerio de Transporte, quien expedirá una certificación con destino a los organismos de tránsito, en la que conste la aprobación de la respectiva caución, para el registro inicial de estos vehículos

**Concepto Ministerio de Transporte N° 68121 del 10 de mayo de 2010:** *“El objeto principal de las disposiciones relacionadas con la desintegración física de los vehículos o la exigencia de una caución para matricular un vehículo de carga, es controlar el ingreso de nuevas unidades que saturen el parque automotor de carga y se compita de manera desleal en el traslado de mercancías o cosas.*

**Decreto 2085 de 2008 Artículo 7°. Modificado Decreto 2450 Artículo 3°. Modificado Decreto 1131 de 2009 Artículo 2°. Valor de la caución.** De acuerdo con la equivalencia para la reposición de los vehículos de transporte terrestre automotor de carga de servicio público o particular previstas en el artículo 3° del presente decreto, el valor de la caución será: (i) para vehículos articulados Tracto-camión de setenta millones de pesos (\$70.000.000) moneda corriente; (ii) para vehículos rígidos doble troque de tres o cuatro ejes y minimulas de cincuenta millones de pesos (\$50.000.000) moneda corriente; (iii) para vehículos rígidos de dos ejes con Peso Bruto Vehicular (P.B.V.) superior a diez mil quinientos (10.500) kilogramos de treinta y cinco millones de pesos (\$35.000.000) moneda corriente.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 49740 del 28 de agosto de 2008:** *“ El incremento del valor de la caución obedeció una decisión del Gobierno Nacional amparada en la solicitud del gremio transportador en la modalidad de carga, por lo tanto, fueron los integrantes de la cadena de transporte de carga los que solicitaron se incrementaran los valores que tenía establecido el Ministerio de Transporte, por considerar que se estaba aumentando de manera exagerada el parque automotor, lo cual ocasionaba mucha oferta de vehículos y poca demanda de carga. Visto lo anterior, le informo que los Decretos 2085 del 11 de junio de 2008 y 2450 del 4 de julio del mismo año, son de obligatorio cumplimiento tanto para la administración como para los administrados, hasta tanto no sean demandados ante la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo”.*

**Decreto 2085 de 2008 Artículo 8°. Modificado Decreto 2450 de 2008 Artículo 4°. Exigibilidad de la caución.** Vencido el término de la caución sin que se haya realizado el proceso de desintegración, el Ministerio de Transporte mediante acto administrativo motivado declarará la ocurrencia del siniestro y hará exigible la caución. En este evento, se exonerará al adquirente de la obligación de desintegrar.

Si dentro del término de tres meses (3) establecidos en el artículo 6°, el adquirente efectúa la desintegración del (de los) vehículos conforme a las equivalencias establecidas en el artículo 3° del presente decreto la caución será devuelta al otorgante dentro de los quince (15) días siguientes contados a partir del día en que se acredite ante el Ministerio de Transporte la desintegración física del vehículo o vehículos, mediante el certificado expedido por una entidad desintegradora debidamente autorizada y la cancelación de la (s) licencia (s) de tránsito.

**Parágrafo. Modificado Decreto 4372 de 2008 Artículo 1°.** Los recursos recibidos por concepto de las cauciones que sean exigibles se destinarán al "Programa de Promoción para la Reposición y Renovación del Parque Automotor de Carga Nacional", de acuerdo con lo establecido en el Estatuto Orgánico de Presupuesto y las demás normas que regulan la materia

**Reglamentación:** Resolución 4160 de 2008

**Resolución 4160 de 2008 Artículo 1°.** Definir las condiciones del vehículo y el procedimiento de postulación para el reconocimiento económico por desintegración física total de vehículos de servicio público destinados al transporte terrestre automotor de carga, de la siguiente forma:

## 1. Condiciones del vehículo:

- 1.1. Estar registrado en el servicio público de transporte terrestre automotor de carga.
- 1.2. Estar activo en la prestación del servicio público de transporte de carga.
- 1.3. Estar libre de todo gravamen o afectación jurídica de toda índole.
- 1.4. Que a partir del 1° de enero de 2008, no haya sido modificado en sus características de motor y cabina.
- 1.5. Cada propietario podrá postular hasta un máximo de dos vehículos.
- 1.6. Tener una capacidad de carga mayor o igual a seis (6) toneladas.
- 1.7. No corresponder a vehículo volqueta, mixer o vehículos compactadores y/o recolectores de basura.

## 2. Procedimiento:

### 2.1. Preinscripción

El Propietario del vehículo o su apoderado debidamente constituido diligencia voluntariamente el formulario de postulación adoptado mediante esta resolución, a través de la página web del Ministerio de Transporte [www.mintransporte.gov.co](http://www.mintransporte.gov.co), siguiendo el procedimiento definido.

### 2.2. Revisión y Validación de condiciones

2.2.1. El Ministerio de Transporte dentro de los cinco (5) días siguientes a la recepción del formulario conforme el procedimiento definido llevará a cabo una revisión de la información consignada confrontando y validando el cumplimiento de las condiciones definidas en el numeral 1 de este artículo.

2.2.2. El Ministerio de Transporte informará al propietario del vehículo a través de correo certificado dirigido a la dirección del propietario registrada en la preinscripción, el cumplimiento de las condiciones definidas en el numeral 1 de este artículo y se le indicará el día y la hora para la radicación de los documentos pertinentes.

### 2.3. Radicación de documentos

2.3.1. El propietario del vehículo debe presentar personalmente, en la ventanilla de radicación del Ministerio de Transporte Planta Central o enviar vía correo certificado los siguientes documentos:

- a) Formulario de postulación adoptado por la presente resolución debidamente diligenciado (anexar registro fotográfico e improntas);
- b) Fotocopia de la Licencia de Tránsito;
- c) Certificado de Tradición del vehículo;
- d) Fotocopia del Seguro de Accidentes de Tránsito – SOAT;
- e) Fotocopia del Registro Nacional de Carga

2.3.2. El Ministerio de Transporte adelantará el procedimiento definido para este fin a partir del sistema actual de correspondencia.

### 2.4. Análisis documental y respuesta al postulante.

2.4.1. El Ministerio de Transporte responderá a la dirección presentada por el postulante en el formulario dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a los términos establecidos en el artículo 5° de la presente resolución, indicando la aprobación o rechazo de la postulación presentada.

2.4.2. El Ministerio de Transporte calificará la elegibilidad de la postulación de conformidad con los siguientes criterios que serán evaluados según las postulaciones recibidas dentro de los plazos determinados en el artículo 5° de la presente resolución:

- a) Antigüedad del vehículo

Edad de Evaluación =
----------------------

25 años
---------

Si el indicador de antigüedad es mayor o igual a uno (1) se tomarán cien puntos para la evaluación, si es menor que 1 se tomará el valor resultante de la fórmula:

Puntaje antigüedad = Indicador de antigüedad X 100

b) Tiempo de propiedad del vehículo

Puntaje Propiedad = Indicador de Tiempo de Propiedad X 100

c) Tiempo de Espera: se dará prioridad a quien más tiempo de espera tenga desde el momento de la aceptación de la postulación y la fórmula a aplicar es:

Indicador tiempo de espera en meses = Fecha de evaluación - Fecha de solicitud

d) Peso Bruto Vehicular (P.B.V.): se dará prioridad a los vehículos de mayor peso así:

Puntaje P.B.V. =	Indicador de P.B.V. X 100
------------------	---------------------------

Evaluación final: La evaluación final se realizará teniendo en cuenta una priorización de criterios de acuerdo con el siguiente cuadro y dará el orden de prelación para el proceso de desintegración física y reconocimiento económico. Esta lista será publicada y actualizada a través de la página web del Ministerio de Transporte:

Prioridad	Criterio	Participación %
1	Edad del vehículo	30
2	Tiempo de propiedad del vehículo	30
3	Tiempo de espera	15
4	Peso bruto vehicular	25

2.4.3. En caso de devolución de la postulación por causas imputables a la información que debe reposar en el Registro Nacional Automotor o Registro Nacional de Carga, el Organismo de Tránsito o Dirección Territorial correspondiente procederán en un término no superior a diez (10) días hábiles a la actualización de los registros respectivos.

2.5. Proceso de desintegración física y reconocimiento del incentivo económico.

2.5.1. Una vez validada y calificada la postulación por el Ministerio de Transporte, se indicará al postulante el procedimiento a seguir.

**Resolución 4160 de 2008 Artículo 2°.** La priorización de los recursos seguirán la siguiente distribución conforme la configuración vehicular:

%	Configuración	Tipo de Vehículo
70	C3S	Tracto Camión
20	C2 > = 7 Ton.	Camión Sencillo
10	C2S	Doble Troque
	C3	
	C4	

En caso de no presentarse postulaciones en cualquiera de las configuraciones aquí referidas al cierre previsto en el artículo 5° de la presente resolución, se dará prioridad a la configuración a que haya lugar.

**Resolución 4160 de 2008 Artículo 3°.** Los montos del reconocimiento económico serán los siguientes:

%	Configuración	Tipo de Vehículo	Valor del incentivo \$
70	C3S	Tracto Camión	70.000.000
20	C2 > = 6 Ton.	Camión Sencillo	35.000.000
10	C2S	Doble Troque	50.000.000
C3			
C4			

**Resolución 4160 de 2008 Artículo 4°.** Adoptar el Formulario de Postulación anexo a la presente resolución, el cual hace parte integral de la misma, para compra de vehículos de servicio público de transporte de carga con destino a desintegración física total el documento denominado Postulación para Desintegración Física Total Vehículos Transporte Público de Carga.

**Resolución 4160 de 2008 Artículo 5°.** Las postulaciones se harán desde el día primero (1°) de cada mes y hasta el día quince (15) del mismo, a partir de la vigencia de la presente resolución. No obstante lo anterior, para el primer mes de vigencia de esta resolución se recibirán las postulaciones todo el mes.

**Reglamentación:** Resolución 5259 de 2008

**Resolución 5259 de 2008 Artículo 1.** De la programación para el depósito del vehículo automotor. En firme el acto de postulación y el orden de elegibilidad, el Ministerio de Transporte dentro de los dos (2) días hábiles siguientes enviará comunicación a través de correo electrónico a la dirección del propietario postulado registrada en la etapa de preinscripción, determinando el día, fecha y hora en que el vehículo automotor elegido debe trasladarse, por sus propios medios a las instalaciones de Almacenes Generales de Depósito Almagrario S.A., localizadas en Fontibón - San Pablo de la ciudad de Bogotá, D. C., ubicadas en la Carrera 19A N° 120-09 de la nueva nomenclatura, donde quedará bajo depósito, guarda, conservación y custodia hasta que se hagan las verificaciones técnicas correspondientes.

**Parágrafo.** La radicación de los documentos y las certificaciones se realizará siguiendo el procedimiento definido a partir del sistema actual de correspondencia adoptado por el Ministerio de Transporte.

**Resolución 5259 de 2008 Artículo 2.** De la entrega y recepción del vehículo automotor. Los responsables o delegados de las entidades públicas Almagrario, Sena, Sijín y del Ministerio, y el Propietario del vehículo, estarán presentes el día y la hora que el Ministerio les señale por escrito, para proceder a la recepción del vehículo automotor postulado por el Ministerio de Transporte:

Se verificará por parte de Almagrario, Sena, y Sijín que el vehículo llegó por sus propios medios, en caso contrario no se recibirá el vehículo y deberá solicitarse nueva fecha para ello, circunstancia que constará en acta que suscribirán cada uno de los participantes.

Una vez verificado que el vehículo llegó por sus propios medios, Almagrario y Sena procederán a realizar inventario en forma sucinta de las condiciones y características del vehículo y sus componentes, Almagrario tomará las improntas y seis (6) fotografías y abrirá la ficha técnica del vehículo.

Para todos los efectos se tendrá como valor del vehículo el fijado como estímulo para su propietario por parte del Ministerio de Transporte.

Se firmará por los participantes el acta de recibo y entrega a título de depósito del vehículo automotor postulado, quedando el vehículo depositado en Almagrario, quien responderá por su guarda, custodia, y conservación y procederá a su movilización o traslado al lugar de almacenamiento en sus instalaciones de Fontibón, quedando prohibido su traslado o salida a otro lugar distinto sin que medie autorización escrita del Ministerio.

**Resolución 5259 de 2008 Artículo 3.** De la entrega de documentos del vehículo automotor. El mismo día, fecha y hora definida para la entrega del vehículo, el propietario entregará a Almagrario los siguientes documentos:

1. Original de la licencia de tránsito.
2. Certificado vigente de tradición del vehículo.
3. Seguro de Accidentes de Tránsito - SOAT- vigente a la fecha de la entrega del vehículo.
4. Registro nacional de carga vigente y autorización para su cancelación de oficio por parte del MT.
5. Recibo de pago de impuestos de los últimos 5 años, libre de cualquier gravamen o alerta y con fecha de expedición no mayor de ocho (8) días a la entrega del vehículo.
6. Recibo de pago de los derechos para la verificación técnica por parte de la Sijín del vehículo automotor.
7. El propietario del vehículo deberá allegar o informar sobre cualquier trámite o petición pendiente sobre el vehículo objeto de desintegración física total y que no hay pendiente trámite alguno de reposición.

**Resolución 5259 de 2008 Artículo 4.** De la designación de la entidad desintegradora. El postulante, además de la entrega de los documentos, deberá suscribir, diligenciar y entregar a Almagrario el formato: "Autorización para Realizar la Desintegración - Fundición de Chatarra", el cual será diseñado por el Ministerio de Transporte.

**Resolución 5259 de 2008 Artículo 5º. Modificado Resolución 1886 de 2009 Artículo 1º.** De las constancias, verificaciones y revisiones por parte de Almagrario, SENA, Sijín y Ministerio de Transporte. Surtida a satisfacción la entrega del vehículo y los documentos, inmediatamente se procederá en las instalaciones de Almagrario - Fontibón por parte de los representantes del SENA y la Sijín a realizar las siguientes verificaciones técnicas y a emitir el concepto de aptitud técnica del vehículo, así:

#### POR PARTE DEL SENA

El SENA dictaminará y verificará las condiciones, características y aptitudes físicas, de integridad, funcionamiento y técnicas, de los componentes del vehículo automotor, conforme al siguiente procedimiento:

1. Recepción del vehículo.
2. Recepción de documentos del vehículo (tarjeta de propiedad).
3. Confrontación de datos de la tarjeta de propiedad con los sistemas de identificación del vehículo (chasis y motor).
4. Diligenciamiento del formato de inspección (prenumerado y preparado por el SENA) el cual incluye:
  - Fecha de ingreso y elaboración del formato.
  - Datos del vehículo según tarjeta de propiedad.
  - Datos del propietario (nombre, teléfono, dirección).
  - Tipo, características del motor.
  - Estado y funcionamiento de los sistemas auxiliares del motor.
  - Estado y funcionamiento del motor.
  - Tipo, características y estado del sistema de transmisión de potencia.
  - Tipo, características y estado del sistema de control.
  - Características y estado del sistema eléctrico.
  - Estado y conformidad del bastidor.
  - Estado y conformidad de la cabina.

Una vez diligenciado el formato, este será entregado al interventor, para la continuación del trámite de desintegración física.

#### POR PARTE DE LA POLICIA NACIONAL -SIJIN

La Sijín de la Policía Nacional, previa verificación que el vehículo llegó por sus propios medios, realizará una revisión física para constatar su configuración y sistemas de identificación del vehículo objeto de desintegración física, teniendo como soporte el certificado de tradición el cual contendrá:

a) Características del vehículo:

- Número de placa.
- Configuración (articulado tractocamión, rígido dobletrouque o rígido de dos ejes) y tipo de carrocería o ausencia de esta.
- Marca.
- Clase.
- Servicio (público o particular).
- Línea.
- Modelo.
- Número de chasis.
- Número del motor.
- Capacidad original de carga en toneladas y número de ejes.

b) Nombre del propietario, su representante legal y/o su apoderado.

c) Que los sistemas de identificación no han sido alterados e indicar cuándo se presenten regrabaciones en el número de motor y/o chasis y verificar las transformaciones del vehículo con base en el certificado de tradición, adhiriendo las respectivas improntas.

La Sijín expide un certificado en el que indique que los sistemas de identificación no han sido alterados.

**Parágrafo 1°.** Cuando algunas de las características del vehículo tales como: Motor, Cabina, Número de ejes, Número de motor; requieran ser aclaradas y sean subsanables por el propietario del vehículo, la Dijín o la Sijín expedirán el certificado una vez el propietario mediante declaración juramentada rendida en los términos y condiciones establecidas en el artículo 25 de la Ley 962 de 2005, deje las constancias respectivas y garantice su aclaración ante los Organismos de Tránsito correspondientes; el incumplimiento por parte del propietario del vehículo hará exigible la devolución del dinero pagado al propietario del vehículo y dará lugar a las acciones legales de todo orden”.

**Resolución 1886 de 2009 Artículo 3°.** Adoptar como formato único para efectos del procedimiento previsto en el parágrafo 1° del artículo 1° de la presente resolución, el anexo denominado “FORMATO DE DECLARACION JURAMENTADA PARA COMPLETAR REQUISITOS DE SOLICITUD PARA EL PROCESO DE DESINTEGRACION FISICA DE QUE TRATA LA RESOLUCION 005259 DEL 11 DE DICIEMBRE DE 2008”, el cual forma parte integral de la misma.

**Parágrafo 2°.** Cuando se presente incumplimiento por parte del propietario del vehículo de la obligación de subsanar la inconsistencia, se entenderá que el trámite adelantado para el reconocimiento del incentivo ante las diferentes autoridades fue desistido, por tanto no tendrá efecto alguno para posteriores trámites de esta naturaleza.

**Resolución 5259 de 2008 Artículo 6.** De los conceptos de aptitud técnica del vehículo postulado. Una vez realizadas las verificaciones y diligenciados los formatos requeridos, los representantes del Sena y Sijín, al día hábil siguiente expedirán cada uno un certificado de aptitud técnica del vehículo automotor debidamente suscrito por los responsables de acuerdo a sus competencias en el proceso y el cumplimiento de las condiciones exigidas en la presente resolución, los cuales serán entregados al interventor.

En el certificado deberá manifestarse en forma expresa si procede o no continuar con el trámite de desintegración física total del vehículo automotor y las razones del concepto técnico que lo soportan.

**Resolución 5259 de 2008 Artículo 7.** Del rechazo a la recepción definitiva del vehículo automotor postulado. Si alguna de las certificaciones de la Sijín o del Sena son de no aptitud técnica del vehículo para su desintegración física, o hay inconsistencia o falta de alguno de los documentos, se entregará el vehículo automotor al propietario para su retiro inmediato de las instalaciones de Almagrario S.A., debiendo adelantar nuevamente la solicitud de postulación.

**Resolución 5259 de 2008 Artículo 8.** *De la desintegración física total del vehículo.* Si los conceptos son favorables y la documentación está completa, se procederá por parte del interventor a dar la autorización para que la entidad desintegradora designada por el propietario del vehículo, proceda, con sus propios equipos y medios necesarios a realizar la descomposición de todos los elementos integrantes del automotor hasta convertirlos en chatarra, siendo esta su única responsabilidad.

**Resolución 5259 de 2008 Artículo 9.** *Certificado de desintegración física total.* La entidad desintegradora deberá expedir un certificado original y una primera copia del original debidamente certificada de desintegración física total, en el que se acredite el cumplimiento de la descomposición física de todos los elementos integrantes del automotor, de tal manera que garantice la inhabilitación definitiva de todas las partes del mismo.

El certificado de desintegración física total (original y copia) será suscrito por el representante legal de la entidad desintegradora, y por el auditor autorizado por la Entidad Certificadora Acreditada ante el Sistema Nacional de Normalización, Certificación y Metrología de que trata el artículo anterior.

En este certificado se deberá dejar constancia de lo siguiente:

a) Que la entidad desintegradora recibió del Almacén de Depósito un vehículo que previamente había sido verificado en lo de sus competencias por el Sena y la Sijín y que se le suministraron las certificaciones de aptitud respectivas.

b) **Modificado Resolución 5352 de 2008 Artículo 1º.** Que se surtió debidamente el proceso de la inhabilitación definitiva e irreversible de todas las partes del vehículo. La certificación será proferida bajo la gravedad del juramento, que se entiende prestado por la sola expedición del certificado”.

**Resolución 5259 de 2008 Artículo 10.** *Cancelación de la licencia de tránsito.* Una vez surtido a satisfacción el trámite anterior, el propietario del vehículo procederá a la cancelación ante el Organismo de Tránsito en el cual se encuentre matriculado el vehículo desintegrado para lo cual deberá cumplir los siguientes requisitos:

a) Solicitud dirigida al Organismo de Tránsito indicando:

- Nombres y apellidos completos del propietario, de su representante legal, con indicación del documento de identidad o NIT según sea el caso.
- Dirección del solicitante para efectos de notificación.
- La relación de documentos que se acompañan.
- Capacidad de carga, número de ejes, y clase de servicio originales del vehículo, y la firma del peticionario.

b) Paz y Salvo de impuestos y por todo concepto del vehículo.

c) Entrega del original de la licencia de tránsito, una vez devuelta por el Ministerio de Transporte.

d) Certificado original de desintegración física total del vehículo, expedida por la entidad desintegradora.

Verificados los documentos mencionados y que estos cumplan con las exigencias de la presente resolución, el Organismo de Tránsito expedirá el acto administrativo motivado de cancelación de la licencia de tránsito, indicando las causales y los documentos que fueron tenidos en cuenta para tomar la decisión, la cual contendrá lo siguiente:

- Nombre e identificación del propietario.
- Número de placa.
- Configuración del vehículo (articulado tractocamión, rígido dobletrouque o rígido de dos ejes) y tipo de carrocería.
- Marca.
- Servicio (público).
- Línea.
- Modelo.
- Número de chasis.
- Número de motor.
- Capacidad original de carga en toneladas y cantidad o número de ejes.

**Resolución 5259 de 2008 Artículo 11.** *Cancelación del registro nacional de carga.* Una vez cancelada la licencia de tránsito, el propietario la entregará al interventor del contrato, quien remitirá la documentación a la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio-Dirección Territorial respectiva, adjuntando los soportes debidamente foliados y relacionados mediante oficio individual por cada vehículo, para la cancelación de oficio del registro respectivo.

**Parágrafo.** Verificados los documentos antes mencionados y que estos cumplan con los supuestos de hecho y de derecho establecidos en esta disposición, en un lapso no mayor a dos (2) días después de la recepción de los documentos el Director Territorial del Ministerio de Transporte expedirá la Certificación de Cancelación del Registro Nacional de Carga en la que aparezca la identificación del vehículo y el número del registro cancelado, dejando nota expresa de que esta se hace con fines de desintegración física total del vehículo postulado.

**Resolución 5259 de 2008 Artículo 12. Modificado Resolución 1886 de 2009 Artículo 2º.** *Del reconocimiento y pago del estímulo.* Una vez desintegrado el vehículo en los términos de la presente resolución el Ministerio expedirá el acto administrativo de reconocimiento del valor del incentivo económico de conformidad con lo establecido en la Resolución 004160 de 2008. Para tales efectos el Ministerio de Transporte cancelará el equivalente al 90% del valor del incentivo, con la presentación del Certificado de Desintegración Física; el 10% restante se pagará una vez presente el acto de cancelación de la licencia de tránsito.

En los casos de desintegración física de vehículos efectuadas como consecuencia de los eventos previstos en el parágrafo del artículo 5º de la presente resolución, el Ministerio de Transporte expedirá el acto administrativo de reconocimiento del valor del incentivo económico de conformidad con lo establecido en la Resolución 004160 de 2008 y cancelará el equivalente al 70% del valor del incentivo, con la presentación del Certificado de Desintegración Física; el 30% restante se pagará una vez presente el acto de cancelación de la licencia de tránsito”.

**Reglamentación:** Resoluciones 497 y 1056 de 2009

**Resolución 497 de 2009 Artículo 1º.** Definir las condiciones del vehículo y el procedimiento de postulación para el reconocimiento económico por desintegración física total de vehículos de servicio público destinados al transporte terrestre automotor de carga, con fines de reposición para pequeños propietarios de la siguiente forma:

1. Condiciones del vehículo:

- 1.1. Estar registrado en el servicio público de transporte terrestre automotor de carga.
- 1.2. Estar activo en la prestación del servicio público de transporte de carga.
- 1.3. Estar libre de todo gravamen o afectación jurídica de toda índole.
- 1.4. Que a partir del 1º de julio de 2008, no haya sido modificado en sus características de motor y cabina.
- 1.5. Cada propietario, que deberá ser persona natural, podrá postular hasta un máximo de dos vehículos.
- 1.6. Tener una capacidad de carga mayor o igual a seis (6) toneladas.
- 1.7. No corresponder a vehículo volqueta, mixer o compactador de basuras.
- 1.8. Haber pertenecido al propietario postulante durante los últimos tres (3) años.

2. Procedimiento:

2.1. Preinscripción:

El Propietario del vehículo a reponer, o su apoderado debidamente constituido, deberá diligenciar voluntariamente el formulario de postulación adoptado mediante esta resolución, a través de la página web del Ministerio de Transporte [www.mintransporte.gov.co](http://www.mintransporte.gov.co), definiendo la condición de reposición y siguiendo el procedimiento establecido para el efecto.

2.2. Revisión y validación de condiciones:

2.2.1. El Ministerio de Transporte, dentro de los cinco (5) días siguientes a la recepción del formulario conforme el procedimiento definido, llevará a cabo una revisión de la información consignada confrontando y validando el cumplimiento de las condiciones definidas en el numeral 1 de este artículo.

2.2.2. El Ministerio de Transporte informará al propietario del vehículo a través de correo certificado dirigido a la dirección del propietario registrada en la preinscripción, el cumplimiento de las condiciones definidas en el numeral 1 de este artículo y se le indicará el día y la hora para la radicación de los documentos pertinentes.

2.3. Radicación de documentos:

2.3.1. El propietario del vehículo debe presentar personalmente, en la ventanilla de radicación del Ministerio de Transporte - Planta Central, o enviar vía correo certificado los siguientes documentos:

- a) Formulario de postulación adoptado por la presente resolución debidamente diligenciado, anexando el registro fotográfico y las improntas respectivas.
- b) Fotocopia de la Licencia de Tránsito.
- c) Certificado de Tradición del vehículo.
- d) Fotocopia del Seguro de Accidentes de Tránsito - SOAT.
- e) Fotocopia del Registro Nacional de Carga.

2.3.2. El Ministerio de Transporte adelantará el procedimiento definido para este fin a partir del sistema actual de correspondencia.

2.4. Análisis documental y respuesta al postulante:

2.4.1. El Ministerio de Transporte responderá a la dirección presentada por el postulante en el formulario dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a los términos establecidos en el artículo 6° de la presente resolución, indicando la aprobación o rechazo de la postulación presentada.

2.4.2. El Ministerio de Transporte definirá la elegibilidad de la postulación de conformidad con el orden en que estas sean recibidas, dentro de los plazos determinados en el artículo 6° de la presente resolución.

2.4.3. En caso de devolución de la postulación por causas imputables a la información que debe reposar en el Registro Nacional Automotor y/o Registro Nacional de Carga, el Organismo de Tránsito o Dirección Territorial correspondiente procederán en un término no superior a diez (10) días hábiles a la actualización de los registros respectivos.

2.5. Proceso de desintegración física y reconocimiento económico:

2.5.1. Una vez validada y calificada la postulación por el Ministerio de Transporte, se seguirá el procedimiento establecido en la Resolución 5259 del 11 de diciembre de 2008 y las demás que la modifiquen o adicionen.

**Resolución 497 de 2009 Artículo 2°. Modificado Resolución 4188 de 2009 Artículo 1°.** La asignación de los recursos del Programa de Promoción para la Reposición y Renovación del Parque Automotor de Carga Nacional, como reconocimiento económico para la reposición de parque automotor, seguirá la siguiente distribución:

Condición de la Reposición		Valor Reconocimiento Económico
A. Con vehículos totalmente armados, SKD, CKD que al 4 de julio de 2008 fecha de entrada en vigencia del Decreto 2450 de 2008, se encontraban en inventario, en proceso de nacionalización, o fueron embarcados en puerto extranjero con destino a Colombia o pedidos a las fábricas.		Equivalente a la diferencia entre el valor del reconocimiento económico establecido en el artículo 3° de la Resolución número 4160 de 2008 y el monto que resulte de aplicar lo establecido en el Decreto 2868 de 2006 (\$625.000.00. por tonelada de capacidad).
B. Con vehículos totalmente armados, SKD, CKD que con posterioridad al 4 de julio de 2008 se encuentran en las condiciones citadas en el literal A.		Cincuenta por ciento (50%) del valor de reconocimiento económico establecido para la condición A.

**Parágrafo 1°.** Los saldos de vehículos disponibles para el proceso de reposición de que trata el literal A del cuadro anterior, serán los contemplados en el inventario que el Ministerio de Transporte consolide con base en la información debidamente soportada, que deberán suministrar las compañías importadoras y ensambladoras.

Las citadas compañías tendrán un plazo máximo improrrogable de ocho (8) días hábiles para presentar la información al Ministerio de Transporte, contados a partir de la expedición de la presente resolución.

Con el fin de garantizar la no modificación del inventario consolidado, el Ministerio de Transporte deberá llevar un control y verificación de los vehículos objeto de reposición con vehículos correspondientes a los referidos saldos, uno a uno, de tal manera que el inventario vaya disminuyendo a medida que se van desintegrando los vehículos objeto de postulación por esta reglamentación.

**Resolución 497 de 2009 Artículo 3°. Modificado Resolución 4188 Artículo 2°.** Los montos del reconocimiento económico, hasta agotar los recursos del programa, en los casos de desintegración con fines de reposición serán los siguientes conforme a la configuración vehicular:

**Parágrafo.** La capacidad de carga del vehículo que ingrese por reposición será igual o menor a la capacidad de carga del vehículo desintegrado, debiéndose dar la reposición uno a uno. Para los vehículos Camión sencillo, el valor del reconocimiento será la diferencia entre el monto de la caución presentada y el valor definido en la Resolución número 4160 de 2008 para los vehículos C2 con capacidad mayor o igual que 6 toneladas

**Resolución 497 de 2009 Artículo 4°.** Los montos reconocidos a cada propietario de conformidad con lo establecido en el artículo 3° de la presente resolución serán destinados exclusivamente a parte de pago del nuevo vehículo, para lo cual el Ministerio de Transporte podrá girar el monto que corresponda a la cuenta del concesionario o vendedor autorizado del nuevo vehículo, previa autorización del propietario beneficiario.

**Parágrafo. Modificado Resolución 2614 de 2009 Artículo 1°.** El proceso de desintegración física total del vehículo postulado será certificado por la entidad desintegradora mediante Certificado de Desintegración Física Total, el cual será expedido en las condiciones previstas en las Resoluciones 5259 del 11 de diciembre de 2008 y 5314 del 17 de diciembre de 2008.

El propietario del vehículo deberá adelantar el proceso de cancelación de la Licencia de Tránsito de conformidad con el artículo 10 de la Resolución 5259 del 11 de diciembre de 2008

**Resolución 497 de 2009 Artículo 5°.** Adoptar el Formulario de Postulación anexo a la presente resolución, el cual hace parte integral de la misma, para compra de vehículos de servicio público de transporte de carga con destino a desintegración física total con fines de reposición, el documento denominado POSTULACION PARA DESINTEGRACION FISICA TOTAL VEHICULOS TRANSPORTE PUBLICO DE CARGA CON FINES DE REPOSICION.

**Resolución 497 de 2009 Artículo 6°.** Las postulaciones se harán desde el día primero (1°) de cada mes y hasta el día quince (15) del mismo, a partir de la vigencia de la presente resolución. No obstante lo anterior, para el primer mes de vigencia de esta resolución se recibirán las postulaciones durante dicho mes.

**Resolución 497 de 2009 Artículo 7°.** Los propietarios de vehículos de servicio público de carga que a la fecha de expedición de la presente resolución se acogieron al procedimiento de postulación para el reconocimiento económico por desintegración física total, establecido en la Resolución 4160 del 30 de septiembre de 2008, podrán trasladar su petición al esquema previsto en la presente resolución, cumpliendo las condiciones aquí establecidas y renunciando expresamente al anterior.

*Resolución 1056 de 2009*

**Resolución 1056 de 2009 Artículo 1°.** Definir las condiciones del vehículo y el procedimiento de postulación para el reconocimiento económico por desintegración física total de vehículos de servicio público destinados al transporte terrestre automotor de carga, con fines de reposición para pequeños propietarios de la siguiente forma:

1. Condiciones del vehículo:

- 1.1. Estar registrado en el servicio público de transporte terrestre automotor de carga.
- 1.2. Estar activo en la prestación del servicio público de transporte de carga.
- 1.3. Estar libre de todo gravamen o afectación jurídica de toda índole.

- 1.4. Que a partir del 1° de julio de 2008, no haya sido modificado en sus características de motor y cabina.
- 1.5. Cada propietario, que deberá ser persona jurídica, podrá postular hasta un máximo de tres (3) vehículos.
- 1.6. Tener una capacidad de carga mayor o igual a siete (7) toneladas.
- 1.7. No corresponder a vehículo volqueta, mixer o compactador de basuras.
- 1.8. Haber pertenecido al propietario postulante durante los últimos tres (3) años.

## 2. Procedimiento:

### 2.1. Preinscripción:

El Propietario del vehículo a reponer, o su apoderado debidamente constituido, deberá diligenciar voluntariamente el formulario de postulación adoptado mediante esta resolución, a través de la página web del Ministerio de Transporte [www.mintransporte.gov.co](http://www.mintransporte.gov.co), definiendo la condición de reposición y siguiendo el procedimiento establecido para el efecto.

### 2.2. Revisión y Validación de condiciones:

2.2.1. El Ministerio de Transporte dentro de los cinco (5) días siguientes a la recepción del formulario conforme el procedimiento definido, llevará a cabo una revisión de la información consignada confrontando y validando el cumplimiento de las condiciones definidas en el numeral 1 de este artículo.

2.2.2. El Ministerio de Transporte informará al propietario del vehículo a través de correo certificado dirigido a la dirección del propietario registrada en la preinscripción, el cumplimiento de las condiciones definidas en el numeral 1 de este artículo y se le indicará el día y la hora para la radicación de los documentos pertinentes.

### 2.3. Radicación de documentos:

2.3.1. El propietario del vehículo debe presentar personalmente, en la ventanilla de radicación del Ministerio de Transporte - Planta Central, o enviar vía correo certificado los siguientes documentos:

- a) Formulario de postulación adoptado por la presente resolución debidamente diligenciado, anexando el registro fotográfico y las improntas respectivas.
- b) Fotocopia de la Licencia de Tránsito.
- c) Certificado de Tradición del vehículo.
- d) Fotocopia del Seguro de Accidentes de Tránsito - SOAT.
- e) Fotocopia del Registro Nacional de Carga.

2.3.2. El Ministerio de Transporte adelantará el procedimiento definido para este fin a partir del sistema actual de correspondencia.

### 2.4. Análisis documental y respuesta al postulante:

2.4.1. El Ministerio de Transporte responderá, a la dirección presentada por el postulante en el formulario dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a los términos establecidos en el artículo 6° de la presente resolución, indicando la aprobación o rechazo de la postulación presentada.

2.4.2. El Ministerio de Transporte definirá la elegibilidad de la postulación de conformidad con el orden en que estas sean recibidas, dentro de los plazos determinados en el artículo 6° de la presente resolución.

2.4.3. En caso de devolución de la postulación por causas imputables a la información que debe reposar en el Registro Nacional Automotor y/o Registro Nacional de Carga, el Organismo de Tránsito o Dirección Territorial correspondiente procederá en un término no superior a diez (10) días hábiles a la actualización de los registros respectivos.

### 2.5. Proceso de desintegración física y reconocimiento económico:

2.5.1. Una vez validada y calificada la postulación por el Ministerio de Transporte, se seguirá el procedimiento establecido en la Resolución 5259 del 11 de diciembre de 2008 y las demás que la modifiquen o adicionen.

**Resolución 1056 de 2009 Artículo 2º. Modificado Resolución 4188 de 2009 Artículo 1º.** La asignación de los recursos del Programa de Promoción para la Reposición y Renovación del Parque Automotor de Carga Nacional, como reconocimiento económico para la reposición de parque automotor, seguirá la siguiente distribución:

Condición de la Reposición		Valor Reconocimiento Económico
A. Con vehículos totalmente armados, SKD, CKD que al 4 de julio de 2008 fecha de entrada en vigencia del Decreto 2450 de 2008, se encontraban en inventario, en proceso de nacionalización, o fueron embarcados en puerto extranjero con destino a Colombia o pedidos a las fábricas.		Equivalente a la diferencia entre el valor del reconocimiento económico establecido en el artículo 3º de la Resolución número 4160 de 2008 y el monto que resulte de aplicar lo establecido en el Decreto 2868 de 2006 (\$625.000.00. por tonelada de capacidad).
B. Con vehículos totalmente armados, SKD, CKD que con posterioridad al 4 de julio de 2008 se encuentran en las condiciones citadas en el literal A.		Cincuenta por ciento (50%) del valor de reconocimiento económico establecido para la condición A.

**Parágrafo 1º.** Los saldos de vehículos disponibles para el proceso de reposición de que trata el literal A del cuadro anterior, serán los contemplados en el inventario que el Ministerio de Transporte consolide con base en la información debidamente soportada, que deberán suministrar las compañías importadoras y ensambladoras.

Las citadas compañías tendrán un plazo máximo improrrogable de ocho (8) días hábiles para presentar la información al Ministerio de Transporte, contados a partir de la expedición de la presente resolución.

Con el fin de garantizar la no modificación del inventario consolidado, el Ministerio de Transporte deberá llevar un control y verificación de los vehículos objeto de reposición con vehículos correspondientes a los referidos saldos, uno a uno, de tal manera que el inventario vaya disminuyendo a medida que se van desintegrando los vehículos objeto de postulación por esta reglamentación.

**Resolución 1056 de 2009 Artículo 3º. Modificado Resolución 4188 Artículo 2º.** Los montos del reconocimiento económico, hasta agotar los recursos del programa, en los casos de desintegración con fines de reposición serán los siguientes conforme a la configuración vehicular:

**Parágrafo.** La capacidad de carga del vehículo que ingrese por reposición será igual o menor a la capacidad de carga del vehículo desintegrado, debiéndose dar la reposición uno a uno. Para los vehículos Camión sencillo, el valor del reconocimiento será la diferencia entre el monto de la caución presentada y el valor definido en la Resolución número 4160 de 2008 para los vehículos C2 con capacidad mayor o igual que 6 toneladas

**Resolución 1056 de 2009 Artículo 4º. Modificado Resolución 3088 de 2009 Artículo 1º.** Los montos reconocidos a cada propietario de conformidad con lo establecido en el artículo 3º de la presente resolución serán destinados exclusivamente a parte el pago del nuevo vehículo, para lo cual el Ministerio de Transporte podrá girar el monto que corresponda a la cuenta del concesionario o vendedor autorizado del nuevo vehículo, previa autorización del propietario beneficiario. Cuando se opte por el mecanismo de compra, adquisición del automotor mediante la modalidad de leasing u otro sistema financiero similar, el locatario o beneficiario de la modalidad deberá aportar el contrato respectivo en el que conste para el caso del leasing la opción irrevocable de compra por parte de este y el que haga sus veces en la otra modalidad y que el valor del reconocimiento económico se tenga en cuenta como aporte al pago del precio del automotor a favor locatario o adquirente

**Parágrafo.** El proceso de desintegración física total del vehículo postulado será certificado por la entidad desintegradora mediante Certificado de Desintegración Física Total, el cual será expedido en las condiciones previstas en la Resolución 5259 del 11 de diciembre de 2008 y posteriores.

Con este documento el propietario del vehículo desintegrado deberá adelantar el proceso de cancelación de la Licencia de Tránsito de conformidad con el artículo 10 de la Resolución 5259 del 11 de diciembre de 2008.

**Resolución 1056 de 2009 Artículo 5°.** Adoptar el Formulario de Postulación anexo a la presente resolución, el cual hace parte integral de la misma, para compra de vehículos de servicio público de transporte de carga con destino a desintegración física total con fines de reposición, el documento denominado Postulación para desintegración física total vehículos Transporte público de carga con fines de reposición.

**Resolución 1056 de 2009 Artículo 6°.** Las postulaciones se harán desde el día primero (1°) de cada mes y hasta el día quince (15) del mismo, a partir de la vigencia de la presente resolución. No obstante lo anterior, para el primer mes de vigencia de esta resolución se recibirán las postulaciones durante dicho mes.

*Resolución 1056 de 2009 Artículo 6°.* Los propietarios de vehículos de servicio público de carga que a la fecha de expedición de la presente resolución se acogieron al procedimiento de postulación para el reconocimiento económico por desintegración física total, establecido en la Resolución 4160 del 30 de septiembre de 2008, podrán trasladar su petición al esquema previsto en la presente resolución, cumpliendo las condiciones aquí establecidas y renunciando expresamente al anterior.

**Reglamentación:** Resolución 2614 de 2009

**Resolución 2614 de 2009 Artículo 2°.** *Del registro inicial para vehículos de Servicio Público de carga desintegrados con fines de reposición postulados mediante Resoluciones 497 y 1056 de 2009.*

Los organismos de tránsito, deberán efectuar el registro inicial de vehículos de transporte terrestre automotor de carga con la expedición de la certificación de cumplimiento de requisitos expedida por el Ministerio de Transporte, de conformidad con las Resoluciones 497, 1056 de 2009 y 5259 de 2008 y posteriores, con fines de reposición.

El acto Administrativo de certificación de cumplimiento para el registro inicial acorde a los procedimientos fijados en las Resoluciones 497, 1056 de 2009 y 5259 de 2008 del vehículo postulado y desintegrado con fines de reposición, será expedido por el Jefe de la Oficina de Regulación Económica el cual contendrá lo siguiente:

- Oficio del Ministerio de Transporte donde se le entrega la documentación correspondiente para la cancelación de la matrícula inicial.
- Acto Administrativo expedido por el Organismo de Tránsito que canceló la licencia de tránsito por desintegración física total.
- Nombres y apellidos completos propietario del vehículo número de la cédula de ciudadanía propietario del vehículo.
- Número de certificación expedido por la DIJIN o SIJIN.
- Número de Certificado de Desintegración Física Total.
- Número de placa del vehículo desintegrado.
- Capacidad de Carga en toneladas del vehículo desintegrado, según certificación de tradición expedido por el organismo de tránsito.
- Capacidad de carga del vehículo que ingrese por reposición, el cual será igual o menor a la capacidad de carga del vehículo desintegrado.
- Del vehículo nuevo objeto de registro inicial contendrá: Clase, marca, modelo, línea, número de chasis y motor, clase de servicio y número de ejes.
- Organismo de Tránsito, ante el cual se hará el registro inicial del vehículo nuevo.

**Parágrafo 1°.** Copia auténtica de la certificación, será remitida por el Ministerio de Transporte al Organismo de Tránsito correspondiente, vía correo certificado o cualquier otro medio seguro que impida la manipulación de terceros y la misma se constituirá en el requisito previo para que el organismo de tránsito adelante el registro inicial del vehículo nuevo.

**Parágrafo 2°.** Una vez efectuado el registro inicial del vehículo nuevo objeto de reposición y de manera inmediata. El organismo de tránsito deberá informar de este hecho al Ministerio de Transporte, especificando las características del vehículo nuevo y el número de placa asignado.

**Resolución 2614 de 2009 Artículo 3°.** *Del reconocimiento y pago de los montos por reposición.* Una vez desintegrado el vehículo en los términos del artículo 10 de la Resolución 5259 de 2008, el Ministerio expedirá el acto administrativo de reconocimiento del valor del incentivo económico de conformidad con lo establecido en las Resoluciones 497 y 1056 de

2009. Para tales efectos el Ministerio de Transporte cancelará el valor del incentivo, con la presentación del acto de cancelación de la licencia de tránsito y la factura Proforma.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 95153 del 8 de junio de 2010:** En presencia de un vehículo embargado por un juzgado de la República, no es viable cancelar el reconocimiento económico a una persona que se acoge a la desintegración del equipo. Por tanto tal pago debe suspenderse hasta tanto se levante la medida cautelar.

**Decreto 2085 de 2008 Artículo 9°.** Programa para el fomento de la reposición y renovación del parque automotor de carga. El Ministerio de Transporte diseñará un programa de financiamiento denominado “Programa de Promoción para la Reposición y Renovación del Parque Automotor de Carga”, con el objeto de promover la modernización del parque automotor.

**Decreto 2085 de 2008 Artículo 10.** Las solicitudes de certificación del cumplimiento de requisitos para el registro inicial de vehículos de servicio público terrestre automotor de carga, presentadas en vigencia del Decreto 2868 de 2006, se resolverán con base en las disposiciones aplicables al momento de su radicación.

**Decreto 2085 de 2008 Artículo 11.** Vigencia. El presente decreto rige a partir de la fecha de su publicación y deroga el Decreto 2868 de 2006 y las disposiciones que le sean contrarias.

## LIBRO DECIMO TERCERO

### TRANSPORTE DE CARGA EXTRAPESADA O EXTRADIMENSIONADA

**Ley 769 de 2002 Artículo 33.** Permiso para carga. El Ministerio de Transporte definirá lo referente a permisos para transportar cargas indivisibles, extrapesadas y extradimensionadas, así como las especificaciones de los vehículos que realizan esta clase de transporte.

#### Reglamentación:

#### SECCIÓN I ASPECTOS GENERALES

**Resolución 4959 de 2006 Artículo 1°.** Objeto. La presente resolución tiene por objeto reglamentar la competencia, los parámetros y los procedimientos del trámite de los permisos para transportar cargas indivisibles, extrapesadas y extradimensionadas por las vías nacionales, departamentales, metropolitanas, distritales o municipales, así como las especificaciones de los vehículos que se destinen a esta clase de transporte y las medidas técnicas que se deben adoptar para la protección de la infraestructura vial y de seguridad vial y manejo del tránsito para garantizar la movilización segura de las personas, de los usuarios de las vías y de la carga a transportar.

**Resolución 4959 de 2006 Artículo 2°.** Ámbito de aplicación. La presente resolución se aplicará como marco general a las vías nacionales, departamentales, metropolitanas, distritales y municipales ya sean ellas rurales o urbanas.

**Resolución 4959 de 2006 Artículo 3°. Definiciones.** Para la interpretación y aplicación de la presente resolución, además de las previstas en la Ley 769 de 2002 y en la Resolución número 004100 del 28 de diciembre de 2004, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Área Metropolitana. Entidades administrativas formadas por un conjunto de dos o más municipios integrados alrededor de un municipio núcleo o metrópoli, vinculados entre sí por estrechas relaciones de orden físico, económico y social, que para la programación y coordinación de su desarrollo y para la racional prestación de sus servicios públicos requiere una administración coordinada.

Carga Indivisible. Carga que por sus características no puede ser fraccionada para su transporte.

Carga Extrapesada. Carga indivisible que una vez montada en vehículos convencionales homologados por el Ministerio de Transporte, excede el peso bruto vehicular o los límites de peso por eje autorizados en las normas vigentes para el tránsito normal por las vías públicas.

Carga Extradimensionada. Carga indivisible que excede las dimensiones de la carrocería de los vehículos convencionales homologados por el Ministerio de Transporte para la movilización de carga en tránsito normal por las vías públicas.

Equipo Modular. Plataforma de carga de suspensión hidroneumática y direccional que puede acoplarse tanto a lo largo como a lo ancho, produciendo con ello plataformas suficientemente rígidas para soportar cargas extrapesadas, logrando así una distribución del peso por eje inferior al máximo permitido en las normas vigentes.

Peso Bruto Vehicular. Peso de un vehículo provisto de combustible, equipo auxiliar habitual y el máximo de carga.

Peso por Eje. Peso total que transmiten a la carretera las llantas de un eje de un vehículo.

**Resolución 4959 de 2006 Artículo 4°. Equipos de transporte.** Los equipos que se utilicen para el transporte de cargas indivisibles, extrapesadas y extradimensionadas, no podrán superar cuando estén cargados los pesos máximos por eje autorizados por el Ministerio de Transporte.

**Parágrafo.** Cuando para el transporte de la carga por las condiciones de la misma se requiera un equipo rodante especializado, este deberá estar provisto del número de ejes y de llantas necesarios para que no se superen los pesos máximos por eje autorizados por el Ministerio de Transporte y la separación entre ejes deberá ser tal que garanticen que los esfuerzos en los elementos estructurales de los puentes sean menores que los esfuerzos admisibles.

## **SECCIÓN II EXPEDICIÓN DE PERMISOS PARA TRANSPORTE DE CARGA EXTRADIMENSIONADA**

**Resolución 4959 de 2006 Artículo 5°. Competencia.** La facultad de conceder o negar los permisos para el transporte de carga que exceda las dimensiones de los vehículos de carga autorizados para la circulación por las vías públicas del país corresponde, en las vías a cargo de la Nación, al Instituto Nacional de Vías ya sean estas concesionadas o no concesionadas, en el primer caso, en coordinación con el Instituto Nacional de Concesiones. Cuando se trate de vías departamentales, metropolitanas, municipales o distritales, les corresponde a las autoridades de los entes territoriales, distritales o áreas metropolitanas ajustándose a lo contemplado en el Artículo 6° de la presente resolución.

**Resolución 4959 de 2006 Artículo 6°.** *Parámetros para la expedición de permisos.* Las autoridades competentes para la expedición de los permisos para el transporte de carga extradimensionada aplicarán los siguientes parámetros:

#### A. Longitud

1. No se requerirá de registro ni de permiso para el transporte de carga extradimensionada que sobresalga por la parte posterior del vehículo en una longitud inferior a un (1) metro; pero el vehículo que realice el transporte deberá contar con un aviso o señal colocado en la parte posterior del vehículo, visible y en buen estado, cuyo texto advierta: "*Peligro Carga Larga*", de las características fijadas en el Artículo 7° de la presente resolución.

2. Para carga extradimensionada que sobresalga por la parte posterior del vehículo, en una longitud que comprenda entre uno (1) y dos (2) metros, se requerirá que el operador esté previamente inscrito en un registro de operadores de este tipo de transporte que llevará el Grupo de Seguridad Vial de la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte. El vehículo que realice el transporte deberá contar con un aviso o señal colocado en la parte posterior del vehículo, visible y en buen estado, cuyo texto advierta: "*Peligro Carga Larga*", cumpliendo las características fijadas en el Artículo 7° de la presente resolución.

3. Para carga extradimensionada que sobresalga por la parte posterior del vehículo en longitudes entre dos (2) y tres (3) metros la autorización se tramitará siguiendo los procedimientos y requisitos fijados en el Artículo 8° del Capítulo II de la presente resolución.

4. Para carga extradimensionada, que sobresalga cualquier longitud por la parte delantera del vehículo, no se autorizará permiso bajo ninguna circunstancia.

#### B. Anchura

1. Para el transporte de carga extradimensionada con un ancho superior a dos coma seis (2,6) metros e inferior o igual a tres (3,0) metros, se requerirá que el operador esté previamente inscrito en un registro de operadores de este tipo de transporte que llevará el Grupo de Seguridad Vial de la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte. En carreteras se exigirá que la circulación del vehículo de carga se desarrolle a una velocidad máxima de cuarenta (40) kilómetros por hora y no requerirá la presencia de vehículo acompañante. En vías urbanas la velocidad máxima será de veinte (20) kilómetros por hora y requerirá de la presencia de un (1) vehículo acompañante que circule adelante del vehículo de carga cuando la vía es de un (1) sentido de circulación y de dos (2) vehículos acompañantes, uno que circule adelante del vehículo de carga y el otro atrás cuando la vía es de dos (2) sentidos de circulación. Tanto para carreteras o vías urbanas el vehículo que realice el transporte deberá contar con avisos o señales colocados uno en la parte delantera y otro en la posterior del vehículo, visibles y en buen estado, cuyo texto advierta: "*Peligro Carga Ancha*", de las características fijadas en el Artículo 7° de la presente resolución.

2. Para el transporte de cargas extradimensionada con un ancho superior a tres (3,0) metros e inferior o igual a tres coma tres (3,3) metros, se requerirá que el operador esté previamente inscrito en un registro de operadores de este tipo de transporte que llevará el Grupo de Seguridad Vial de la Subdirección de, Tránsito del Ministerio de Transporte y se hará siguiendo los procedimientos y requisitos fijados en el Artículo 8° del Capítulo 11 de la presente resolución.

3. Para el transporte de cargas extradimensionada con un ancho superior a tres coma tres (3,3) metros e inferior o igual a tres como seis (3,6) metros, se requerirá que el operador esté previamente inscrito en un registro de operadores de este tipo de transporte que llevará el Grupo de Seguridad Vial de la Subdirección

de Tránsito del Ministerio de Transporte y se hará siguiendo los procedimientos y requisitos fijados en el Artículo 8° del Capítulo II de la presente resolución.

4. La autorización para transportar carga extradimensionada con un ancho superior a los 3,6 metros se hará siguiendo los procedimientos y requisitos fijados en los Artículos 9° y 10 de la presente resolución.

#### C. Altura

Los permisos que autoricen el transporte de carga extradimensionada cuya altura supere los 4.40 metros, se expedirán siguiendo los procedimientos y requisitos fijados en los Artículos 9° y 10 de la presente resolución.

**Parágrafo.** Los permisos que se expidan por las autoridades competentes, de acuerdo con lo estipulado en el presente Artículo, no autorizarán el tránsito por las vías rurales en horario nocturno (entre las 18:00 horas y las 6:00 horas del día siguiente). En el caso de vías urbanas, se podrá autorizar el tránsito nocturno, siempre y cuando la vía se cierre para el tránsito de otros vehículos, lo cual se hará por tramos de tal forma que cause el menor traumatismo y en este caso, será necesaria la aprobación previa por parte de la autoridad de tránsito correspondiente de un Plan de Manejo de Tránsito.

#### **Reglamentación:**

**Resolución 5081 de 2006 Artículo 1°.** *Registro de operadores de transporte de carga extradimensionada.* Entiéndase por registro de operadores de transporte de carga extradimensionada la aprobación por parte de la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte del formulario radicado por el peticionario ante el Ministerio de Transporte para el “Registro de operadores para permisos para el transporte de carga indivisibles extradimensionadas”, numerándolo e ingresándolo a una base de datos.

**Resolución 5081 de 2006 Artículo 2°.** *Procedimiento de inscripción en el Registro de los Operadores de Transporte de Carga Extradimensionada.* Los operadores de transporte de carga extradimensionada contemplados en los numerales 2 y 3 del literal a) y numerales 1, 2 y 3 del literal b) del artículo 6° de la Resolución número 4959 del 8 de noviembre de 2006, interesados en obtener la inscripción en el registro de este tipo de transporte que llevará la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte, deberán someterse al siguiente procedimiento:

a) Presentación de solicitud de inscripción dirigida a la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte, diligenciando debidamente el formulario adoptado por la presente resolución que se dispondrá en la página web del Ministerio y acreditando el cumplimiento de los requisitos establecidos en este;

b) Radicada la solicitud en la oficina de correspondencia de la sede central o en las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte y una vez recibida por la Subdirección de Tránsito, esta revisará y verificará el cumplimiento de la información y la documentación anexa presentada por el operador de transporte;

c) Si el operador de transporte cumple con los requisitos establecidos y la información y documentación son correctas, la Subdirección de Tránsito aprobará la inscripción del operador de transporte firmando el formulario adoptado para el efecto en el artículo 3° del presente acto administrativo, asignándole un número consecutivo de inscripción e incorporando la información a la base de datos, que será publicada en la página web del Ministerio de Transporte;

d) Una vez cumplido lo establecido en el numeral anterior, se entregará un original del formulario aprobado y numerado al interesado;

e) Si el operador de transporte no cumple con los requisitos establecidos, la Subdirección de Tránsito lo requerirá por escrito por una única vez, para que este, dentro de los términos legales, cumpla con lo requerido y si no lo hiciera dentro de los términos legales, se entenderá que se desistió de la solicitud y se archivará.

**Resolución 5081 de 2006 Artículo 3°.** *Adopción del Formulario para el Registro de los Operadores de Transporte de Carga Extradimensionada.* Para efectos del presente acto administrativo, adoptase el siguiente formulario para el "Registro de operadores para permisos para el transporte de carga indivisibles extradimensionadas" el cual debe ser diligenciado por los interesados en original y copia.

**Resolución 4959 de 2006 Artículo 7°.** *Señalización de los vehículos.* Los avisos o señales a que se hace referencia en el Artículo 6° tendrán las siguientes características y serán de uso obligatorio durante la circulación:

Dimensiones. Para los avisos delanteros 1.00 metros de largo por 0.50 metros de altura y para los traseros 1.50 metros de largo por 0.60 metros de altura.

Colores: Fondo amarillo y letras y orla negras.

Número de avisos. Un aviso en los vehículos que transportan la carga que estará colocado en la parte trasera del vehículo o de la carga, en un lugar plenamente visible a los usuarios de la vía que transiten en el mismo sentido de circulación del vehículo de carga, debidamente anclado de tal forma que no permita su movilidad o desprendimiento.

En el caso en que se requiera el uso de vehículos acompañantes tipo utilitario (camperos o camionetas), estos también tendrán un aviso con el mismo texto y tamaño. El vehículo que acompaña adelante del vehículo de carga llevará el aviso en un lugar plenamente visible por los usuarios de la vía en el sentido contrario a su circulación, ubicado en la parte superior o en su parte delantera debidamente anclado de tal forma que no permita su movilidad o desprendimiento; el vehículo acompañante en la parte de atrás deberá llevar el aviso en un lugar plenamente visible por los usuarios de la vía que transitan en el mismo sentido de circulación de este, ubicado en la parte superior o trasera, debidamente anclado de tal forma que no permita su movilidad o desprendimiento.

Material. Los avisos serán fabricados en un material rígido que no permita, deformación por el movimiento de los vehículos o por el aire al pegar sobre el mismo y que garantice su estabilidad en el vehículo. Su impresión se hará sobre lámina reflectiva amarilla tipo 1, o de características superiores, de acuerdo con lo señalado en la Norma Técnica Colombiana 4739 - Láminas retrorreflectivas para el control del tránsito.

Texto. "*Peligro Carga larga*". "*Peligro Carga ancha*". "*Peligro Carga Extralarga*". "*Peligro Carga Extra-ancha*" o "*Peligro Carga Extralarga y Extra-ancha*". Según sea el caso. Las letras de este texto deberán corresponder con los alfabetos "D" o "E" de las letras mayúsculas fijadas en el Manual de Señalización Vial del Ministerio de Transporte. La altura de las letras no deberá ser menor de diez (10) centímetros.

Letras del texto. Las letras del texto deberán corresponder con los alfabetos "D" o "E" de las letras mayúsculas fijadas en el Manual de Señalización Vial del Ministerio de Transporte. La altura de las letras no deberá ser menor de diez (10) centímetros.

Señales luminosas de peligro. El vehículo que realice el transporte de la carga y los vehículos acompañantes deberán contar con señales luminosas de peligro, de acuerdo con la definición establecida en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, diferentes a las reglamentarias, tales como: Balizas tipo vaso o tipo cilindro cuyo lente sea de color amarillo y tenga unas dimensiones mínimas de 10 centímetros de diámetro por 10 centímetros de altura.

**Resolución 4959 de 2006 Artículo 8°.** *Procedimiento y Requisitos para la expedición del permiso en forma electrónica.* Para autorizar los permisos de transporte de carga extradimensionada de las características contempladas en el numeral 3 del literal A) y numerales 2 y 3 del literal B) del Artículo 6° de la presente resolución, se utilizará un formato electrónico dispuesto en la página web del organismo competente que lo expide, se deberá cumplir con las condiciones de operación y seguridad establecidas en el Capítulo IV de la presente resolución y se seguirá el procedimiento que se describe a continuación:

a) Trámite electrónico ante la autoridad competente, nacional o territorial, de la solicitud correspondiente debidamente suscrita por la persona natural responsable del transporte o el representante legal de la empresa responsable del transporte, debidamente inscrito en un registro de operadores de este tipo de transporte que llevará el Grupo de Seguridad Vial de la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte, diligenciando totalmente y en forma correcta

el formato correspondiente y anexando la documentación exigida en el literal d) del presente Artículo. La dependencia u oficina que reciba la solicitud, verificará electrónicamente la correcta presentación, y en caso de estar incompleta o mal diligenciada la rechazará automáticamente;

b) La Dependencia u Oficina competente una vez recibida la solicitud y verificada electrónicamente su correcta presentación, decidirá sobre la aprobación o negación del respectivo permiso, en tiempo real emitiendo electrónicamente la autorización. En el caso de negar el permiso, se explicarán todas las causas o razones en que se fundamenta la negativa y si estas son subsanables se permitirá presentar dentro de los términos legales y por una sola vez, la complementación de la documentación sin que esta se considere como una nueva solicitud;

c) El interesado deberá imprimir electrónicamente su autorización la cual portará el conductor del vehículo que realiza el transporte durante todo el tiempo en que se encuentre realizando el transporte;

d) Los datos que deberá llenar electrónicamente el interesado para el trámite de la solicitud de transporte de carga extradimensionada serán los determinados en el formulario electrónico que para tal fin establezca la entidad responsable del otorgamiento del permiso. Además deberá comprobar por cualquier medio manual o electrónico que ha realizado la consignación de los derechos respectivos de acuerdo con la duración en días del permiso de conformidad con los valores fijados por la autoridad competente;

e) Para la circulación de los vehículos se deberá cumplir con las condiciones de operación y de seguridad contempladas en los Artículos 15 y 16 de la presente resolución.

**Resolución 4959 de 2006 Artículo 9°.** *Requisitos para la expedición del permiso con formalidades plenas.* Para autorizar los permisos de transporte de carga extradimensionada de las características contempladas en el numeral 4 del literal B) y en el literal C) del Artículo 6° de la presente resolución, se seguirá el procedimiento que se describe a continuación:

La empresa de transporte o la empresa propietaria de la carga, deberá presentar una solicitud escrita ante la autoridad competente según este sea para transitar por las vías a cargo de la nación, los departamentos, las áreas metropolitanas, distritos o municipios, que contenga los siguientes documentos:

a) Certificado de Cámara de Comercio sobre la existencia y representación legal de la empresa solicitante del transporte, con fecha de expedición no mayor a 45 días hábiles respecto de su radicación;

b) Copia de la resolución del Ministerio de Transporte por medio de la cual otorga la habilitación como Empresa de Transporte. Se exceptúa este requisito cuando el transporte sea realizado en vehículos particulares de la empresa dueña de la carga;

c) **Modificado Resolución 4193 de 2007** Artículo 1o. Plan de Seguridad Vial y de Manejo de Tránsito (antigüedad no mayor de tres (3) meses), siguiendo la metodología y parámetros determinados por el Ministerio de Transporte o por la autoridad competente responsable de la administración de la red vial, elaborado por una persona natural con título de ingeniero en transporte y vías o ingeniero civil, con matrícula profesional vigente o por una persona jurídica cuya actividad corresponda a estudios de ingeniería civil o de transporte y vías (en este caso deberá estar avalado por un ingeniero en transporte y vías o civil, con matrícula profesional vigente), en el cual se recomienden las medidas especiales que se deben tomar para garantizar la movilidad segura de la carga a transportar y de las personas y demás usuarios de la vía, en donde consten: Las condiciones técnicas de la vía, los puntos críticos de riesgo de accidentes de tránsito localizados en la ruta que utilizará el equipo de transporte, las precauciones especiales que deban tomarse por parte del beneficiario del permiso para la protección de los usuarios de la vía y la prevención de accidentes de tránsito. También se determinará la velocidad promedio de recorrido según las condiciones de la vía, la cual no debe sobrepasar en ningún momento los treinta (30) kilómetros por hora en vías rurales y veinte (20) kilómetros en vías urbanas. Para cruzar los puentes existentes, no podrán circular a la vez otros vehículos, la velocidad no deberá ser superior a cinco (5) kilómetros por hora y el vehículo de carga deberá transitar por el centro del puente haciendo coincidir los ejes longitudinales del puente y del vehículo.

Este Plan podrá ser presentado de manera conjunta por varios interesados de los permisos, incluyendo las rutas requeridas y especificando para cada una de ellas, las medidas específicas de seguridad vial y manejo de tránsito; considerando las condiciones particulares de la carga, su peso y sus dimensiones.

En el caso de ser indispensable el cierre parcial o total del tránsito en un tramo de la vía, se deberá solicitar el respectivo permiso con anticipación, reuniendo los requisitos establecidos para ello por la autoridad competente;

**Adicionado Resolución 4193 de 2007** Artículo 2°. Los transportadores de carga indivisible extradimensionada y/o extrapesada, que a la fecha de entrada en vigencia del presente acto administrativo tengan vencidas las resoluciones que conceden los permisos que señala la Resolución número 4959 de 2006, tendrán un plazo dos (2) meses improrrogables para la presentación ante la entidad competente, del nuevo Plan de Seguridad Vial y Manejo de Tránsito, contados a partir de la vigencia de la presente resolución.

**Parágrafo 1°.** El Instituto Nacional de Vías para dar aplicación a lo determinado en el presente Artículo, habilitará el plan de seguridad y manejo de tránsito presentado para el permiso inmediatamente anterior, siempre y cuando se ajuste a las características del nuevo permiso solicitado y las condiciones del tránsito y la infraestructura no hayan tenido variaciones sustanciales que ameriten un plan distinto. Los permisos así expedidos no podrán tener una vigencia mayor a dos (2) meses a partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente resolución.

**Parágrafo 2°.** Los operadores de transporte de carga indivisible extradimensionada y/o extrapesada que se acojan a lo establecido en el presente Artículo, aplicarán todo lo establecido en el Plan de Seguridad Vial y Manejo de Tránsito, presentado para el permiso inmediatamente anterior y aplicarán todas las medidas de seguridad vial y manejo del tránsito necesarias para prevenir la accidentalidad y los traumatismos en el tránsito durante la operación en las vías objeto de los permisos. De igual manera, asumirán todas las responsabilidades en el ejercicio de su actividad transportadora, extremando las medidas de seguridad vial y manteniendo al día los demás requisitos exigidos en la Resolución número 4959 de 2006 y en especial teniendo vigente las respectivas pólizas de seguros exigidas.

d) Relación de vehículos, equipos modulares, semirremolques o remolques del equipo de transporte destinado a la prestación del servicio, indicando sus características, placas, dimensiones, número de ejes, número de llantas, homologaciones y demás información pertinente;

e) Copia de los siguientes documentos correspondientes a cada vehículo de carga que se registre para el transporte: Catálogo o copia del plano del vehículo, licencia de tránsito, seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) vigente como mínimo hasta la fecha límite del permiso, tarjeta de Registro Nacional de Remolques, Semirremolques, Multimodulares y similares (en los casos en que aplique);

f) Demostrar que posee un Departamento de Ingeniería y Seguridad Vial con capacidad técnica que permita evaluar, diagnosticar y garantizar el manejo seguro y ambiental de las cargas, con el fin de proteger la infraestructura vial y garantizar la movilidad segura por las vías por las cuales se va a transitar, para lo cual deberá anexar el organigrama de la empresa, la parte pertinente del manual de funciones y los cargos y nombres de los profesionales de dicho departamento habilitados para ejercer dichas funciones de conformidad con las leyes vigentes, lo cual podrá ser verificado en cualquier momento por la autoridad que otorgue el permiso;

g) Demostrar que a cualquier título dispone, como mínimo, del siguiente equipo especializado, personal técnico y auxiliar.

Equipos modulares (plataformas hidráulicas).

Un (1) tractocamión.

Equipos accesorios tales como: vehículos acompañantes (escoltas), equipo de luces, equipo de emergencia, prevención (con mínimo linternas, banderas y paletas cumpliendo especificaciones del manual de Señalización Vial), y sistemas de comunicación de dos vías, que garanticen la seguridad vial en la operación. Los equipos accesorios se exceptúan cuando el grupo acompañante para el tránsito y la seguridad vial sea contratado con una empresa privada que dentro de sus objetivos se encuentre la prestación de servicios de asesoría y consultoría en materia de transporte y su infraestructura o la prestación de servicios de seguridad vial, caso en el cual estos requisitos los debe cumplir esta última empresa.

Personal técnico y auxiliar acompañante (señaleros y orientadores del tránsito), con las características contempladas en el literal a) del Artículo 16, quienes deberán portar durante todo el recorrido además de lo establecido en el Código Nacional de Tránsito, elementos de seguridad vial como chalecos reflectivos, paletas, banderas y linternas cumpliendo las especificaciones del Manual de Señalización Vial. Se exceptúan cuando el grupo acompañante para el tránsito y la seguridad vial sea contratado con una empresa privada de las características contempladas en el inciso anterior, caso en el cual estos requisitos los debe cumplir esta última empresa;

h) Constitución de la Póliza de Garantía de Responsabilidad Civil Extracontractual, por el valor que determine la autoridad competente en salarios mínimos mensuales legales vigentes, (s.m.m.l.v), a favor del Instituto Nacional de Vías o el Instituto Nacional de Concesiones, del departamento, distrito, municipio y de terceros, para responder por el pago de daños o perjuicios que se ocasionen a la vía o a las estructuras de la misma o a terceros, por razón u ocasión del permiso concedido o por la Interrupción del tránsito o por la inadecuada operación, expedida por una compañía aseguradora reconocida por la Superintendencia Bancaria. Una vez presentado el original de la Póliza de Garantía, junto con su recibo de pago total por parte del interesado, la dependencia u oficina correspondiente la revisará, en caso de no existir requerimientos, la aprobará. La garantía deberá otorgarse por el valor determinado en el literal f) del Artículo 10 de la presente resolución y con una vigencia igual al tiempo del permiso y tres (3) meses más.

La garantía anterior deberá presentarse a la entidad que otorgue el permiso, una vez esta haya estudiado y determinado que cumple con todos los demás requisitos establecidos. Dicha garantía deberá renovarse antes de su vencimiento, so pena de revocarse automáticamente el permiso otorgado;

i) Dar estricto cumplimiento, a las condiciones para la operación y de seguridad contempladas en el capítulo IV de la presente resolución.

**Parágrafo.** Las condiciones y requisitos previstos en el presente Artículo podrán tener un tratamiento excepcional, en los casos en los cuales el transporte de la carga indivisible extradimensionada, sea necesario por razones de fuerza mayor, caso fortuito, o para superar emergencias o desastres naturales, plenamente declaradas, por las respectivas autoridades nacionales, departamentales, distritales o municipales.

**Resolución 4959 de 2006 Artículo 10.** Procedimiento para otorgar los permisos para el transporte de carga indivisible extradimensionada con formalidades plenas. Una vez presentada la solicitud con la totalidad de la documentación que se establece en el Artículo 9°, la entidad competente de acuerdo a la jurisdicción, a través de la dependencia u oficina correspondiente, procederá a su estudio y trámite para la aprobación o negación del permiso, mediante acto administrativo debidamente motivado, en un plazo no mayor de diez (10) días hábiles, contados a partir de la fecha de recibo de la documentación, surtiéndose el siguiente procedimiento:

a) Las solicitudes deberán ser recibidas por parte de la dependencia u oficina designada por cada entidad competente, la cual en el momento de ser presentada por el peticionario, verificará que la documentación esté completa y debidamente diligenciada y si no lo está, no se recibirá, salvo que se insista por parte del interesado, en cuyo caso se dejará constancia del hecho;

b) La entidad estudiará la solicitud y una vez cumpla con todos los requisitos establecidos en la presente resolución y una vez el peticionario del permiso presente el original de la Póliza de Garantía en los términos establecidos en el literal h) del Artículo 9° de la presente resolución, junto con su recibo de pago total de la misma, la dependencia u oficina correspondiente la revisará, en caso de no existir requerimientos, la aprobará y otorgará el permiso y procederá a su notificación, conforme a las normas legales que rigen la materia;

c) En el caso de negar el permiso, se explicarán las causas o razones en las que se fundamenta la negativa. Si dentro de los tres (3) días siguientes a la notificación de la negativa, se subsanan las causas que la motivaron, esta se resolverá, sin que se entienda como una nueva solicitud;

d) Dentro del acto administrativo que otorgue el permiso, la entidad competente, incluirá, la constitución de la Póliza de Garantía de Responsabilidad Civil Extracontractual, contemplada en el literal b) del presente Artículo;

e) Una vez en firme el acto administrativo que otorgue el permiso y se aprueben las pólizas correspondientes, la entidad competente remitirá copia de este dentro de los dos (2) días siguientes, a las autoridades de control de tránsito y a los concesionarios o a los administradores viales de su jurisdicción, para lo de su competencia;

f) El original de la Póliza de Garantía y copia del recibo de pago, reposarán en los archivos de la dependencia u oficina competente en cada entidad, junto con todos los documentos presentados.

El monto en pesos (redondeado al millón más cercano) del amparo de la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual contemplada en el literal d) del presente Artículo, se calculará por cada año o fracción del permiso, de la siguiente manera: El valor será igual al producto de los siguientes conceptos: La mayor longitud en kilómetros por recorrer en un viaje completo del equipo de transporte de carga, por el valor (en metros y fracción) que exceda la carga en su conjunto con el vehículo de transporte a la longitud del vehículo más largo homologado por el Ministerio de Transporte para la circulación normal por las carreteras, por el mayor valor (en metros y fracción) que exceda la carga a tres metros (3m) de ancho o cuatro punto cuatro (4.4) metros de altura, y por el valor de un salario mínimo mensual legal vigente (smmlv). En ningún caso el valor del amparo podrá ser inferior a cincuenta (50) smmlv.

**Parágrafo 1º.** En el caso que la ruta a utilizar corresponda en su totalidad o en parte a vías concesionadas, para la aprobación del permiso la autoridad encargada de otorgar el permiso, deberá obtener concepto previo y favorable de la entidad encargada de la administración o coordinación de las concesiones en su jurisdicción, el cual deberá ser emitido dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la solicitud y en este caso el plazo para el otorgamiento del permiso se ampliará a máximo veinte (20) días hábiles. En este caso la entidad administradora o coordinadora de las concesiones podrá si así lo requiere, consultar en la entidad donde se radicó la solicitud, el estudio de seguridad vial y manejo del tránsito.

**Parágrafo 2º.** En el caso que la ruta a utilizar incluya tramos que tengan características técnicas especiales (túneles, puentes especiales, viaductos, etc.), para la aprobación del permiso el interesado deberá cumplir las condiciones específicas de operación que tenga establecido el Inviás, el concesionario (debidamente avalado por la entidad coordinadora de las concesiones) o la autoridad competente del orden departamental, metropolitana, distrital o municipal, con base en las condiciones particulares de la vía tales como: Geometría, radios de curvatura, anchos de carril de la vía, anchos de carril en casetas de peaje, gálibos, etc.

### SECCIÓN III

#### EXPEDICIÓN DE PERMISOS PARA EL TRANSPORTE DE CARGAS EXTRAPESADAS O EXTRADIMENSIONADAS Y EXTRAPESADAS A LA VEZ

**Resolución 4959 de 2006 Artículo 11. Competencia.** Para conceder o negar los permisos para el transporte de carga indivisible extrapesada o indivisible extrapesada y extradimensionada a la vez, será competente el Instituto Nacional de Vías cuando estos sean para transitar por las carreteras a cargo de la Nación. Para vías concesionadas coordinará con el Instituto Nacional de Concesiones, Inco. En las carreteras departamentales, metropolitanas, distritales o municipales y en las zonas urbanas, la autoridad de tránsito departamental, metropolitana, distrital o municipal respectiva, será la competente para conceder o negar los permisos contemplados en el presente Artículo.

**Resolución 4959 de 2006 Artículo 12. Vigencia.** Los permisos a que se refiere el Artículo 11 de la presente resolución serán concedidos para la red vial nacional por un término máximo de un (1) año y para las demás por el término que defina la autoridad competente, a empresas de transporte terrestre automotor de carga legalmente constituidas y debidamente habilitadas por el Ministerio de Transporte o a la empresa dueña de la carga cuando realice el transporte en sus vehículos particulares, mientras subsistan las condiciones exigidas y acreditadas para su otorgamiento.

**Resolución 4959 de 2006 Artículo 13. Requisitos generales.** Para el otorgamiento de los permisos de carga de que trata el Artículo 11 de la presente resolución, deberá presentarse una solicitud escrita ante la autoridad competente según este sea para transitar por las vías a cargo de la nación, los departamentos, las áreas metropolitanas, distritos o municipios, que contenga los siguientes documentos:

a) Certificado de Cámara de Comercio sobre la existencia y representación legal de la empresa solicitante del transporte, con fecha de expedición no mayor a 45 días hábiles respecto de su radicación;

b) Copia de la resolución del Ministerio de Transporte por medio de la cual otorga la habilitación como Empresa de Transporte. Se exceptúa este requisito cuando el transporte sea realizado en vehículos particulares de la empresa dueña de la carga;

c) Estudio técnico (antigüedad no mayor de tres (3) meses), elaborado por una persona natural con título de ingeniero en transporte y vías o de ingeniero civil, con matrícula profesional vigente o por una persona jurídica cuya actividad corresponda a estudios de ingeniería de transporte y vías o ingeniería civil, en cuyo caso deberá estar avalado por un ingeniero en transporte y vías o un ingeniero civil, con matrícula profesional vigente, con experiencia en estructuras y pavimentos, que contenga como mínimo: Relación de los puentes localizados en la ruta que utilizará el equipo de transporte y las previsiones y precauciones especiales que deban tomarse por parte del beneficiario del permiso para la protección de dichas estructuras, determinación que las cargas a transportar junto con el equipo de transporte o modular propuesto no causa daños estructurales anormales en las estructuras de los puentes y en el pavimento y que el peso máximo por eje de los vehículos o modulares propuestos no superan el peso o carga máximo por eje autorizado por las autoridades competentes para la circulación por las vías.

Para el otorgamiento de permisos de carga indivisible extrapesada o indivisible extrapesada y extradimensionada a la vez, la persona natural o la persona jurídica (a través de un ingeniero en transporte y vías o un ingeniero civil) en representación de la empresa solicitante, deberá demostrar en el estudio técnico que las sobrecargas a aplicar sobre el pavimento no causan daño a estas estructuras y no producen reducción anormal de su vida útil.

Los ingenieros que elaboren los estudios o los avalen deberán demostrar experiencia certificada en estructuras de puentes y pavimentos.

En todos los puentes que tengan en la fecha de la operación, calificación igual o superior a 4, según el Sistema de Administración de Puentes Sipucol del Invías, es decir, las estructuras que por su estado de deterioro no puedan soportar cargas extrapesadas y que representen peligro para el transportador como para la estructura, o en aquellos que haya determinado el Invías o la autoridad responsable de la administración de la red vial por razones de seguridad, el beneficiario del permiso a través de un ingeniero en transporte y Vías o un ingeniero civil, deberá mediante la utilización de equipos convencionales medir en el centro de la luz antes, durante y después de la operación, las deflexiones inmediatas y sus recuperaciones de acuerdo con la metodología que para el efecto tiene previsto el Invías. Las deflexiones en campo serán tomadas en presencia de un ingeniero en Transportes y Vías o Civil o de un funcionario técnico de la entidad administradora de la red vial para que verifique en terreno que estas no superan las máximas admitidas, de lo cual deberá quedar constancia escrita.

Para el caso de las vías a cargo de la Nación, sean estas concesionadas o no, los registros deben ser avalados por el administrador vial o concesionario de la vía, según el caso, para lo cual el transportador dará aviso de la realización del transporte con 48 horas de anticipación a la Dirección Territorial correspondiente o al Concesionario de la vía, según sea el caso. El original de estos registros deberá ser enviado a la Subdirección de Apoyo Técnico del Instituto Nacional de Vías, por el administrador vial o por el concesionario. La información que arroje la toma de datos deberá ser retroalimentada por el Invías para conocer el estado real de los puentes;

d) **Modificado Resolución 4193 de 2007** Artículo 1º. Plan de Seguridad Vial y de Manejo de Tránsito (antigüedad no mayor de tres (3) meses), siguiendo la metodología y parámetros determinada por el Ministerio de Transporte o por la autoridad competente responsable de la administración de la red vial, elaborado por una persona natural con título de ingeniero en transporte y vías o ingeniero civil, con matrícula profesional vigente o por una persona jurídica cuya actividad corresponda a estudios de ingeniería de transporte y vías o civil (en este caso deberá estar avalado por un ingeniero en transporte y vías o civil, con matrícula profesional vigente), en el cual se recomienden las medidas especiales que se deben tomar para garantizar la movilidad segura de la carga a transportar y de las personas y demás usuarios de la vía, en donde conste como mínimo: Las condiciones técnicas de la vía, condiciones de tránsito y análisis de estas con la operación de transporte específico, los puntos críticos de riesgo de accidentes de tránsito por la operación de transporte específico localizados en la ruta que utilizará el equipo de transporte, las precauciones especiales que deban tomarse por parte del beneficiario del permiso para la protección de los usuarios de la vía y la prevención de accidentes de tránsito. También se determinará la velocidad promedio de recorrido según las condiciones de la vía, la cual no debe sobrepasar en ningún momento los treinta (30) kilómetros por hora en vías rurales y veinte (20) kilómetros en vías urbanas. Para cruzar los puentes existentes, no podrán circular a la vez otros vehículos, la velocidad de entrada al puente y durante su travesía será constante sin efectuar maniobras de frenado o arranque y no deberá ser

superior a cinco (5) kilómetros por hora y el vehículo de carga deberá transitar en un solo cambio por el centro del puente haciendo coincidir los ejes longitudinales del puente y del vehículo.

Este Plan podrá ser presentado de manera conjunta por varios interesados de los permisos, incluyendo las rutas requeridas y especificando para cada una de ellas, las medidas específicas de seguridad vial y manejo de tránsito; considerando las condiciones particulares de la carga, su peso y sus dimensiones.

En el caso de ser indispensable el cierre parcial o total del tránsito en un tramo de la vía, se deberá solicitar el respectivo permiso con anticipación, reuniendo los requisitos establecidos para ello por la autoridad competente;

**Adicionado Resolución 4193 de 2007** Artículo 2°. Los transportadores de carga indivisible extradimensionada y/o extrapesada, que a la fecha de entrada en vigencia del presente acto administrativo tengan vencidas las resoluciones que conceden los permisos que señala la Resolución número 4959 de 2006, tendrán un plazo dos (2) meses improrrogables para la presentación ante la entidad competente, del nuevo Plan de Seguridad Vial y Manejo de Tránsito, contados a partir de la vigencia de la presente resolución.

**Parágrafo 1°.** El Instituto Nacional de Vías para dar aplicación a lo determinado en el presente Artículo, habilitará el plan de seguridad y manejo de tránsito presentado para el permiso inmediatamente anterior, siempre y cuando se ajuste a las características del nuevo permiso solicitado y las condiciones del tránsito y la infraestructura no hayan tenido variaciones sustanciales que ameriten un plan distinto. Los permisos así expedidos no podrán tener una vigencia mayor a dos (2) meses a partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente resolución.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 51516 del 13 de octubre de 2006:** *“... de tal manera que si el INVÍAS ha obtenido el citado concepto favorable para un determinado corredor vial y para unas cargas de igual o menor configuración, consideramos que la autoridad competente podría decidir solicitudes análogas al amparo del mismo concepto, sin necesidad de consultar la firma concesionada. Lo anterior en aplicación de los principios que rigen las actuaciones administrativas, en especial los de economía y celeridad; pues nótese que de acuerdo con el reglamento vigente de transporte de cargas indivisibles, extrapesadas, extradimensionadas, se requiere que la empresa interesada en movilizar este tipo de carga cumpla con la elaboración y presentación del estudio técnico por el profesional de ingeniería y para la administración es válido retomar el análisis efectuado por los concesionarios para el mismo corredor bajo las mismas condiciones autorizadas con anterioridad. De otro lado, lo ideal sería que las sociedades transportadoras que se especializan en este tipo de transporte se unan y presenten un estudio conjunto para cada uno de los corredores viales en que exista identidad en la clase de volúmenes de carga, para evitar que muchos estudios técnicos se repitan bajo iguales o similares condiciones, incurriendo en gastos para cada una de las empresas por separado, pero reiteramos que mientras la Resolución 3800 de 2005 exija este requisito para cada solicitud dicho estudio se debe aportar a menos que se haga de manera conjunta.”*

**Parágrafo 2°.** Los operadores de transporte de carga indivisible extradimensionada y/o extrapesada que se acojan a lo establecido en el presente Artículo, aplicarán todo lo establecido en el Plan de Seguridad Vial y Manejo de Tránsito, presentado para el permiso inmediatamente anterior y aplicarán todas las medidas de seguridad vial y manejo del tránsito necesarias para prevenir la accidentalidad y los traumatismos en el tránsito durante la operación en las vías objeto de los permisos. De igual manera, asumirán todas las responsabilidades en el ejercicio de su actividad transportadora, extremando las medidas de seguridad vial y manteniendo al día los demás requisitos exigidos en la Resolución número 4959 de 2006 y en especial teniendo vigente las respectivas pólizas de seguros exigidas.

d) Relación de vehículos, equipos modulares, semirremolques o remolques del equipo de transporte destinado a la prestación del servicio, indicando sus características, placas, dimensiones, número de ejes, número de llantas, homologaciones y demás información pertinente;

e) Copia de los siguientes documentos correspondientes a cada vehículo de carga que se registre para el transporte: Catálogo o copia del plano del vehículo, licencia de tránsito, seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) vigente como mínimo hasta la fecha límite del permiso, tarjeta de Registro Nacional de Remolques, Semirremolques, Multimodulares y Similares (en los casos en que aplique);

f) Demostrar que posee un Departamento de Ingeniería y Seguridad Vial con capacidad técnica que permita evaluar, diagnosticar y garantizar el manejo seguro y ambiental de las cargas, con el fin de proteger la infraestructura vial y

garantizar la movilidad segura por las vías por las cuales se va a transitar, para lo cual deberá anexar el organigrama de la empresa, la parte pertinente del manual de funciones y los cargos y nombres de los ingenieros de dicho Departamento que estén habilitados por la ley para el desempeño de dichas actividades, lo cual podrá ser verificado en cualquier momento por la autoridad que otorgue el permiso y en el caso de encontrarse incumplimiento, el permiso otorgado se revocará en forma inmediata;

g) Demostrar que a cualquier título dispone, como mínimo, del siguiente equipo especializado, personal técnico y auxiliar.

Equipos modulares (plataformas hidráulicas).  
Un (1) tractocamión.

Equipo de apoyo, como sobre puentes y aditamentos.

Equipos accesorios tales como: Vehículos acompañantes (escortas), equipo de luces, equipo de emergencia, prevención (con mínimo linternas, banderas y paletas cumpliendo especificaciones del Manual de Señalización Vial), y sistemas de comunicación de dos vías, que garanticen la seguridad vial en la operación. Se exceptúa cuando el grupo acompañante para el tránsito y la seguridad vial sean contratados con una empresa privada de las características contempladas en el literal g) del Artículo 9°, caso en el cual los requisitos los debe cumplir esta última empresa.

Personal técnico y auxiliar acompañante (señaleros y orientadores del tránsito), quienes deberán portar durante todo el recorrido además de lo establecido en el Código Nacional de tránsito, elementos de seguridad vial como chalecos, reflectivos, paletas, banderas y linternas cumpliendo las especificaciones del Manual de Señalización Vial.

h) Constitución de la Póliza de Garantía de Responsabilidad Civil Extracontractual, por el valor que determine la autoridad competente en salarios mínimos mensuales legales vigentes, (s.m.m.l.v), a favor del Instituto Nacional de Vías o el Instituto Nacional de Concesiones, del departamento, distrito, municipio o de terceros, para responder por el pago de daños o perjuicios que se ocasionen a la vía o a las estructuras de la misma o a terceros, por razón u ocasión del permiso concedido o por la interrupción del tránsito o por la inadecuada operación, expedida por una compañía aseguradora reconocida por la Superintendencia Bancaria. Una vez presentado el original de la Póliza de Garantía, junto con su recibo de pago total por parte del interesado, la dependencia u oficina correspondiente la revisará, en caso de no existir requerimientos, la aprobará. La garantía deberá otorgarse por el valor determinado en el literal g) del Artículo 14 de la presente resolución y con una vigencia igual al tiempo del permiso y tres (3) meses más.

La garantía anterior deberá presentarse a la entidad que otorgue el permiso, una vez esta haya estudiado y determinado que cumple con todos los demás requisitos establecidos. Dicha garantía deberá renovarse antes de su vencimiento, so pena de revocarse automáticamente el permiso otorgado;

i) Dar estricto cumplimiento a las condiciones para la operación y de seguridad contempladas en el capítulo IV de la presente resolución.

**Parágrafo 1°.** La autoridad competente para la expedición del permiso podrá basarse en los estudios técnicos aportados para otros permisos y en este caso no será necesario presentar un nuevo estudio por parte de los peticionarios, siempre y cuando las condiciones de los nuevos permisos solicitados sean de las mismas características y condiciones técnicas o de menores requerimientos para el cual se hizo el estudio en posesión de la entidad y esta considere que las condiciones de la infraestructura vial a utilizar no han variado.

**Parágrafo 2°.** El estudio técnico de que trata el literal c) del presente Artículo, podrá elaborarse individualmente por cada empresa o de manera conjunta por parte de las empresas interesadas en el otorgamiento de los permisos. Igualmente, el estudio podrá hacerse para una única ruta o para un grupo de rutas a utilizar.

**Parágrafo 3°.** Las condiciones y requisitos previstos en el presente Artículo podrán tener un tratamiento excepcional, en los casos en los cuales el transporte de la carga indivisible extrapesada e indivisible extrapesada y extradimensionada a la vez, sea necesario por razones de fuerza mayor, caso fortuito, o para superar emergencias o desastres naturales, plenamente declaradas, por las respectivas autoridades nacionales, departamentales, distritales o municipales.

**Resolución 4959 de 2006 Artículo 14.** *Procedimiento para otorgar los permisos para el transporte de carga indivisible extrapesada e indivisible extrapesada y extradimensionada a la vez.* Una vez presentada la solicitud con la totalidad de la documentación que se establece en el Artículo 13, la entidad competente de acuerdo a la jurisdicción, a través de la dependencia u oficina correspondiente, procederá a su estudio y trámite para la aprobación o negación del permiso, mediante acto administrativo debidamente motivado, en un plazo no mayor de quince (15) días hábiles, contados a partir de la fecha de recibo de la documentación, surtiéndose el siguiente procedimiento:

a) Las solicitudes deberán ser recibidas por parte de la dependencia u oficina designada por cada entidad competente, la cual en el momento de ser presentada por el peticionario, verificará que la documentación esté completa y debidamente diligenciada y si no lo está, no se recibirá, salvo que se insista por parte del interesado, en cuyo caso se dejará constancia del hecho;

b) La entidad estudiará la solicitud y una vez cumpla con todos los requisitos establecidos en la presente resolución otorgará el permiso y procederá a su notificación, conforme a las normas legales que rigen la materia;

c) En el caso de negar el permiso, se explicarán las causas o razones en las que se fundamenta la negativa. Si dentro de los tres (3) días siguientes a la notificación de la negativa, se subsanan las causas que la motivaron, esta se resolverá, sin que se entienda como una nueva solicitud;

d) Dentro del acto administrativo que otorgue el permiso, la entidad competente, incluirá los datos de la constitución de la Póliza de Garantía de Responsabilidad Civil Extracontractual, contemplada en el literal h) del Artículo 13;

e) La entidad estudiará la solicitud y una vez cumpla con todos los requisitos establecidos en la presente resolución, el peticionario del permiso presentará el original de la Póliza de Garantía en los términos establecidos en el literal h) del Artículo 13 de la presente resolución, junto con su recibo de pago total de la misma, y la dependencia u oficina correspondiente la revisará, en caso de no existir requerimientos, la aprobará y otorgará el permiso y procederá a su notificación, conforme a las normas legales que rigen la materia. Una vez en firme el acto administrativo que otorgue el permiso y se aprueben las pólizas correspondientes, la entidad competente remitirá copia de este dentro de los dos (2) días siguientes, a las autoridades de control de tránsito, a los concesionarios o a los administradores viales de su jurisdicción, para lo de su competencia;

f) El original de la Póliza de Garantía y copia del recibo de pago, reposarán en los archivos de la dependencia u oficina competente en cada entidad, junto con todos los documentos presentados;

g) El monto en pesos (redondeado al millón más cercano) del amparo de la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual contemplada en el literal h) del Artículo 13, se calculará por cada año o fracción del permiso, de la siguiente manera:

- Cuando el permiso se otorgue para cargas extra pesadas, será igual al producto de los siguientes conceptos: La mayor longitud en kilómetros por recorrer en un viaje completo del equipo de transporte de carga, por la longitud en metros de la luz mayor de los puentes a utilizar, y por el 10% del valor de un salario mínimo mensual legal vigente (smmlv). En ningún caso el valor del amparo podrá ser inferior a doscientos (200) smmlv.

- Cuando el permiso se otorgue para cargas indivisibles extrapesadas y extradimensionadas a la vez, será igual al mayor valor que resulte del cálculo contemplado anteriormente y del contemplado en el literal f) del Artículo 10.

**Parágrafo.** En el caso que la ruta a utilizar corresponda en su totalidad o en parte a vías concesionadas, para la aprobación del permiso la autoridad competente, deberá obtener concepto previo y favorable de la entidad encargada de la administración o coordinación de las concesiones en su jurisdicción a través del concesionario, el cual deberá ser emitido dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la solicitud, cuando la solicitud se presente para una única ruta, el plazo para el otorgamiento del permiso se ampliará a máximo veinticinco (25) días hábiles. Cuando la solicitud del permiso se presente para varias rutas, los plazos se ampliarán a tres (3) días hábiles por ruta respectivamente. Para los dos casos contemplados anteriormente, la entidad administradora o coordinadora de las concesiones podrá si así lo requiere, consultar en la entidad donde se radicó la solicitud, el estudio técnico y el estudio de seguridad vial y manejo del tránsito. En los casos en los cuales se haya aplicado lo contemplado en el parágrafo 1° del Artículo 13 de la presente resolución y la autoridad competente haya obtenido concepto previo y favorable de la entidad encargada de la administración o coordinación de las concesiones en su jurisdicción a través del concesionario, para otro caso similar o

de mayores requerimientos, no será necesario obtener un nuevo concepto previo en lo relacionado con los aspectos del estudio técnico.

#### **SECCIÓN IV**

### **CONDICIONES PARA LA OPERACIÓN Y CONDICIONES DE SEGURIDAD**

**Resolución 4959 de 2006 Artículo 15. Condiciones para la operación.** Para los permisos contemplados en la presente resolución la empresa poseedora del permiso y los conductores de los vehículos deberán cumplir lo siguiente:

A) Para permisos contemplados el numeral 3 del literal A) y en los numerales 2 y 3 del literal B) del Artículo 6°, la empresa poseedora del permiso otorgado en forma electrónica deberá comunicar a la dependencia u oficina correspondiente de la entidad competente, como mínimo con cuatro (4) horas hábiles de antelación a iniciación de cada operación de desplazamiento que se vaya a realizar al amparo del permiso especial conferido.

El conductor del vehículo de carga amparado en el permiso otorgado deberá llevar consigo durante todo el recorrido además de los documentos legales establecidos en las normas de tránsito y transporte para la circulación normal de vehículos de carga por las vías, los siguientes documentos:

a) Original o fax de la aprobación del respectivo permiso, aprobado por la autoridad competente de acuerdo a la jurisdicción de la infraestructura vial por la cual se está transitando;

b) Documento original que acredite el peso de la carga que transporta expedido por el generador de la carga (empresa oficial o privada, o persona natural o jurídica) y el Peso Bruto Vehicular del equipo de transporte expedido por la persona natural o jurídica poseedora del permiso, para el control en la vía por parte de las autoridades competentes.

B) Para los permisos contemplados en los Artículos 9° y 11 de la presente resolución la empresa poseedora del permiso deberá comunicar a la dependencia u oficina correspondiente de la entidad competente, como mínimo con dos (2) días hábiles de antelación a la fecha de iniciación de cada operación de desplazamiento que se vaya a realizar al amparo del permiso especial conferido, anexando la siguiente información:

a) Características y tipo de carga que se pretende movilizar;

b) Período en que realizará el transporte, el número de días durante los cuales se utilizará la vía, los horarios en que se llevará a cabo el transporte y la ruta que recorrerá indicando el kilometraje total, anexando mapa con el recorrido;

c) Documento original que acredite el peso de la carga que transporta expedido por el generador de la carga (empresa oficial o privada, o persona natural o jurídica) y el Peso Bruto Vehicular del equipo de transporte expedido por la persona natural o jurídica poseedora del permiso, para el control en la vía por parte de las autoridades competentes.

El conductor del vehículo de carga amparado en el permiso otorgado deberá llevar consigo durante todo el recorrido además de los documentos legales establecidos en las normas de tránsito y transporte para la circulación normal de vehículos de carga por las vías, los siguientes documentos:

a) Original o fotocopia autenticada de la aprobación del respectivo permiso, aprobado por la autoridad competente de acuerdo a la jurisdicción de la infraestructura vial por la cual se está transitando;

b) Documento original que acredite el peso de la carga que transporta expedido por el generador de la carga (empresa oficial o privada, o persona natural o jurídica) y el Peso Bruto Vehicular del equipo de transporte expedido por la persona natural o jurídica poseedora del permiso, para el control en la vía por parte de las autoridades competentes.

**Resolución 4959 de 2006 Artículo 16. Condiciones de seguridad.** En la realización del transporte de carga indivisible, extradimensionada, extrapesada o extrapesada y extradimensionada a la vez, consideradas en los Artículos 8°, 9° y 11 de la presente resolución, se deberá cumplir con las siguientes condiciones de seguridad, en los casos que aplique según el permiso solicitado de acuerdo a la presente resolución, so pena de la cancelación inmediata del permiso correspondiente y sin perjuicio de las acciones legales a que haya lugar:

a) Los equipos que se autoricen para transitar con carga en las vías rurales, deberán circular con la presencia de (dos) vehículos acompañantes tipo utilitario (campero o camioneta) uno que transite permanentemente delante del vehículo de carga, a una distancia entre treinta (30) y cincuenta (50) metros de este, para que advierta a los conductores de los vehículos que transitan en sentido contrario sobre los posibles peligros que pueden presentarse y el otro que transite permanentemente detrás del vehículo de carga, a una distancia entre veinte (20) y treinta (30) metros de este, para que advierta a los conductores de los vehículos que transitan en el mismo sentido sobre los posibles peligros que pueden presentarse, con excepción del transporte contemplado en el numeral 3 literal A) y en el numeral 2 literal B) del Artículo 6°, en el cual sólo se requerirá del vehículo acompañante en la parte delantera. En el caso de vías urbanas cuando estas sean de doble sentido de circulación se deberá en todos los casos operar con dos (2) vehículos acompañantes uno que transite permanentemente delante del vehículo de carga a una distancia entre diez (10) y quince (15) metros del vehículo de carga y el otro que transite detrás del vehículo de carga a una distancia entre diez (10) y quince (15) metros de aquel y cuando la vía sea de sentido único de circulación se deberá operar con el acompañamiento de un vehículo que transite permanentemente detrás del vehículo de carga a una distancia entre diez (10) y quince (15) metros del vehículo de carga.

Adicionalmente tanto para vías rurales como urbanas se exigirá el acompañamiento durante todo el recorrido de un grupo de personas con conocimientos técnicos adquiridos mediante un curso específico en tránsito y seguridad vial cumpliendo los contenidos mínimos que reglamente el Ministerio de Transporte, con certificado de aprobación expedido por entidad educativa del nivel superior, técnico o tecnológico, o por asociaciones de ingenieros legalmente constituidas que aglutinen profesionales cuyas funciones estén relacionadas con el transporte y el tránsito. El grupo acompañante anterior estará conformado como mínimo por dos (2) miembros de una empresa privada de las características contempladas en el literal g) del Artículo 9° o de la empresa transportadora de la carga, provistos del equipo accesorio especificado en el literal g) del Artículo 13 de la presente resolución, que adviertan a los usuarios de la vía sobre los posibles riesgos que se pueden tener por la circulación de la carga a través de la carretera o calle y orienten el tránsito, quienes transitarán en vehículos distintos al que transporta la carga. En el caso de los permisos de transporte contemplados en el Artículo 8°, el personal acompañante estará constituido por una persona que cumpla las mismas condiciones indicadas anteriormente y deberá desplazarse adelante del vehículo de carga, con excepción de las vías urbanas de sentido único de circulación, caso en el cual se desplazará detrás del vehículo de carga.

#### **Reglamentación:**

**Resolución 1724 de 2007. Artículo 1°.** *Curso específico en tránsito y seguridad vial para el personal técnico y auxiliar acompañante (señaleros y orientadores del tránsito) para el transporte de cargas indivisibles extrapesadas, extradimensionadas o extrapesada y extradimensionada a la vez.* Entiéndase por curso específico en tránsito y seguridad vial para el personal técnico y auxiliar acompañante (señaleros y orientadores del tránsito) para el transporte de cargas indivisibles extrapesadas, extradimensionadas o extrapesada y extradimensionada a la vez, la instrucción técnica que reciben las personas poseedoras de Licencia de Conducción de mínimo quinta categoría o su equivalente, que actuarán como acompañantes del transporte de este tipo de cargas, que será impartida por entidad educativa del nivel superior, técnico o tecnológico, o por asociaciones de ingenieros legalmente constituidas que aglutinen profesionales cuyas funciones estén relacionadas con el transporte y el tránsito.

**Parágrafo.** El operador de transporte de carga indivisible extrapesada, extradimensionada o extrapesada y extradimensionada a la vez, deberá presentar con la solicitud del permiso, fotocopia autenticada de la certificación del curso de cada una de las personas del Grupo Acompañante de que trata el Artículo 16 de la Resolución 4959 de 2006, de lo cual quedará constancia en el respectivo acto administrativo.

**Resolución 1724 de 2007 Artículo 2°.** *Contenido mínimo de instrucción e intensidad horaria.* El programa sobre tránsito y seguridad vial de que trata el Artículo anterior tendrá una intensidad horaria igual o mayor de ochenta horas y cubrirá como mínimo los siguientes aspectos e intensidades horarias:

1. Aspectos normativos y legales sobre tránsito y seguridad vial (24 horas)

1.1 Reglamentación y regulación del tránsito - Ley 769 de 2002 (4 horas).

1.2 Reglamentación y regulación del transporte de cargas indivisibles, extrapesadas, extradimensionadas o extradimensionadas y extrapesadas a la vez (6 horas).

- 1.3 Reglamentación sobre pesos máximos permitidos para el tránsito de vehículos automotores por las carreteras en Colombia (6 horas).
- 1.4 El nuevo sistema penal acusatorio y su aplicación en los accidentes de tránsito (4 horas).
- 1.5 Reglamentación sobre el transporte de mercancías peligrosas (4 horas).

## 2. Conocimientos técnicos especiales (40 horas)

- 2.1 Factores que intervienen en el tránsito. Identificación, estudio, importancia, interrelación entre ellos e importancia individual e integrada para la prevención de accidentes de tránsito (4 horas).
- 2.2 Manual de Señalización Vial - Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorutas en Colombia (6 horas).
- 2.3 Aspectos técnicos de la infraestructura vial carretera, clasificación de vías, nomenclatura utilizada y autoridades responsables de la administración y el control en Colombia (4 horas).
- 2.4 Efecto del sobrepeso de los vehículos automotores en la infraestructura de carreteras (4 horas).
- 2.5 Política Nacional de Seguridad Vial en Colombia (6 horas).
- 2.6 Accidentalidad Vial en Colombia y sus efectos económicos y sociales (4 horas).
- 2.7 Logística del transporte de carga extradimensionada y extrapesada (6 horas).
- 2.8 Principios físicos en el tránsito de vehículos automotores (2 horas).
- 2.9 Planes de manejo de tránsito para el transporte de cargas extrapesadas y/o extradimensionadas. Concepto técnico, contenido, importancia y aplicación en ruta (4 horas).

## 3. Aspectos humanos y su importancia en el transporte y el tránsito (16 horas)

- 3.1 Comunicación y valores humanos (4 horas).
- 3.2 Liderazgo (4 horas).
- 3.3 Relaciones interpersonales, dignidad y derechos humanos (4 horas).
- 3.4 Manejo del estrés y de las emociones y su efecto en la seguridad vial (4 horas).

**Resolución 1724 de 2007 Artículo 3°. Certificados de aprobación.** Los cursos de que trata el Artículo 1° del presente acto administrativo, para su validez deberán ser aprobados por la persona que toma la capacitación, para lo cual la entidad que imparte la instrucción deberá realizar las pruebas de evaluación de manera individual y si el resultado es satisfactorio, le expedirá el respectivo certificado de aprobación, el cual contendrá como mínimo los siguientes datos: Nombre, NIT y dirección de la Institución que otorga el certificado, nombres y apellidos, documento de identidad y número de la licencia de conducción de la persona instruida, indicación de la intensidad horaria del curso, lugar y fecha de la realización, nombres y firmas del representante legal de la entidad que impartió la instrucción y del coordinador académico del curso correspondiente.

b) Los equipos de transporte de carga indivisible, extrapesada o extradimensionada no podrán cargarse o descargarse en los carriles de circulación de la vía, ni viajar en caravana, con el objeto de no afectar la movilidad normal por, dicha vía, evitar, las congestiones y los accidentes de tránsito. Estos equipos deberán movilizarse en las vías rurales conservando entre ellos distancias superiores a un (1) kilómetro;

c) Los permisos que se expidan de conformidad con lo estipulado en el presente Artículo, no autorizarán el tránsito nocturno (entre las 18:00 horas y las 6:00 horas del día siguiente) en las vías rurales;

d) Para todos los casos durante la circulación, se deberá dotar de avisos, señales y dispositivos luminosos de peligro a los equipos de transporte de carga y a los vehículos acompañantes los cuales además deberán estar dotados de un dispositivo luminoso tipo baliza, de acuerdo con las características fijadas en el Artículo 7° de la presente resolución;

e) Para la operación del transporte amparado en permiso de carga indivisible, extrapesada, o extadimensionada y extrapesada a la vez, la persona natural o la persona jurídica (a través de un ingeniero en transporte y vías o un ingeniero civil) en representación de la empresa solicitante deberá medir las deflexiones de la superficie del pavimento, mediante la utilización de equipos convencionales y en los puentes las deflexiones inmediatas y sus recuperaciones de acuerdo con la metodología que para el efecto tiene previsto el Invías. Si los resultados de esta medición indican deformaciones que superen las admisibles o que no sean recuperables o que sean

desfavorables para la estabilidad del pavimento o de las estructuras de los puentes, el transporte de la carga se suspenderá en forma inmediata sin perjuicio de la operación normal para el resto del tránsito y la poseedora del permiso procederá a estudiar un sistema o alternativa diferente de transporte.

Cuando por causa del transporte se detecte un colapso parcial o total de las estructuras de los puentes, la empresa a quien se le otorgó el permiso deberá realizar los reforzamientos necesarios de tal manera que las estructuras queden en condiciones aptas para continuar su uso;

f) En el caso en que la empresa poseedora del permiso requiera acometer trabajos sobre la infraestructura vial a utilizar, la autoridad competente encargada de la administración de la red vial impartirá el visto bueno previo a tales trabajos, así como el recibo a satisfacción de los mismos. Una vez vencido el permiso otorgado para el transporte, las obras que se realicen podrán hacer parte del mejoramiento de las especificaciones de la vía, para lo cual las mejoras pasarán a ser propiedad de la Nación, Instituto Nacional de Vías, Nación, Instituto Nacional de Concesiones o del respectivo Ente Territorial, sin que estas entidades deban hacer compensación alguna por tal concepto;

g) En el caso en que la empresa poseedora del permiso requiera el acompañamiento de la autoridad competente de control en la vía para casos de cierre parcial o total o restricción del tránsito en puentes o en tramos de la vía, determinados en el Plan de Seguridad Vial y Manejo de Tránsito o por alguna circunstancia no prevista, podrá solicitar el apoyo de estas autoridades con un tiempo mínimo de 8 horas de anticipación a la operación por estos lugares con excepción a los casos de imprevistos o emergencias, en los cuales se hará en el mismo momento en que se requiera;

h) Cualquier daño o perjuicio que se ocasione a la infraestructura vial de propiedad de la Nación, Instituto Nacional de Vías, Nación, Instituto Nacional de Concesiones, de los Entes Territoriales o de terceros, por razón u ocasión del permiso concedido, deberá ser subsanado por el beneficiario del permiso en el término fijado por la autoridad competente encargada de la administración de dicha infraestructura, "sin que se supere un término mayor de treinta (30) días. Para tal efecto la entidad encargada de la administración de la vía realizará los trabajos de acuerdo con las especificaciones técnicas y contractuales vigentes con cargo a la empresa beneficiaria del permiso, quien deberá cancelar por anticipado el valor de los mismos;

i) No deberá interrumpirse el tránsito en los sectores de vías a utilizar por el beneficiario del permiso, por causas imputables a dicha autorización. En el caso de resultar indispensable la suspensión del tránsito con el objeto de adecuar las vías a utilizar o de reparar las que hubiesen resultado afectadas, debe solicitarse autorización para el cierre de la vía, previa y oportunamente a la autoridad nacional, departamental, metropolitana, distrital o municipal encargada de la administración de la red vial y una vez obtenida esta, el beneficiario del permiso, con la debida anticipación, dará a conocer a los usuarios de la vía la información sobre el cierre de esta por los medios de comunicación más usuales de tales usuarios. Los gastos que ello ocasione serán por cuenta de la persona o empresa a quien se le haya concedido el permiso;

j) La velocidad máxima de operación de los vehículos de transporte de cargas indivisibles extradimensionadas y/o extrapesadas será de 30 kilómetros por hora en vías rurales y 20 kilómetros por hora en vías urbanas, con excepción de los que transportan carga larga que sobresalga por la parte trasera del vehículo entre dos (2) y tres (3) metros que será de 40 kilómetros por hora en vías rurales y 20 kilómetros por hora en vías urbanas y los que sobresalga menos de dos (2) metros por la parte trasera del vehículo los cuales podrán transitar a las velocidades máximas permitidas en las normas legales y en las indicadas a través de señales de tránsito. Para carga extradimensionada con ancho entre dos coma seis (2,6) y tres coma seis (3,6) metros, 40 kilómetros por hora en vías rurales y 20 kilómetros por hora en vías urbanas.

## **SECCIÓN V DISPOSICIONES FINALES**

**Resolución 4959 de 2006 Artículo 17. Revocatoria.** El acto administrativo que otorgue el permiso, podrá ser revocado en cualquier tiempo, lo cual constará en el acto administrativo correspondiente que emita la autoridad competente que otorgó el permiso, por las siguientes causas:

- a) Cuando cualquiera de los requisitos acreditados por el solicitante se modifiquen unilateralmente o desaparezcan o cuando en virtud de la inspección y vigilancia que la autoridad competente ejerza se pruebe algún incumplimiento;
- b) Cuando se compruebe que se realizó alguna operación de desplazamiento sin cumplir cualquiera de los requisitos de la presente resolución;
- c) Cuando se compruebe que la garantía otorgada esté vencida o ha sido revocada o dejada sin vigencia por la compañía aseguradora.

**Parágrafo 1°.** El acto administrativo que revoque el permiso será de cumplimiento inmediato y contra él procederán los recursos de la vía gubernativa.

**Parágrafo 2°.** El transportador debe abstenerse de transitar por una vía determinada, cuando la autoridad que otorgó el permiso así lo exija por razones de conveniencia, aún cuando el permiso se encuentre vigente.

**Resolución 4959 de 2006 Artículo 18. Verificación del cumplimiento de requisitos.** La autoridad competente que otorgó el permiso podrá en cualquier momento, directamente o a través de las autoridades de tránsito, verificar el cumplimiento de las condiciones técnicas, de operación y de seguridad reguladas en la presente resolución para las expedición de los permisos para el transporte de carga especial indivisible, extrapesada o extradimensionada o de ambas condiciones a la vez, y si se llegase a comprobar cualquier incumplimiento podrá cancelar directamente dicho permiso. Las autoridades de control además de imponer las sanciones establecidas en las normas vigentes, inmovilizarán los vehículos rindiendo un informe en el mismo día a la entidad expedidora del permiso.

**Parágrafo.** Para los casos de los permisos contemplados en los Artículos 8°, 9° y 11, las autoridades de control del tránsito en las vías rurales verificarán el cumplimiento de, las condiciones técnicas, de operación y de seguridad reguladas en la presente resolución al iniciar los recorridos con el fin de evitar que se detecte el incumplimiento de las condiciones establecidas cuando ya se ha efectuado parte del recorrido produciéndose daños a la infraestructura o habiendo puesto en riesgo la seguridad de los usuarios de la vía.

**Resolución 4959 de 2006 Artículo 19. Ámbito de aplicación de los permisos.** Los permisos para el transporte de carga especial indivisible, extrapesada o extradimensionada o de ambas condiciones a la vez de que trata la presente resolución serán válidos única y exclusivamente para el tránsito en las vías de la jurisdicción de la autoridad competente que expidió el respectivo permiso.

**Parágrafo 1°.** Cuando la carga a transportar necesite transitar por vías que por jurisdicción y competencia estén a cargo de distintas entidades del orden nacional, departamental, distrital, metropolitano o municipal, le corresponde a la empresa solicitante del permiso, obtener de las respectivas autoridades nacionales y territoriales competentes, las autorizaciones y permisos necesarios para el tránsito de la carga indivisible, extrapesada o extradimensionada o de ambas condiciones a la vez en cada tramo según la jurisdicción.

**Parágrafo 2°.** En el caso que el transporte de cargas especiales indivisibles extradimensionadas contempladas en el numeral 4 del literal B) y en el literal C) del Artículo 6°, cargas extrapesadas o cargas extradimensionadas y extrapesadas a la vez, se vaya a realizar en vías concesionadas, antes de iniciar cada operación, la empresa solicitante del permiso, deberá coordinar el desplazamiento con el ente encargado de la administración o coordinación de las concesiones informando como mínimo con veinticuatro (24) horas de anticipación a las empresas concesionarias respectivas.

**Parágrafo 3°.** Si la operación de transporte implica el cruce de la frontera con países vecinos, se tendrá en cuenta para el permiso correspondiente la aplicación de las Decisiones sobre Transporte Internacional de Mercancías por Carretera de la Comunidad Andina de Naciones. Asimismo se deberá presentar el permiso correspondiente que expida la autoridad competente del país fronterizo al cual se va a ingresar.

**Resolución 4959 de 2006 Artículo 20. Transitorio.** El grupo de personas acompañantes en las condiciones de capacitación establecidas en el literal a) del Artículo 16, podrá ser suplido durante los siguientes seis meses a la entrada en vigencia de la presente resolución, por un número igual de personas de la empresa transportadora de la carga o de una empresa privada de las características contempladas en el literal g) del Artículo 9°, cumpliendo como requisito

mínimo que posean Licencia de Conducción de categoría sexta o su equivalente, además de los otros requisitos exigidos.

**Resolución 4959 de 2006 Artículo 21. Vigencia.** La presente resolución rige a partir de la fecha, de su publicación y deroga a partir de la citada fecha, todas las disposiciones que le sean contrarias, en especial la resolución 3800 del 2 de diciembre de 2005.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 34847 del 24 de julio de 2006:** *“...Ahora bien, el Instituto nacional de Vías otorga permisos cuando se trata de vías nacionales a cargo del INVÍAS. Cuando estos permisos se solicitan para el tránsito de vías urbanas en esta ciudad, la competencia la tiene la autoridad de tránsito de Bogotá D.C. de acuerdo con lo establecido en el Decreto – Ley 80 de 1987 y el Decreto 1147 de 1971 en Referencia con el Artículo 3 de la Ley 769 de 2.002. Por lo tanto, la maquinaria rodante destinada exclusivamente a la construcción y conservación de obras de acuerdo con sus características técnicas y físicas no pueden transitar por la vías de uso público (Artículo 2 del Ley 769 de 2.002); de tal forma que la maquinaria rodante de construcción o minería para transitar por una vía abierta al público lo debe hacer a través de vehículos apropiados (cama - baja), es decir, no puede autodesplazarse, pero si únicamente se moviliza dentro de la obra debidamente cerrada al público consideramos que si podría hacerlo por sus propios medios.”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 7151 del 11 de octubre de 2010:** *“Con relación al transporte de automóviles, no se ha expedido reglamentación especial, por lo que las empresas dedicadas a este tipo de transporte, deben atender las condiciones establecidas de manera general sobre pesos y dimensiones para el transporte de mercancías en Colombia. Ahora bien este transporte puede realizarse uno por uno, o en un vehículo acondicionado para el transporte de varias unidades, siempre que no se excedan los pesos, en este caso no se trata de un objeto imposible de dividir, y por tanto no aplica la resolución 4959 de 2006.”*

**Ley 962 de 2005 Artículo 68. Trámite de Permisos Especiales de Transporte Agrícola Extradimensionado.** El Instituto Nacional de Vías concederá permisos especiales, individuales o colectivos hasta por tres (3) años, para el transporte de productos agrícolas y bienes de servicios por las vías nacionales con vehículos extradimensionales, siempre que los interesados, propietarios o tenedores de tales vehículos, constituyan una póliza o garantía de responsabilidad por daños a terceros, vías e infraestructura. Las dimensiones y pesos autorizados se determinarán según criterio técnico de Invías.

**PARTE TERCERA**  
**TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR MIXTO**

**LIBRO PRIMERO**

**PARTE GENERAL.**

**SECCIÓN I**  
**OBJETO Y PRINCIPIOS.**

**Decreto 175 de 2001 Artículo 1º. Objeto y Principios.** El presente decreto tiene como objeto reglamentar la habilitación de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Mixto y la prestación por parte de estas de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como son la libre competencia y la iniciativa privada, a los cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la Ley y los Convenios Internacionales.

**SECCIÓN II**  
**AMBITO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES.**

**Decreto 175 de 2001 Artículo 2º. Ámbito de Aplicación.** Las disposiciones contenidas en el presente decreto se aplicarán integralmente a la modalidad de transporte público terrestre automotor mixto de acuerdo con los lineamientos establecidos en las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996.

**Decreto 175 de 2001 Artículo 3º. Actividad Transportadora.** De conformidad con el artículo 6o. de la Ley 336 de 1996, se entiende por actividad transportadora un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes, basadas en los reglamentos del Gobierno Nacional.

Comentario del Editor: Son aplicables en este evento los lineamientos trazados por el Conejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil, Concepto 1740 referenciados en la Página 144

**Decreto 175 de 2001 Artículo 4º. Transporte Público.** De conformidad con el artículo 3o. de la Ley 105 de 1993, el 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, sujeto a una contraprestación económica.

**Decreto 175 de 2001 Artículo 5º. Transporte Privado.** De acuerdo con el artículo 5o. de la Ley 336 de 1996, el transporte privado es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas y/o cosas, dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas.

Cuando no se utilicen equipos propios, la contratación del servicio de transporte deberá realizarse con empresas de transporte público legalmente constituidas y debidamente habilitadas.

Comentario del Editor: Son aplicables en este evento los lineamientos trazados por el Conejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil, Concepto 1740 referenciados en la Página 144

**Decreto 175 de 2001 Artículo 6º. Modificado Decreto 4190 de 2007 Artículo 2º. 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 de transporte y cada una de las personas que utilizan el servicio para su traslado simultáneo con el de sus bienes o carga, en una zona de operación autorizada.

**Comentario del Editor:** El transporte mixto se concibe desde diferentes perspectivas, por un lado, se entiende que consiste en aquella modalidad de transporte que permite el traslado de personas y mercancías al mismo tiempo, desde una zona rural a otra, desde una zona rural a un centro urbano o desde un centro urbano a una zona rural.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sección Cuarta, Sentencia del 10 de Octubre de 2007, Radicación número: 25000-23-25-000-2007-00739-01(AC), CP María Inés Ortiz

*...si bien es cierto que la Junta de Acción Comunal de la Vereda de Mochuelo Alto, interpone la acción de tutela invocando derechos fundamentales, la Sala observa que en realidad lo que se está pidiendo es la defensa del derecho e interés colectivo al acceso al servicio público de transporte y a su prestación eficiente y oportuna, teniendo en cuenta que aunque a la empresa Transmopaq S.A. se la habilitó para ofertar el servicio, no existe reglamentación sobre la adjudicación del servicio público mixto dada la nulidad de los artículos 23 a 28 del decreto 175 de 2001.*

*Concluye la Sala que en tanto la accionante pretende en concreto la protección de un derecho colectivo de la comunidad de la Vereda Mochuelo alto, sus pretensiones en atención a lo dispuesto en el artículo 86 de la Constitución Política, deben ser resueltas en el trámite de la acción popular ante la Jurisdicción Contencioso Administrativa, autoridad ante la cual puede hacer valer los argumentos que adujo en el escrito de tutela.*

*Así las cosas, es el juez popular a quien compete resolver el conflicto planteado y no el juez de tutela a quien no le corresponde decidir si en efecto se están vulnerando los derechos de la comunidad por la ausencia de regulación del transporte terrestre mixto, pues ello implicaría el desconocimiento de los medios ordinarios que el ordenamiento jurídico ha establecido para la protección de los derechos. El juez constitucional no puede reemplazar la función del juez natural.*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 48242 del 23 de septiembre de 2004** “Significa lo anterior que esta modalidad de servicio (mixto) no es para el traslado únicamente de pasajeros, pues la norma está referida al traslado simultáneo, lo que quiere decir, que el pasajero y la carga se trasladan al mismo tiempo, para el traslado de pasajeros o carga en forma independiente existe una reglamentación para cada una.”

**Decreto 175 de 2001 Artículo 7º. Definiciones.** Para la interpretación y aplicación del presente decreto, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

**Bus abierto:** Vehículo con carrocería de madera, desprovisto de puertas y cuya silletería está compuesta por bancas transversales, también denominado Chiva o Bus escalera.

**Centros de abastecimiento o mercadeo:** Sitios de acopio de bienes que provienen de diferentes zonas de producción, para ser distribuidos en el sitio establecido por la autoridad competente.

**Demanda existente de transporte:** Es el número de pasajeros que necesitan movilizarse con su carga, en un recorrido y en un período determinado de tiempo.

**Demanda insatisfecha de transporte:** Es el número de pasajeros que no cuentan con servicio para satisfacer sus necesidades de movilización simultáneamente con su carga, dentro de un sector geográfico determinado y corresponde a la diferencia entre la demanda total existente y la oferta total autorizada y/o registrada.

**Frecuencias de despacho:** Es el número de veces por unidad de tiempo en que se repite la salida de un vehículo.

**Oferta de transporte:** Es el número total de sillas autorizadas a las empresas para ser ofrecidas a los usuarios, en un período de tiempo y en un recorrido determinado.

**Paz y salvo:** Es el documento que expide la empresa de transporte al propietario del vehículo, en el que consta la inexistencia de obligaciones derivadas exclusivamente del contrato para la vinculación.

**Plan de rodamiento:** Es la programación para la utilización plena de los vehículos vinculados a una empresa para que de manera racional y equitativa cubran la totalidad de los recorridos y frecuencias autorizados y/o registrados, contemplando el mantenimiento de los mismos.

**Recorrido:** Es el trayecto comprendido entre centros de abastecimiento y/o mercadeo y las zonas de parqueo, con características propias en cuanto a frecuencias y demás aspectos operativos.

**Tarifa:** Es el precio que pagan los usuarios por la prestación del servicio público de transporte mixto.

**Tiempo de recorrido:** Es el que emplea un vehículo entre el origen y el destino durante su recorrido, incluyendo los tiempos de paradas.

**Zonas de parqueo:** Sitios fijos establecidos y debidamente demarcados de donde parten y regresan los vehículos mixtos una vez cumplido el recorrido.

**Variante:** Es la desviación por la construcción de un nuevo tramo de vía que evita el ingreso al casco urbano de un municipio.

### **SECCIÓN III CLASIFICACIÓN.**

**Decreto 175 de 2001 Artículo 8º. Clasificación.** Para los efectos previstos en este decreto la actividad transportadora Mixta se clasifica, según el radio de acción.

a) *Metropolitano, Distrital o Municipal:* Cuando se presta entre municipios de un área metropolitana constituida por ley o dentro de la jurisdicción de un distrito o municipio;

b) *Nacional o Intermunicipal:* Cuando se presta entre dos o más municipios que no hacen parte de un área metropolitana.

### **SECCIÓN IV AUTORIDADES COMPETENTES**

**Decreto 175 de 2001 Artículo 9º. Autoridades de Transporte.** Son autoridades de transporte competentes las siguientes:

*En la Jurisdicción Nacional o Intermunicipal:* El Ministerio de Transporte.

*En la Jurisdicción Distrital y/o Municipal:* Los alcaldes municipales o distritales o las entidades en las que ellos deleguen tal atribución.

*En la Jurisdicción de una Área Metropolitana constituida de conformidad con la ley:* La autoridad única<sup>125</sup> de transporte metropolitano o los alcaldes respectivos en forma conjunta, coordinada y concertada.

**Parágrafo.** Las autoridades locales no podrán autorizar servicios por fuera del territorio de su jurisdicción, so pena de incurrir en causal de mala conducta.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 5278 del 21 de febrero de 2005** *“De tal forma que la autoridad de transporte municipal solamente puede autorizarla prestación del servicio de transporte mixto dentro de su respectiva jurisdicción, previo cumplimiento de todos los requisitos previstos en el Decreto 175 de 2001.”*

**Decreto 175 de 2001 Artículo 10. Control y Vigilancia.** La inspección, vigilancia y control de la prestación de este servicio público en la jurisdicción nacional o intermunicipal estará a cargo de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

## SECCIÓN V

### HABILITACIÓN.

#### TÍTULO I

#### PARTE GENERAL.

**Decreto 175 de 2001 Artículo 11. Disposición General.** Las empresas legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Mixto deberán solicitar y obtener habilitación para operar.

La habilitación concedida autoriza a la empresa para prestar el servicio solamente en la modalidad solicitada. Si la empresa pretende prestar el servicio de transporte en una modalidad diferente, debe acreditar ante la autoridad competente de la nueva modalidad los requisitos de habilitación exigidos.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 13703 del 7 de julio de 2010.** *“Para cada modalidad se debe solicitar una habilitación cumpliendo todos los requisitos, las empresas que tienen habilitación en una modalidad diferente se consideran empresas nuevas para los efectos de solicitar habilitación en una modalidad diferente”*

**Decreto 175 de 2001 Artículo 12. Empresas Nuevas.** Ninguna empresa nueva podrá entrar a operar hasta tanto la autoridad competente le otorgue la habilitación correspondiente y le asigne o registre los recorridos y frecuencias a servir.

Cuando las autoridades de control y vigilancia constaten la prestación del servicio sin autorización, tanto la habilitación como los servicios se negarán y la empresa solicitante no podrá presentar nueva solicitud antes de doce (12) meses.

---

<sup>125</sup> En Colombia no existen autoridades única de transporte dado que la competencia en diferentes materias, es compartida entre diferentes autoridades

**Concepto Ministerio de Transporte N° 42757 del 26 de julio de 2007** “Mediante la Resolución No. 4000 del 15 de diciembre de 2005, el Ministerio de Transporte adoptó medidas en materia de servicio público de transporte terrestre automotor especial y mixto, señaló que a partir de la vigencia de la misma solo se autorizará la habilitación de nuevas empresas hasta cuando se culmine el estudio que se viene adelantando para determinar las condiciones reales en que se viene prestando el servicio, la demanda potencial y las condiciones para alcanzar el equilibrio entre la oferta y la demanda en las modalidades de servicio mencionadas.”

**Decreto 175 de 2001 Artículo 13. Empresas en Funcionamiento.** Las empresas que a la fecha de entrada en vigencia el presente decreto cuentan con licencia de funcionamiento vigente, mantendrán sus derechos administrativos relacionados con las zonas de operación previamente otorgados, siempre y cuando continúen cumpliendo con las condiciones autorizadas para la prestación del servicio.

Lo anterior hasta tanto la autoridad competente decida sobre la solicitud de habilitación, la cual debe ser presentada dentro del término establecido en el artículo 55 de esta disposición.

Si la empresa presenta la solicitud extemporáneamente o la autoridad competente le niega la habilitación, no podrá continuar prestando el servicio, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 30 del presente decreto.

## **TÍTULO II CONDICIONES Y REQUISITOS.**

**Decreto 175 de 2001 Artículo 14. Requisitos.** Para obtener habilitación en la modalidad de Transporte Público Terrestre Automotor Mixto, las empresas deberán acreditar los siguientes requisitos, que aseguren el cumplimiento del objetivo definido en el artículo 1o. del presente decreto:

1. Solicitud dirigida a la autoridad competente, suscrita por el representante legal.
2. Certificado de existencia y representación legal expedido con una antelación máxima de treinta (30) días hábiles, en el que se determine que dentro de su objeto social desarrolla la industria del transporte.
3. Indicación del domicilio principal y relación de sus oficinas y agencias, señalando su dirección.
4. Descripción de la estructura organizacional de la empresa relacionando la preparación especializada y/o la experiencia laboral del personal administrativo, profesional, técnico y tecnólogo contratado por la empresa.

**Concepto Ministerio de Transporte N°5907 del 13 de febrero de 2006:** “Así las cosas, las normas obligan para que entre la empresa operadora de transporte y el conductor exista un contrato de trabajo, donde la empresa debe afiliarlo al régimen de salud, al de pensiones, riesgos profesionales y pagar sus respectivas cotizaciones, así como vigilar y constatar que estos cuentan con licencia de conducción vigente y apropiada para el servicio, con el fin de verificar que el conductor sea una persona idónea para la operación de los equipos, tal como lo dispone el artículo 34 de la Ley 336 de 1996.”

5. Certificación firmada por el representante legal sobre la existencia de los contratos de vinculación del parque automotor que no sea de propiedad de la empresa. De los vehículos propios, se indicará este hecho.

6. Relación del equipo de transporte propio, de los socios o de terceros con el cual se prestará el servicio, con indicación del nombre y número de la cédula del propietario, clase, marca, placa, modelo, número del chasis, capacidad y demás especificaciones que permitan su identificación, de acuerdo con las normas vigentes.
7. Descripción y diseño de los colores y distintivos de la empresa.
8. Certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia del programa y fondo de reposición del parque automotor.

**Conceptos Ministerio de Transporte N°46504 del 21 de septiembre de 2006 y 18543 del 15 de diciembre de 2008:** "... las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor mixto (camperos y chivas) de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto del sector rural no están obligadas a constituir fondos de reposición de que trata la Ley 105 de 1993. Así las cosas, de acuerdo con lo previsto en el decreto 175 de 2001, el servicio público de transporte terrestre automotor mixto, si deben crear programas de reposición, entendido como el mecanismo para poder mejorar el parque automotor, pero no están obligados a crear o establecer fondos de reposición.

9. Certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia del programa de revisión y de mantenimiento preventivo que desarrollará la empresa para los equipos con los cuales prestará el servicio.
10. Estados financieros básicos<sup>126</sup> certificados de los dos (2) últimos años, con sus respectivas notas.

Las empresas nuevas sólo requerirán el balance general inicial.

11. Declaración de Renta de la empresa solicitante, correspondientes a los dos (2) años gravables anteriores a la presentación de la solicitud, si por ley se encuentra obligada a cumplirla.
12. Demostración de un capital pagado<sup>127</sup> o patrimonio líquido<sup>128</sup> de acuerdo al valor resultante del calculo que se haga en función de la clase de vehículo y el número de unidades fijadas en la capacidad transportadora máxima para cada uno de ellos, el cual no será inferior a doscientos (200) smmlv, según la siguiente tabla:

Campero 1 smmlv  
Camioneta, microbús 2 smmlv  
Bus abierto, buseta abierta 3 smmlv

Las empresas podrán acogerse a las siguientes fechas y porcentajes para acreditar el capital pagado o patrimonio líquido:

A la fecha de solicitud de la habilitación 70%  
A marzo 31 de 2002 85%  
A marzo 31 de 2003 100%

El Salario Mínimo Mensual Legal Vigente (smmlv) a que se hace referencia, corresponde al vigente en el momento de cumplir el requisito.

---

<sup>126</sup> Ver pie de página 96

<sup>127</sup> Ver pie de página 97

<sup>128</sup> Ver pie de página 98

Durante los primeros cuatro (4) meses de cada año, las empresas ajustarán este capital o patrimonio líquido de acuerdo con la capacidad transportadora máxima con la que finalizó el año inmediatamente anterior.

El capital pagado o patrimonio líquido de las empresas asociativas del sector de la economía solidaria será el precisado en la legislación cooperativa, Ley 79 de 1988 y demás normas concordantes vigentes.

**Reglamentación:** Decreto 4668 de 2006 (Ver Página 86)

**Concepto Ministerio de Transporte N° 67067 del 27 de diciembre de 2006:** “... el requisito del capital en términos de salarios mínimos mensuales legales vigentes a fin de que el salario mínimo mantenga su actualización, esto es, que las empresas están en la obligación de demostrar la existencia de un (1) capital mínimo pagado o patrimonio líquido equivalente a 1.000 salarios mínimos mensuales legales vigentes, al momento de cumplir el requisito. Para efectos de las empresas de economía solidaria, deben establecer en los estatutos como capital mínimo el equivalente a 1.000 salarios mínimos legales mensuales vigentes, no obstante se podrá habilitar con la demostración del pago de aportes correspondiente al 25% de los 1.000 salarios al momento de hacer la solicitud de habilitación, pero deberán completar el monto de los salarios exigidos dentro de los primeros cuatro (4) meses del año inmediatamente siguiente al haber obtenido la habilitación.

La habilitación para empresas nuevas no estará sujeta al análisis de factores financieros, pero sí a la comprobación del pago del capital o patrimonio líquido exigido.

13. Copia de las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual establecidas en el presente decreto.
14. Duplicado al carbón de la consignación a favor de la autoridad competente por pago de los derechos correspondientes, debidamente registrada por la entidad recaudadora.

**Parágrafo 1º.** Las empresas que cuenten con revisor fiscal, podrán suplir los requisitos establecidos en los numerales 10, 11 y 12 de este artículo con una certificación suscrita por el representante legal, el contador y el revisor fiscal, donde conste la existencia de las declaraciones de renta y de los estados financieros con sus notas y anexos, ajustados a las normas contables y tributarias en los dos (2) últimos años y el cumplimiento del capital pagado o patrimonio líquido requerido.

Con esta certificación, se deberá adjuntar copia de los dictámenes e informes y de las notas a los estados financieros, presentados a la respectiva asamblea o junta de socios, de los mismos años.

**Parágrafo 2º.** Las empresas nuevas deberán acreditar los requisitos establecidos en los numerales 5, 6 y 13 en un término no superior a seis (6) meses improrrogables, contados a partir de la ejecutoria de la resolución que le otorga la habilitación so pena que esta sea revocada.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 827 del 11 de enero de 2008.:** “Cabe resaltar que no es viable “El Reconocimiento del Servicio”, sino la habilitación en los términos del Decreto 175 de 2001, con el lleno de los requisitos que el artículo 14 de la citada norma establece, además de otorgar la habilitación deberá expedirse un acto administrativo en donde se ajuste la capacidad transportadora en las dos modalidades y se determine claramente las rutas que en adelante se prestarán bajo la modalidad y las que se continuarán prestando en le servició de Pasajeros por Carretera.”

### TÍTULO III TRÁMITE DE LA HABILITACIÓN.

**Decreto 175 de 2001 Artículo 15. Plazo para Decidir.** Presentada la solicitud de habilitación, la autoridad competente dispondrá de un término no superior a noventa (90) días para decidir.

La habilitación se concederá o negará mediante resolución motivada en la que se especificará como mínimo el nombre, razón social o denominación, domicilio principal, capital pagado, patrimonio líquido, radio de acción y modalidad de la empresa.

### TÍTULO IV VIGENCIA DE LA HABILITACIÓN.

**Decreto 175 de 2001 Artículo 16. Vigencia.** Sin perjuicio de las disposiciones legales contenidas en el régimen sancionatorio, la habilitación será indefinida mientras subsistan las condiciones exigidas y acreditadas para su otorgamiento.

**Parágrafo.** En todos aquellos casos de transformación, fusión, absorción o incorporación, la empresa comunicará de este hecho a la autoridad competente de transporte y a la Superintendencia de Puertos y Transporte, adjuntando los nuevos certificados de existencia y representación legal con el objeto de efectuar las aclaraciones y modificaciones correspondientes.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 12942 del 9 de mayo de 2003:** "La prohibición establecida en el artículo 13 de la Ley 336 de 1996, en virtud de la cual "la habilitación es intransferible a cualquier título" en modo alguno puede tener alcance de impedir o restringir el ejercicio del derecho que a las sociedades comerciales les reconoce el estatuto mercantil para transformarse (artículo 167 Código de Comercio) o fusionarse (artículo 172 Código de Comercio), o incluso para escindirse (artículo 3 Ley 222 de 1995). En efecto estas operaciones mercantiles constituyen reformas estatutarias que, adicionalmente, encuentran respaldo constitucional en el derecho de libre asociación (artículo 38) y en los principios de libertad económica, iniciativa privada y libre competencia. (Artículo 333). (...) En consecuencia, la aludida restricción debe entenderse referida a la ejecución de aquellos actos de disposición, en virtud de los cuales se pretende transferir los derechos derivados de la licencia o habilitación, tales como la compraventa, la permuta, la donación, etc. Pero en manera alguna puede tener el alcance de condicionar o limitar las reformas estatutarias de sociedades mercantiles en virtud de las cuales los órganos sociales competentes acuerdan, de conformidad con la ley y con las expectativas normas estatutarias, una operación de transformación, fusión o escisión cuya naturaleza es ostensiblemente diferente de la que es propia de los actos de disposición o enajenación los cuales, como se anotó son los únicos que pueden entenderse comprendidos en la comentada prohibición"

**Decreto 175 de 2001 Artículo 17. Suministro de Información.** Las empresas mantendrán a disposición de la autoridad competente de transporte y de la Superintendencia de Puertos y Transporte las estadísticas, libros y demás documentos que permitan verificar la información suministrada.

### SECCIÓN VI SEGUROS

**Decreto 175 de 2001 Artículo 18. Obligatoriedad.** De conformidad con los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio, las empresas de transporte público terrestre automotor mixto deberán tomar con una

compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las ampare contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora, así:

1. Póliza de responsabilidad civil contractual, que deberá cubrir al menos los siguientes riesgos:

- a) Muerte;
- b) Incapacidad permanente;
- c) Incapacidad temporal;
- d) Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios.

El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 smmlv, por persona.

2. Póliza de responsabilidad civil extracontractual, que deberá cubrir al menos los siguientes riesgos:

- a) Muerte o lesiones a una persona;
- b) Daños a bienes de terceros;
- c) Muerte o lesiones a dos o más personas.

El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 smmlv, por persona.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 9681 del 9 de enero de 2009** “... el cobro de cada siniestro corresponde a la órbita del Derecho privado, y para lo de nuestra competencia se concluye que habrá incumplimiento de las normas del transporte si las citadas pólizas no nombran uno o más de los riesgos señalados como obligatorios, cuando la cobertura por cada riesgo es inferior a 60 salarios mínimos o si no se especifica que corresponde a cada persona.”

**Decreto 175 de 2001 Artículo 19. Pago de la Prima.** Cuando el servicio se preste en vehículos que no sean de propiedad de la empresa, en el contrato de vinculación deben quedar claramente definidas las condiciones y el procedimiento mediante el cual se efectuará el recaudo de la prima correspondiente, con cargo al propietario del vehículo.

**Comentario del Editor:** No obstante encontrarse esta disposición vigente dentro del ordenamiento jurídico al tener el carácter de acto administrativo y no haber sido declarada su suspensión provisional o su nulidad por parte de la jurisdicción contenciosa administrativa, no tampoco su inaplicación por parte de la jurisdicción constitucional, es preciso tener presente que una disposición similar –Artículo 19 del Decreto 172 de 2001- fue declarada nula por el Honorable Consejo de Estado Sección Primera, Sentencia del 29 de abril de 2010, Radicación 11001-03-24-000-2004-00204-01, CP María Claudia Tojas Lasso, con base en los siguientes argumentos: El deber de tomar seguros que amparen los riesgos inherentes a la actividad transportadora está previsto en los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio, estas disposiciones señalan de manera clara e inequívoca que la obligación de tomar la póliza corresponde a las empresas de transporte. No obstante, es posible que la empresa preste servicios con vehículos que no sean de su propiedad. A esta situación se refiere el artículo 983 del Código de Comercio que establece que si las empresas de servicio público “no prestan el servicio en vehículos de su propiedad, celebrarán con los dueños de éstos el respectivo contrato de vinculación, conforme a las normas reglamentarias del transporte” y el artículo 22 de la Ley 336 de 1996, Estatuto General del Transporte, que establece que “...de conformidad con cada Modo de transporte, el Reglamento determinara la forma de vinculación de los equipos a las empresas”. Los artículos 983 del Código de Comercio y 22 de la Ley 336 de 1996, no reglamentan directamente sino que defieren en el reglamento la regulación de las cargas relacionadas con el contrato de vinculación. Los reglamentos deben tener en cuenta lo dispuesto por los artículos 991 del Código de Comercio y 36 de la Ley 336 de 1996 que establecen la solidaridad entre empresa y propietario, esto

permite inferir que la responsabilidad de tomar las pólizas que cubran los riesgos inherentes a la actividad transportadora corresponde a las empresas de transporte por mandato de los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio, pero la obligación contractual de cubrir las primas correspondientes debe ser asumida solidariamente entre la empresa transportadora y los propietarios de vehículos que han celebrado con ella contratos de vinculación, por mandato de los artículos 991 del Código de Comercio y 36 de la Ley 336 de 1996.

**Decreto 175 de 2001 Artículo 20. Vigencia de los Seguros.** La vigencia de los seguros contemplados en este decreto será condición para la operación de los vehículos vinculados legalmente a las empresas autorizadas para la prestación del servicio en esta modalidad.

La compañía de seguros que ampare a la empresa de transporte con relación a los seguros de que trata el presente título, deberá informar a las instancias correspondientes de la autoridad competente y de la Superintendencia de Puertos y Transporte la terminación automática del contrato de seguro por mora en el pago de la prima o la revocación unilateral del mismo, dentro de los 30 días siguientes a la fecha de terminación o de revocación.

**Decreto 175 de 2001 Artículo 21. Fondo de Responsabilidad.** Sin perjuicio de la obligación de obtener y mantener vigentes las Pólizas de seguros señaladas en el presente Decreto, las empresas de transporte podrán constituir fondos de responsabilidad como mecanismo complementario para cubrir los riesgos derivados de la prestación del servicio, cuyo funcionamiento, administración, vigilancia y control lo ejercerá la Superintendencia Bancaria o la entidad de inspección y vigilancia que sea competente, según la naturaleza jurídica del fondo.

## **SECCIÓN VII PRESTACIÓN DEL SERVICIO.**

### **TÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES.**

**Decreto 175 de 2001 Artículo 22. Radio de Acción.** El radio de acción en esta modalidad será de carácter metropolitano, distrital o municipal o de carácter intermunicipal o nacional.

*Metropolitano, Distrital o Municipal.* Comprende las áreas urbanas, suburbanas y rurales y los territorios indígenas de la respectiva jurisdicción.

*Nacional o Intermunicipal.* Comprende los perímetros departamentales y nacional.

El perímetro del transporte departamental incluye el territorio del departamento.

El servicio departamental está constituido por el conjunto de recorridos cuyo origen y destino están contenidos dentro del perímetro departamental.

El perímetro del transporte nacional incluye el territorio de la Nación.

El servicio nacional está constituido por el conjunto de recorridos cuyo origen y destino están localizados en diferentes departamentos dentro del perímetro nacional.

**Decreto 175 de 2001 Artículo 23. Certificado de Registro de Servicios.**

**Jurisprudencia Administrativa:** El Consejo de Estado mediante Sentencia de 24 de agosto de 2006, Expediente No. 166-01, Consejera Ponente Dra. Martha Sofía Sanz Tobon Declaró la nulidad de este disposición.

**TÍTULO II  
PROCEDIMIENTO PARA EFECTUAR EL REGISTRO DE RECORRIDOS Y  
FRECUENCIAS.**

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sentencia de 10 de marzo de 2010, Expediente No. -23-31-000-2002-00252-01, Consejera Ponente Dra. María Claudia Rojas.

*El hecho de que los actos acusados hubieran reiterado la necesidad de someter a concurso la habilitación solicitada por la sociedad demandante y señalado que ese mismo argumento sirvió de fundamento para decidir la solicitud presentada por ella el 2 de octubre de 1998 no viola derecho alguno de la parte actora, quien contó con los recursos de ley para impugnarlo, como en efecto lo hizo, con el resultado anotado.*

*Por otra parte, no es de recibo el argumento de la parte demandante en el sentido de que la Alcaldía violó el derecho al debido proceso por no haber programado una reunión para revisar conjuntamente la documentación aportada por la sociedad demandante, puesto que dicho trámite no hace parte del procedimiento legal o reglamentario.*

*Tampoco es de recibo la tesis según la cual los actos acusados violaron los artículos 10, 11 y 12 del C. C. A., que exigen informar a los peticionarios de la exigencia de requisitos adicionales, prohíben exigir documentos que reposen en los despachos de las autoridades y permiten requerir documentos adicionales a los peticionarios cuando resultan necesarios para decidir de fondo.*

*Lo anterior, porque al decidir la solicitud de habilitación de 2 de febrero de 2001 la Alcaldía de Armenia no tuvo en cuenta algún documento especial que el demandante hubiera debido acreditar y respecto del cual no le hubiera informado. La celebración de un concurso como condición para otorgar la habilitación de una empresa en la modalidad mixta del transporte que constituye el fundamento de su decisión es un deber legal a cargo del Estado previsto en la ley, no un documento que la peticionaria debiera aportar o un requisito cuyo cumplimiento debiera demostrar.*

*Por otra parte, para negar una solicitud de habilitación para operar el servicio de transporte en la modalidad mixta, no era necesario solicitar documentos o información adicional a la empresa peticionaria pues para ello bastaba un argumento de tipo puramente jurídico, como el que finalmente sirvió de apoyo a los actos acusados, de acuerdo con el cual las normas legales aplicables exigen que se realice un concurso para habilitar empresas que presten ese tipo de servicios.*

*No obstante lo anterior, procede estudiar la acusación que la sociedad actora formuló contra los actos acusados, de acuerdo con la cual se habría violado el artículo 19 de la Ley 336 de 1996, que adoptó el estatuto nacional del transporte*

*A juicio de la demandante, la norma transcrita le permite a la administración otorgar directamente - sin concurso - la habilitación para operar como empresa de transporte cuando el servicio a prestar no esté sujeto a rutas y horarios.*

*Como, en su opinión, la prestación del servicio en la modalidad mixta no está sujeta a dichas rutas y horarios, el Municipio de Armenia debió aplicar la norma comentada y acceder a la solicitud impetrada por la actora en vez de negarla aplicando el artículo 39 del Decreto 091 de 1991, "Por el cual se establecen normas para la habilitación y la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor", a cuyo tenor "el permiso para la prestación del servicio público de transporte terrestre de pasajeros o mixto se otorgará mediante concurso, en el que se garantice la libre concurrencia y la iniciativa privada sobre creación de nuevas empresas, de acuerdo con las condiciones y procedimientos señalados en el presente decreto".*

*La demandante considera que como el decreto que exige el concurso para conceder habilitaciones en la modalidad mixta tenía el carácter de reglamentario de la Ley 336 de 1996 y ésta permite conceder directamente la habilitación en esa misma modalidad, se violó la ley.*

*Debe anotarse en este punto que la solicitud presentada por la demandante el 2 de febrero de 2001 se decidió con fundamento en el Decreto 091 de 1998, por disposición del Decreto 175 de 5 de febrero de 2001, “por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto”*

*De acuerdo con las normas transcritas las solicitudes de habilitación radicadas en vigencia del Decreto 091/98 como la presentada el 2 de febrero de 2001 por la demandante se registrarían, en principio, por dicho decreto, pero autorizaban que quienes hubieran presentado solicitudes de habilitación que no se hubieran decidido a la entrada en vigencia del Decreto 175 de 5 de febrero de 2001 se acogieran a éste último.*

*La diferencia entre uno y otro decreto era que el primero exigía la celebración de concurso para la habilitación de empresas que prestaran el servicio en la modalidad mixta y el segundo no.<sup>129</sup>*

*Mediante memorial de 10 de mayo de 2001, cuya copia auténtica obra a folios 35 y 36, el apoderado de Transportes El Triunfo S. A., se acogió expresamente al Decreto 091 de 1998, que exigía en el artículo 39 la realización de concurso como condición para otorgar habilitación en la modalidad mixta.*

*Aclarado lo anterior, procede declarar que no tiene vocación de prosperidad la acusación según la cual la exigencia de concurso para habilitar a una empresa para prestar el servicio en la modalidad mixta contraviene el inciso segundo del artículo 19 de la Ley 336 de 1996 que permite otorgar dicha habilitación sin concurso, cuando la modalidad del transporte no está sujeta a rutas y horarios predeterminados.*

*La modalidad mixta, contrario a lo dicho en la demanda, sí está sujeta a rutas y horarios predeterminados y, por tanto, a concurso para efectos de habilitación.*

*Así lo estableció esta Sección en la sentencia de 24 de agosto de 2006, expediente No. 11000-10-24-000-2004-00166-01 que decidió la demanda de nulidad contra los artículos 23, 24, 25, 26, 27 y 28 del Decreto 175 de 5 de febrero de 2001 “por el cual se reglamenta el servicio de transporte automotor”, anulándolos.*

*Los argumentos contenidos en el fallo parcialmente transcrito demuestran que el servicio de transporte en la modalidad mixta sí está sujeto a rutas y horarios predeterminados y por tanto la habilitación para prestarlo no está exonerada de concurso por el inciso 2º del artículo 19 de la Ley 336 de 1996, disposición que sólo permite la habilitación directa – sin concurso – cuando el servicio no está sujeto a rutas y horarios.*

*En consecuencia, la administración municipal de Armenia estaba en el deber de realizar concursos para habilitar a las empresas que pretendan la operación del servicio mencionado por mandato del artículo 19 de la Ley 336 de 1996 y del artículo 39 del Decreto 091 de 1998 que la reglamentaba y por ello se atuvo al ordenamiento jurídico vigente al negar la solicitud de habilitación directa incoada por la demandante el 2 de octubre de 2001.*

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado mediante Sentencia de 24 de agosto de 2006, Expediente No. 166-01, Consejera Ponente Dra. Martha Sofía Sanz Tobon.

*Sobre el particular, la Sala considera pertinente remitirse al concepto que de ruta trae el artículo 3º, numeral 5, de la Ley 105 de 1993:*

**“5. DE LAS RUTAS PARA EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS:**

---

<sup>129</sup> En realidad, el Decreto 091 de 1991 reglamentaba la modalidad mixta del transporte en el ámbito nacional. Para el ámbito local no había una reglamentación expresa. No obstante la aplicabilidad del Decreto 091 de 1998 al ámbito municipal es un asunto que no es materia de discusión en este proceso, razón por la cual se limitará la Sala a examinar si el artículo 19 de la Ley 336 exoneraba a las autoridades del deber de celebrar concurso para otorgar habilitaciones en la modalidad mixta, como lo afirma la sociedad demandante.

*“Entiéndase por ruta para el servicio público de transporte el trayecto comprendido entre un origen y un destino, con un recorrido determinado y unas características en cuanto a horarios, frecuencias y demás aspectos operativos”.*

*A su turno, el artículo 7º del Decreto 175 de 2001, define así el concepto de recorrido:*

*“RECORRIDO. Es el trayecto comprendido entre centros de abastecimiento y/o mercadeo y las zonas de parqueo, con características propias en cuanto a frecuencias y demás aspectos operativos”.*

*A juicio de la Sala, es claro que los conceptos de RUTA y RECORRIDO se identifican, pues tanto el uno como el otro los definen como el trayecto comprendido entre un origen y un destino, que para el caso del servicio público mixto de transporte terrestre automotor está comprendido entre los centros de abastecimiento y/o mercadeo y las zonas de parqueo, sin que tal especificidad le quite el carácter de ruta.*

*El Diccionario de la Lengua Española define uno y otro término así:*

*“Ruta.- Rota o derrota de un viaje. 2. Itinerario para él. 3. Camino o dirección que se toma para un propósito”.*

*“Recorrido.- Acción y efecto de recorrer. 2. Espacio que ha recorrido, recorre o ha de recorrer una persona o cosa. 3. Ruta, itinerario prefijado”.*

*El Decreto acusado también trae las siguientes definiciones:*

*“CENTROS DE ABASTECIMIENTO O MERCADEO: Sitios de acopio de bienes que provienen de diferentes zonas de producción, para ser distribuidos en el sitio establecido por la autoridad competente”.*

*“FRECUENCIAS DE DESPACHO: Es el número de veces por unidad de tiempo en que se repite la salida de un vehículo”.*

*“TIEMPO DE RECORRIDO: Es el que emplea un vehículo entre el origen y el destino durante su recorrido, incluyendo los tiempos de paradas”.*

*“ZONAS DE PARQUEO: Sitios fijos establecidos y debidamente demarcados de donde parten y regresan los vehículos mixtos una vez cumplido el recorrido”.*

*Teniendo en cuenta las anteriores normas y definiciones, para la Sala no queda duda alguna de que el servicio público mixto de transporte terrestre automotor involucra el concepto de ruta o recorrido, es decir, el de un origen y destino previamente determinados, esto es, entre los centros de mercadeo, de cuya definición se extrae que están establecidos, y las zonas de parqueo, cuya definición expresamente señala que son sitios fijos y establecidos.*

*Prueba de lo anterior, es que el mismo Decreto acusado en sus artículos 30, 31, 32 y 33 preceptúa que la autoridad competente podrá autorizar hasta por el término de seis (6) meses a los propietarios de los vehículos vinculados a una empresa cuya habilitación haya sido cancelada o aquella con licencia de funcionamiento que no obtuvo habilitación para seguir prestando el servicio público de transporte en las rutas autorizadas; que cuando se compruebe que una empresa dejó de servir una ruta autorizada, la autoridad competente revocará el permiso; que cuando una empresa considere que no está en capacidad de servir total o parcialmente los servicios registrados (que para el caso son las mismas rutas o recorridos), así lo manifestará a la autoridad competente solicitando que se decrete la vacancia de los mismos; y que las empresas que cuentan con autorizaciones para prestar el servicio público de transporte mixto “en zonas de operación” presentarán la relación de recorridos y frecuencias, la cual una vez verificada la autoridad competente expedirá los correspondientes certificados de registro de servicios, entendiéndose como no servidos o abandonados aquellos servicios (recorridos y frecuencias) no relacionados u omitidos por las empresas.*

*En consecuencia, le asiste razón a la actora cuando afirma que se violaron los artículos 3º de la Ley 105 de 1993 y 19 de la Ley 336 de 1996, al igual que los artículos 13 y 333 de la Constitución Política, pues no es cierto que el servicio público mixto de transporte terrestre automotor se encuentre dentro de las excepciones a que alude el inciso final del artículo 19 citado, ya que, se reitera, está sujeto a rutas predeterminadas, luego su otorgamiento debe hacerse mediante concurso en el*

que se garanticen la libre concurrencia y la iniciativa privada y, al haber excluido de tal concurso al servicio mixto en cuestión, el Decreto acusado excedió la voluntad del Legislador, quien sólo excluyó del concurso a los servicios que se presten sin sujeción a rutas y horarios predeterminados, como son el de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi y el de servicios especiales, esto es, el escolar, el de asalariados y el de turismo, en los cuales, esos sí, por su naturaleza, el permiso se otorga conjuntamente con la habilitación

#### **Decreto 175 de 2001 Artículo 24. Presentación del Estudio de Movilización.**

**Jurisprudencia Administrativa:** El Consejo de Estado mediante Sentencia de 24 de agosto de 2006, Expediente No. 166-01, Consejera Ponente Dra. Martha Sofía Sanz Tobon Declaró la nulidad de este disposición.

#### **Decreto 175 de 2001 Artículo 25. Procedimiento**

**Jurisprudencia Administrativa:** El Consejo de Estado mediante Sentencia de 24 de agosto de 2006, Expediente No. 166-01, Consejera Ponente Dra. Martha Sofía Sanz Tobon Declaró la nulidad de este disposición.

#### **Decreto 175 de 2001 Artículo 26. Empresas de Economía Solidaria**

**Jurisprudencia Administrativa:** El Consejo de Estado mediante Sentencia de 24 de agosto de 2006, Expediente No. 166-01, Consejera Ponente Dra. Martha Sofía Sanz Tobon Declaró la nulidad de este disposición.

#### **Decreto 175 de 2001 Artículo 27. Iniciación de Prestación del Servicio**

**Jurisprudencia Administrativa:** El Consejo de Estado mediante Sentencia de 24 de agosto de 2006, Expediente No. 166-01, Consejera Ponente Dra. Martha Sofía Sanz Tobon Declaró la nulidad de este disposición.

#### **Decreto 175 de 2001 Artículo 28. Verificación**

**Jurisprudencia Administrativa:** El Consejo de Estado mediante Sentencia de 24 de agosto de 2006, Expediente No. 166-01, Consejera Ponente Dra. Martha Sofía Sanz Tobon Declaró la nulidad de este disposición.

**Concepto Ministerio de Transporte N°48800 del 3 de octubre de 2006:** **"II. HABILITACIÓN DE EMPRESAS EN VIGENCIA DEL DECRETO 175 DE 2001:** Se deben tener en cuenta dos situaciones que se pueden presentar: a) Empresas de transporte de pasajeros y/o mixto que obtuvieron Licencia de Funcionamiento en vigencia del decreto 1927 de 1991; posteriormente se acogieron a la habilitación del Decreto 175 de 2001 como mixto, conservan su habilitación y servicios de rutas, horarios, recorridos autorizados, puesto que estos venían con unos derechos administrativos con antelación a la expedición del decreto de mixtos. b) Las sociedades transportadoras que se habilitaron como empresas nuevas y obtuvieron registro de recorridos y frecuencias en vigencia del Decreto 175 de 2001, conservan su habilitación por cuanto esta no fue objeto de nulidad por el consejo de Estado. Precisamos que el registro de recorridos y frecuencias solamente pueden continuar prestándolo hasta el término que falte para cumplir los tres (3) años de su autorización, con posterioridad no es susceptible de renovación. **III. CAPACIDAD TRANSPORTADORA:** Los vehículos homologados para el servicio mixto que forman parte de la capacidad transportadora de las empresas con habilitación exclusiva para mixto, no pueden continuar operando una vez venza el periodo de los tres (3) años, por lo tanto, se les debe cancelar la Tarjeta de Operación como consecuencia de la nulidad de los servicios autorizados. La única alternativa para que continúen vinculados sería que el Gobierno Nacional reglamente el concurso público del servicio mixto antes de que comiencen a expirar los permisos y las empresas se ganen los recorridos a través del proceso licitatorio."

**Concepto Ministerio de Transporte N°54578 del 30 de octubre de 2006:** "... no es cierto que el servicio público mixto se encuentre dentro de las excepciones a que alude el inciso final del artículo 19 citado, ya que, se reitera, está sujeto a rutas predeterminadas, luego su otorgamiento debe hacerse mediante concurso en el que se garanticen la libre concurrencia y la iniciativa privada y, al haber excluido del concurso al servicio mixto en cuestión, el Decreto acusado (175 de 2001) excedió la voluntad del Legislador, quien sólo excluyó del concurso a los servicios que se presten sin sujeción a rutas y horarios predeterminados, como son el transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi y el de servicios especiales, esto es, el escolar, el de asalariados y el de turismo, en los cuales, esos sí,

por su naturaleza, el permiso se otorga conjuntamente con la habilitación. Hay que tener en cuenta que a raíz del fallo antes citado (Consejo de Estado – Sala de lo Contencioso Administrativo – Sección Primera, expediente No. 1100102400020040016601, fallo del 24 de agosto de 2006, mediante el cual declaró la nulidad de los artículos 23, 24, 25, 26, 27 y 28 del Decreto 175 de 2001) el otorgamiento de rutas en el transporte mixto debe hacerse a través de un concurso público, una vez el gobierno nacional expida el correspondiente reglamento.”

**Concepto Ministerio de Transporte N°66919 del 27 de diciembre de 2006:** “Las sociedades transportadoras que se habilitaron como empresas nuevas y obtuvieron registro de recorridos y frecuencias en vigencia del Decreto 175 de 200, conservan su habilitación por cuanto esta no fue objeto de nulidad por el consejo de Estado y el registro de recorridos y frecuencias solamente puede continuar prestándolo hasta el término que falte para cumplirlos tres (3) años de su autorización, con posterioridad no es susceptible de renovación. Ahora bien, si no fueron registrados los recorridos, frecuencias ni horarios de servicio deben someterse a concurso público.”

**Concepto Ministerio de Transporte N° 49795 del 28 de agosto de 2008** “Solamente las empresas de transporte mixto que obtuvieron certificado de registro de recorridos mixtos en vigencia de los artículos 23, 24, 25, 26, 27 y 28 del Decreto 175 de 2001, podrán continuar transitoriamente prestando el servicio, hasta tanto la autoridad competente agote el procedimiento de adjudicación de las zonas de operación.”

**Concepto Ministerio de Transporte N°63283 del 22 de octubre de 2007:** “Este Ministerio y para las empresas de radio de acción nacional mixto, ha venido expidiendo permisos provisionales y transitorios con base en el artículo 20 de la Ley 336 de 1996 para las sociedades transportadoras que venían operando con el servicio mixto, con el objeto de evitar parálisis en el servicio a la comunidad del sector rural. De tal manera que el municipio podría considerar la posibilidad de darle la misma salida a las empresas de esta modalidad de radio de acción municipal; una vez se expida el Decreto y se adelante el concurso público los permisos transitorios se suspenden.”

**Concepto Ministerio de Transporte N° 49745 del 28 de agosto de 2008:** “ (...) como quiera que la empresa no obtuvo registro de horarios y recorridos con anterioridad al fallo, no es posible otorgar habilitación, debido a que fue precisamente la conclusión del honorable Consejo de Estado, a través de la sentencia aludida anteriormente, manifestando que teniendo en cuenta que el servicio mixto se presta en una ruta determinada mediante horarios preestablecidos, la habilitación debe precederse de un concurso para el otorgamiento de servicios, los cuales solo se podrán hacer una vez se establezca la metodología necesaria

**Concepto Ministerio de Transporte N° 2619 del 23 de enero de 2007** “El otorgamiento de rutas en el transporte mixto debe hacerse a través de un concurso público, una vez el gobierno nacional expida el correspondiente reglamento. Reglamento que fue adoptado a través del Decreto 4190 del 29 de octubre de 2007”.

### TÍTULO III

## PROCEDIMIENTO PARA OTORGAR EL PERMISO DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR MIXTO

### CAPÍTULO I

## OBJETO, DEFINICIÓN, CLASIFICACIÓN DEL SERVICIO MIXTO

**Decreto 4190 de 2007 Artículo 1º.** Objeto. El presente Decreto tiene por objeto determinar el procedimiento para otorgar el permiso de prestación del servicio público de transporte terrestre automotor mixto.

**Decreto 4190 de 2007 Artículo 3º.** Zona de operación. Es una región geográfica que requiere del servicio público de transporte terrestre automotor mixto para garantizar el intercambio comercial y el desplazamiento de la población entre áreas de producción y centros de consumo o mercadeo unidos entre sí por vías carretables.

**Decreto 4190 de 2007 Artículo 4º.** *Clasificación de zonas de operación.* Las zonas de operación según el perímetro territorial se clasifican en:

*Zonas de operación metropolitana, distrital o municipal.* Cuando los servicios de transporte mixto se prestan entre las veredas y su cabecera municipal o entre veredas de la misma jurisdicción.

*Zonas de Operación Regional.* Cuando los servicios de transporte mixto se prestan dentro de una zona geográficamente definida, integrada por varios municipios de una misma región o corredor, para satisfacer las necesidades de movilización hacia la zona de mercado, centro de acopio o abastecimiento ubicado en uno de los municipios, y desde las veredas y cabeceras municipales de los demás municipios que la integran.

Las Zonas de Operación Regional deberán ser definidas por el Ministerio de Transporte de oficio o a solicitud de los alcaldes municipales o gobernadores, según el caso.

**Decreto 4190 de 2007 Artículo 5º.** *Equipo.* El servicio público de transporte terrestre automotor mixto que se autorice en vigencia del presente decreto, solo se hará en buses escalera (chivas), camionetas doble cabina y campero. Para tales efectos se entiende por:

**Bus abierto, chiva o bus escalera:** Vehículo automotor destinado al transporte simultáneo de personas y carga o mercancías, con carrocería de madera y silletería compuesta por bancas transversales.

**Camioneta doble cabina:** Vehículo automotor de cuatro puertas, destinado al transporte simultáneo de personas y de carga de conformidad con la homologación y demás disposiciones para esta clase de vehículos.

Concepto Ministerio de Transporte N° 29760 del 23 de mayo de 2008: “... las Camionetas Doble Cabina con Platón matriculadas después de la promulgación de las resoluciones (948 del 20 febrero de 1996, 4992 del 6 agosto de 1996) solo pueden ser homologadas única y exclusivamente para prestar el servicio público de transporte terrestre automotor mixto y excepcionalmente se podrán vincular a empresas de servicio especial de conformidad con lo establecido en el Artículo 6° de la Resolución 4000 del 15 de diciembre de 2005.”

Concepto Ministerio de Transporte N° 29760 del 23 de mayo de 2008: “ Es necesario tener en cuenta que las camionetas doble cabina con peso bruto vehicular máximo de cinco (5) toneladas está homologado por el Ministerio de Transporte como camioneta doble cabina para el servicio mixto y si el peso bruto vehicular supera las cinco (5) toneladas se considera un camión doble cabina y se homologa para el transporte de carga”.

**Campero:** Vehículo automotor con tracción en todas sus ruedas, con capacidad hasta de nueve (9) pasajeros o tres cuartos ( $\frac{3}{4}$ ) de tonelada.

## **CAPÍTULO II**

### **PROCEDIMIENTO PARA OTORGAR EL PERMISO DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR MIXTO**

**Decreto 4190 de 2007 Artículo 6º.** *Concurso.* El permiso para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor mixto tanto de carácter metropolitano, distrital o municipal como regional, en zonas de operación, se efectuará mediante concurso en el que se garantice la libre concurrencia y la iniciativa privada, con arreglo a lo dispuesto en esta disposición.

El permiso otorgado es revocable e intransferible, obliga a su beneficiario a cumplir las condiciones establecidas en el acto que lo concedió y está condicionado a la obtención de la habilitación por parte de la empresa en esta modalidad de servicio en los términos establecidos en el Decreto 175 de 2001.

**Parágrafo 1º.** Cuando se trate de empresas nuevas para esta modalidad de servicio, primero deben concursar y obtener la adjudicación del servicio y posteriormente habilitarse.

**Parágrafo 2º.** Las empresas que obtuvieron habilitación por primera vez en vigencia del Decreto 175 de 2001, la mantendrán siempre y cuando adquieran el permiso de operación, acorde con lo dispuesto para tales efectos en el presente decreto. En el evento que no sean autorizados los servicios la habilitación cesará inmediatamente.

**Decreto 4190 de 2007 Artículo 7º. Término.** Los permisos para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor mixto en zonas de operación, se otorgarán por un término de diez (10) años, prorrogables por un término máximo de seis (6) años, previa demostración y evaluación de la calidad del servicio.

La evaluación de la calidad del servicio estará enfocada a determinar el grado de satisfacción del usuario en términos de oportunidad, seguridad, comodidad, accesibilidad, atención de quejas y reclamos, adopción de tarifas acordes con el servicio, condiciones de operación de los vehículos, renovación o reposición del parque automotor y optimización de los equipos de acuerdo con la demanda, entre otros.

**Decreto 4190 de 2007 Artículo 8º. Condiciones del concurso.** Para participar en el concurso no es condición previa estar habilitado como empresa de transporte mixto. Si la empresa resulta favorecida con la adjudicación del servicio, deberá solicitar y obtener la habilitación en esta modalidad de acuerdo con los requisitos y condiciones señalados en el Decreto 175 de 2001.

**Decreto 4190 de 2007 Artículo 9º. Procedimiento.** Para el otorgamiento del permiso de prestación del servicio mixto en las zonas de operación, se atenderá el siguiente procedimiento:

1. Determinación por parte de la autoridad competente de las necesidades y demanda insatisfecha de movilización.
2. Apertura del concurso público mediante acto administrativo debidamente motivado.
3. Evaluación de las propuestas
4. Adjudicación de servicios

**Decreto 4190 de 2007 Artículo 10. Determinación de las necesidades y demanda insatisfecha de movilización.** Le corresponde a la autoridad de transporte competente determinar las necesidades y demanda insatisfecha de movilización de oficio o a petición de parte y desarrollar las medidas conducentes a su satisfacción.

**Parágrafo.** El Ministerio de Transporte establecerá la metodología para determinar las necesidades y demanda insatisfecha de movilización.

**Reglamentación:** Resolución 478 de 2010

**Resolución 478 de 2010 Artículo 1º.** Adoptar la metodología para determinar las necesidades y demanda insatisfecha de movilización del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto y servicio público de transporte terrestre automotor mixto en motocarro, anexa a la presente resolución, la cual hace parte integral de la misma.

**Reglamentación:** Resolución 7147 de 2001

**Resolución 7147 de 2001 Artículo 1º.** Los estudios que permitan determinar la existencia de demanda insatisfecha de movilización que tratan los Decretos 170, 171 y 175, del 5 de febrero de 2001, cuando no sean elaborados por la autoridad de transporte competente, serán realizados por Universidades, Centros Consultivos del Gobierno Nacional y Consultores Especializados en el área de transporte, quienes deberán inscribirse ante el Ministerio de Transporte, previo cumplimiento de los siguientes requisitos, anexando los documentos que acreditan:

1. Universidades:

- Contar con programas académicos de Ingeniería en Transportes y Vías o de otras ingenierías afines, en cuyos contenidos, pénsum o plan de estudios incluyan la asignatura transporte o que cuentan con programas de especialización, maestría o doctorado, en transporte, debidamente aprobados por la entidad competente;
- Certificado de existencia y representación legal expedido con una antelación máxima de treinta (30) días hábiles;
- Diligenciar en original y copia de la tarjeta de inscripción anexa a la presente resolución.

2. Centros consultivos del Gobierno Nacional:

- Certificado de existencia y representación legal expedido con una antelación máxima de treinta (30) días hábiles;
- Diligenciar en original y copia de la tarjeta de inscripción anexa a la presente resolución.

3. Consultores especializados en el área transporte:

Para persona natural:

- Certificado de inscripción, clasificación y calificación en el Registro Unico de Proponentes, de acuerdo con la clasificación señalada en el Decreto 92 del 13 de enero de 1998; correspondiente a la Actividad 2: Consultores (artículo 25), Especialidad: 07, Grupo: 01, Grupo 03; Especialidad 08: Grupo 01, Grupo 07;
- Ser profesional de Ingeniería en Transporte y Vías o profesional de otras ingenierías afines o ciencias económicas y administrativas, con especialización, maestría o doctorado, en transporte;
- Fotocopia de la cédula de ciudadanía;
- Fotocopia de la tarjeta profesional (de acuerdo con la ley);
- Fotocopia del diploma de especialización, maestría o doctorado, en transporte;
- Diligenciar en original y copia la tarjeta de inscripción anexa a la presente resolución.

Para persona jurídica:

- Certificado de inscripción, clasificación y calificación en el Registro Unico de Proponentes, de acuerdo con la clasificación señalada en el Decreto 92 del 13 de enero de 1998; correspondiente a la Actividad 2: Consultores (artículo 25), Especialidad: 07, Grupo: 01, Grupo 03; Especialidad 08: Grupo 01, Grupo 07;
- Certificado de existencia y representación legal expedido con una antelación máxima de treinta (30) días hábiles, en el que se determine que dentro de su objeto social está contemplada la ejecución de esta clase de estudios;
- Acreditar en su nómina permanente, como mínimo, un profesional de Ingeniería en Transporte y Vías o un profesional con formación en otras ingenierías afines, o ciencias económicas y administrativas, con especialización, maestría o doctorado, en transporte;
- Fotocopia de la tarjeta profesional (de acuerdo con la ley) y fotocopia del diploma de especialización, maestría o doctorado, en transporte, del (los) profesional(es) responsable(s) del (los) estudio(s);
- Diligenciar en original y copia la tarjeta de inscripción anexa a la presente resolución.

**Parágrafo.** La Dirección General de Transporte y Tránsito Automotor, será la dependencia que aprobará la inscripción, consolidará el registro de inscritos, y entregará al inscrito el original debidamente aprobado.

**Resolución 7147 de 2001 Artículo 2°.** Los estudios deberán ser avalados con su firma, conjuntamente por el profesional con los perfiles señalados en el artículo primero de la presente resolución y por:

- Universidades: el Decano del área.
- Centros consultivos del Gobierno Nacional: El representante legal del Centro Consultivo.
- Personas jurídicas: El representante legal de la empresa.

**Resolución 7147 de 2001 Artículo 3°.** El registro estará a disposición de las autoridades, de las empresas de transporte y del público en general.

**Decreto 4190 de 2007 Artículo 11. Apertura del concurso público.** Determinadas las necesidades y demanda insatisfecha de movilización, la autoridad competente ordenará iniciar el concurso público, el cual deberá estar precedido de los términos de referencia correspondientes.

Los términos de referencia establecerán los aspectos relativos al objeto del concurso, fecha y hora de apertura y cierre, requisitos que deben llenar los proponentes, plazo del concurso, zona(s) de operación, clase y número de vehículos, condiciones de la póliza de seriedad de la propuesta, reglas y criterios para la evaluación de las propuestas y el otorgamiento del permiso, la determinación y ponderación de los factores objetivos de selección, término para comenzar a prestar el servicio, su regulación jurídica, derechos y obligaciones de los adjudicatarios y todas las demás circunstancias de tiempo, modo y lugar que se consideren necesarias para garantizar reglas objetivas y claras.

Dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la apertura del concurso, se publicará el aviso del mismo por una sola vez, el día martes, en un diario de amplia circulación en la zona de operación que se pretende adjudicar.

Simultáneamente el aviso del concurso se publicará en la página Web que para el efecto disponga la autoridad correspondiente. Adicionalmente para las zonas de operación regional se publicará el aviso en las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte que hacen parte de la zona, y para las zonas de operación de carácter metropolitano, distrital o municipal en las alcaldías de los municipios involucrados.

Las empresas podrán presentar sus propuestas dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la publicación del aviso en el diario de amplia circulación.

**Decreto 4190 de 2007 Artículo 12. Seriedad de la propuesta.** La empresa interesada en participar en el concurso deberá presentar con la propuesta una póliza de seriedad expedida por una compañía de seguros legalmente autorizada para funcionar en Colombia, con una vigencia como mínimo igual al término del concurso y ocho meses más y por un valor asegurado mínimo de doscientos (200) salarios mínimos mensuales legales vigentes.

**Decreto 4190 de 2007 Artículo 13. Evaluación de propuestas.** La evaluación de las propuestas se hará teniendo en cuenta los siguientes factores:

A. Edad promedio del parque automotor ofrecido

La edad promedio del parque automotor ofrecido deberá ser menor o igual que la edad base (EB) máxima que en cada caso se determine en los términos de referencia.

Para determinar el cumplimiento de este requisito se tendrá en cuenta el promedio ponderado por clase de vehículo de la edad de los equipos ofrecidos por el proponente de acuerdo con la siguiente fórmula:

Donde:

EPPO=	Edad promedio ponderada del parque automotor ofrecido
Nn=	Número de vehículos de edad En.
En=	Edad del grupo Nn de vehículos ofrecidos. Resultado de restar del Año base en el que se realiza el concurso el año modelo del vehículo.

Para calificar este factor se les otorgará el puntaje de acuerdo con la siguiente tabla:

EDAD PROMEDIO PONDERADA DEL PARQUE AUTOMOTOR OFRECIDO (EPPO)	PUNTOS A ASIGNAR
Entre 0% y 25% de EB	100
Entre 25.01% y 50% de EB	75
Entre 50.01% y 75% de EB	50
Entre 75.01 % y 100% de EB	25
Mayor a EB	No se estima la propuesta

**Parágrafo.** La edad base máxima de los vehículos no podrá ser superior a veinte (20) años, excepto los camperos y buses escaleras de acuerdo con lo previsto en la Ley 276 de 1996.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 57413 del 1 de diciembre de 2005:** “Significa lo anterior que los camperos de servicio público de pasajeros y/o mixto **rurales** no tienen vida útil, por lo tanto, no salen del servicio al cumplir los veinte (20) años de servicio, siempre y cuando reúnan los requisitos de seguridad, como tampoco están obligados a pertenecer a un fondo de reposición.”

**Concepto Ministerio de Transporte N° 28180 del 14 de junio de 2006:** “... hasta que no se establezca las fechas límites para salir del servicio los vehículos de radio de acción suburbano o interveredal, pueden continuar prestando el servicio una vez cumplido los 20 años en el municipio de (...)

#### B. Participación del parque automotor registrado en el servicio público mixto

El proponente que garantice la vinculación de vehículos que vienen prestando el servicio público de transporte terrestre automotor mixto, se calificará de la siguiente manera:

PARTICIPACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR REGISTRADO EN EL SERVICIO MIXTO	PUNTOSA ASIGNAR
Mayor al 80% del PATO	100
Entre 60.01% y 80% del PATO	80
Entre 40.01% y el 60% del PATO	60
Entre 20.01% y el 40% del PATO	40
Menor o igual al 20% del PATO	20

Donde:

PATO = Parque automotor total ofrecido

### C. Seguridad

Este factor se evaluará teniendo en cuenta para ello el número de accidentes con muertos ocurridos durante el año inmediatamente anterior contado a partir de la fecha de apertura del concurso, de acuerdo con la siguiente tabla:

<b>NUMERO DE ACCIDENTES CON MUERTOS DURANTE EL ULTIMO AÑO</b>	<b>PUNTOS A ASIGNAR</b>
0	100
1	60
2	30
Más de	0

Las empresas nuevas en la modalidad mixto se calificarán con cien (100) puntos.

### D. Experiencia en la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor mixto

La experiencia se acreditará a través del acto Administrativo que le otorgó habilitación para esta modalidad y los puntos a asignar se harán conforme a la siguiente tabla:

<b>EXPERIENCIA</b>	<b>PUNTOS A ASIGNAR</b>
Más de 10 años	100
Más de 5 a 10 años	80
Más de 2 a 5 años	60
Más de 1 a 2 años	40
De cero (0) a un (1) año	20

### E. Experiencia en la zona de operación

La experiencia acreditada en este literal debe corresponder a la prestación de servicios de transporte mixto dentro de la zona de operación a adjudicar, quien la acredite se le asignarán cien (100) puntos.

Las empresas nuevas que tengan domicilio principal dentro de la zona de operación a adjudicar se le asignará cincuenta (50) puntos.

Las empresas nuevas con domicilio principal fuera de la zona de operación a adjudicar y los proponentes que no hayan prestado servicio público de transporte mixto en la zona de operación se calificarán con cero (0) puntos.

La experiencia relacionada de que trata el inciso primero de este literal será acreditada con las autorizaciones otorgadas en aplicación del Decreto 175 de 2001 y las demás normas que han regido esta modalidad de servicio.

F. Programas para la selección, evaluación y capacitación de conductores

Este factor se acreditará mediante certificaciones donde se demuestre que:

1. La empresa proponente aplicará para la selección de conductores el manual de perfiles y requisitos, que para el efecto establezca, incluyendo criterios de calificación de idoneidad y exámenes psicotécnicos: 30 puntos.
2. La empresa proponente aplicará un sistema de control y seguimiento a las condiciones psicotécnicas y de salud ocupacional del personal de conductores: 30 puntos.
3. La empresa proponente capacitará, dentro del año calendario siguiente al concurso, al personal de conductores con una intensidad mínima de 40 horas: 40 puntos.

Quien no acredite los anteriores requisitos se asignarán cero (o) puntos para cada uno de los numerales de este literal.

G. Naturaleza de la empresa

Este factor se califica así:

- Empresas asociativas del sector solidario o cooperativas de transporte terrestre automotor: 10 puntos
- Otro tipo de sociedad: 0 puntos.

**Decreto 4190 de 2007 Artículo 14. Adjudicación del servicio.** La adjudicación de la zona de operación para la prestación del servicio mixto se hará a la empresa que mayor puntaje obtenga al sumar los resultados de cada uno de los factores evaluados, ponderados de conformidad con el porcentaje de participación de la siguiente tabla:

FACTORES	PORCENTAJE PARTICIPACION
A. EDAD PROMEDIO DEL PARQUE AUTOMOTOR OFRECIDO	10
B. PARTICIPACIÓN PARQUE AUTOMOTOR REGISTRADO EN EL SERVICIO PÚBLICO MIXTO	25
C. SEGURIDAD	10
D. EXPERIENCIA EN LA MODALIDAD DE SERVICIO PÚBLICO TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR MIXTO	15
E. EXPERIENCIA EN LA ZONA OPERACIÓN	0
F. PROGRAMAS PARA LA SELECCIÓN, EVALUACIÓN Y CAPACITACIÓN CONDUCTORES	10
G. NATURALEZA LA EMPRESA	10

SUMATORIA	100
-----------	-----

En caso de que dos o más empresas obtengan igual número de puntos, se le adjudicará a aquella que tenga el mayor puntaje en el factor de experiencia en la zona de operación. De persistir el empate, se definirá a favor de la de mayor puntaje por la participación del parque automotor registrado en el servicio público mixto del parque ofrecido.

El acto de adjudicación se realizará en audiencia pública y la decisión se notificará por estrados.

**Parágrafo.** Contra el acto administrativo que otorga el permiso de operación, proceden los recursos de la vía gubernativa de conformidad con el Decreto 01 de 1984.

**Decreto 4190 de 2007 Artículo 15. Iniciación de prestación del servicio.** Dentro de un plazo no superior a seis (6) meses, contados a partir de la fecha de expedición del permiso, la empresa adjudicataria tiene la obligación de servir la zona de operación con las características del servicio ofrecido, por el término de diez (10) años, previa acreditación ante la autoridad competente de la existencia de los vehículos ofrecidos en la cantidad y condiciones técnicas señaladas en la propuesta.

Con un término de seis (6) meses antes del vencimiento de los diez (10) años iniciales, la empresa deberá informar a la autoridad competente su interés en continuar con la prestación de este servicio. Dentro de los cinco días siguientes a dicha información, el interesado hará pública su manifestación a través de un medio de comunicación escrito de amplia circulación en la zona de operación, de la cual deberá allegar copia a la autoridad competente. Vencido este término la administración procederá a evaluar la calidad de la prestación del servicio, para lo cual deberá implementar mecanismos de participación ciudadana y con esta tomará la decisión administrativa correspondiente. Cuando se niega la continuación en la prestación del servicio, la administración oficiosamente iniciará la apertura del concurso público.

**Parágrafo.** Si el adjudicatario no entra a prestar el servicio dentro del plazo señalado en el presente artículo y en las condiciones indicadas en el acto administrativo que otorga el permiso, se hará efectivo el valor de la garantía constituida para responder por la seriedad de la propuesta.

En este evento la entidad, mediante acto administrativo debidamente motivado, podrá otorgar el permiso dentro de los quince (15) días siguientes al proponente calificado en segundo lugar, siempre y cuando su propuesta sea igualmente favorable para la prestación del servicio.

### **CAPÍTULO III DISPOSICIONES FINALES**

**Decreto 2366 de 2002 Artículos 1º y 2º. Subgrados Decreto 4190 de 2007 Artículo 16. Transporte ocasional.** Los vehículos clase campero y bus escalera vinculados a las empresas de transporte habilitadas para la prestación del servicio mixto, podrán excepcionalmente efectuar viajes ocasionales en un radio de acción distinto al autorizado, con el porte de una planilla de viaje ocasional expedida por el Ministerio de Transporte.

**Parágrafo.** Para dar cumplimiento a lo señalado en el presente artículo, el Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones en que se prestará el servicio, señalando entre otros, el número de viajes ocasionales mensuales que podrán ser autorizados.

**Reglamentación:** Resolución 4185 de 2008

**Resolución 4185 de 2008 Artículo 1º.** Las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros individual en vehículos taxi, de pasajeros por carretera y mixto, podrán realizar viajes ocasionales en un radio de acción distinto al autorizado, con el porte de la planilla única de viaje ocasional debidamente diligenciada, expedida por el Ministerio de Transporte.

**Parágrafo.** Las empresas de transporte mixto solamente podrán realizar viajes ocasionales en vehículos clase campero y buses escalera (Chivas).

**Concepto Ministerio de Transporte N°15057 del 3 de abril de 2006:** “... las camionetas doble cabina con platón no están autorizadas para realizar viajes ocasionales por estar homologadas como mixtas y eventualmente pueden vincularse al servicio especial (resolución 4000 de 005)”

**Resolución 4185 de 2008 Artículo 2º.** Adoptar el formato contenido en el anexo número 1 de la presente resolución, como documento Planilla Única de Viaje Ocasional para los vehículos señalados en el artículo 1º de la presente resolución.

**Resolución 4185 de 2008 Artículo 3º.** Para la realización de viajes ocasionales, el Ministerio de Transporte suministrará a las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual en vehículos taxi, de pasajeros por carretera y mixto en vehículos campero y bus escalera, a través de las Direcciones Territoriales, la Planilla Única de Viaje Ocasional.

Cada vehículo podrá realizar un máximo de tres viajes ocasionales durante el mes, para lo cual las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte suministrarán las planillas a las empresas de transporte solicitantes. En el caso de que en un mes no se realicen los tres viajes ocasionales, estos no serán acumulables para el mes siguiente.

**Parágrafo.** Las planillas serán entregadas a las empresas debidamente habilitadas, para que las mismas, asumiendo la responsabilidad integral del transporte que se realice con ellas, las suministre a los vehículos vinculados.

**Resolución 4185 de 2008 Artículo 4º.** La entrega de nuevas planillas por parte de las Direcciones Territoriales se hará los primeros cinco (5) días de cada mes y será requisito indispensable que la empresa reporte las planillas utilizadas en el mes anterior, en medio magnético, en formato Excel con la siguiente información acompañada de un archivo que contenga la imagen escaneada de cada una de las planillas expedidas y relacionadas.

NIT	Nombre empresa	Nº Planilla	Placa del vehículo	Tipo de vehículo	Origen del viaje	Destino del viaje	Fecha de realización del viaje
-----	----------------	-------------	--------------------	------------------	------------------	-------------------	--------------------------------

**Resolución 4185 de 2008 Artículo 5º.** Los vehículos que realicen un viaje ocasional, no podrán prestar un servicio diferente al que está autorizado en la Planilla Única de Viaje Ocasional.

Se utilizará una sola planilla de viaje ocasional cuando el viaje sea de ida y de regreso con el mismo contratante. En el caso en que se tenga un contrato de ida y uno diferente de regreso, se deberá disponer de una planilla por cada contrato.

**Resolución 4185 de 2008 Artículo 6º.** Las autoridades de control no admitirán como válidas las planillas que contengan tachones o enmendaduras, ni las que se diligencien con posterioridad al inicio del viaje. En el evento que se origine la conducta antes descrita se aplicará el artículo 47 numeral 3 del Decreto 3366 de 2003, por alteración de los documentos que sustentan la operación del servicio.

**Resolución 4185 de 2008 Artículo 7º.** La Superintendencia de Puertos y Transporte y las Autoridades de Transporte y Tránsito, serán las encargadas de velar por el cumplimiento de la presente resolución.

**Resolución 4185 de 2008 Artículo 8º.** Una vez entre en operación el Registro Único Nacional de Tránsito RUNT, la Planilla Única de Viaje Ocasional será expedida en forma electrónica y el sistema asignará el correspondiente número de serie, realizando el control de consumo y cantidad de viajes por cada vehículo. Para lo anterior, las empresas de transporte deberán disponer de los protocolos y claves de acceso al RUNT, para gestionar la expedición de dichas planillas, omitiéndose lo establecido en el artículo 4º de la presente resolución.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 97321 del 11 de marzo de 2009:** *“Las planillas son entregadas a la empresa solicitante, para lo cual se tiene en cuenta la capacidad transportadora con la que ésta cuenta y para ser utilizada por los vehículos a ella vinculados y, en el evento en que las mismas no se agoten en el respectivo mes porque los vehículos no realizaron los tres viajes a que tienen derecho, adicionalmente es obligación de la empresa respectiva, para que le asignen las planillas correspondientes al nuevo mes, reportar en medio magnético la utilización de este documento y enviar escaneadas las expedidas relacionadas para llevar el control respectivo, debe entenderse que aquellas planillas con las que ya contaba la empresa y que no fueron utilizadas en el periodo en cita, deben descontarse de la nueva asignación que se realice, toda vez que bajo ningún aspecto son acumulables. Es decir, la nueva asignación de planillas mensuales dependerá de las utilizadas durante el mes inmediatamente anterior, siempre que no supere el máximo autorizado, es decir tres (3) planillas por vehículo”*

**Decreto 4190 de 2007 Artículo 17. Transitorio.** Las empresas de transporte mixto que obtuvieron Certificado de Registro de Recorridos Mixtos en vigencia de los artículos 23, 24, 25, 26, 27 y 28 del Decreto 175 de 2001, podrán continuar transitoriamente prestando el servicio hasta tanto la autoridad competente agote el procedimiento de adjudicación de las zonas de operación en los términos del Capítulo Segundo del presente decreto.

**Decreto 4190 de 2007 Artículo 18. Remisión.** Las disposiciones del Decreto 175 de febrero 5 de 2001 continuarán vigentes y aplican siempre que no sean incompatibles con el presente Decreto.

## **TÍTULO IV ASPECTOS GENERALES EN LA OPERACIÓN Y EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO**

**Decreto 175 de 2001 Artículo 29. Convenios de Colaboración Empresarial.** La autoridad competente autorizará convenios de colaboración empresarial bajo las figuras del consorcio, unión temporal o asociación entre empresas habilitadas, encaminados a la racionalización del uso del equipo automotor, procurando una mejor, eficiente, cómoda y segura prestación del servicio.

Los convenios se efectuarán exclusivamente sobre servicios previamente registrados o autorizados a alguna de las empresas involucradas, quien para todos los efectos continuará con la responsabilidad acerca de su adecuada prestación.

**Parágrafo.** En caso de terminación del convenio, cada empresa continuará prestando los servicios que tenía autorizados o registrados antes de su celebración.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 14361 del 20 de marzo de 2009** *“... la celebración de estos convenios bajo los parámetros de Consorcio, uniones temporales o asociaciones entre empresas habilitadas para prestar el servicio pueden ser considerados como una agrupación de empresas y de rutas para la operación global del equipo automotor vinculado legalmente a las empresas transportadoras aliadas,...”*

**Decreto 175 de 2001 Artículo 30. Autorización a Propietarios por Cancelación o Negación de la Habilitación.** La autoridad competente podrá autorizar hasta por el término de seis (6) meses a los propietarios de los vehículos vinculados a una empresa cuya habilitación haya sido cancelada o aquella con licencia de funcionamiento que no obtuvo habilitación, para seguir prestando el servicio público de transporte en las rutas autorizadas a la empresa.

En un término improrrogable de seis (6) meses contados a partir de la ejecutoria de la resolución que canceló la habilitación, un mínimo del 80% de los propietarios de los vehículos vinculados a la empresa podrá solicitar y obtener habilitación para operar los mismos servicios autorizados a la empresa cancelada.

**Decreto 175 de 2001 Artículo 31. Abandono de Recorridos.** Se considera abandonado un recorrido cuando se disminuye injustificadamente el servicio autorizado en más de un 50% durante treinta (30) días consecutivos o cuando transcurre este término sin que la empresa inicie la prestación del servicio una vez se encuentre ejecutoriado el acto administrativo que registro el recorrido.

Cuando se compruebe que una empresa dejó de servir una ruta autorizada, la autoridad competente revocará el permiso, reducirá la capacidad transportadora autorizada o registrada y procederá a hacer efectiva la garantía contemplada en el artículo 27 del presente decreto.

**Decreto 175 de 2001 Artículo 32. Desistimiento de Prestación de Servicios.** Cuando una empresa considere que no está en capacidad de servir total o parcialmente los servicios registrados, así lo manifestará a la autoridad competente solicitando que se decrete la vacancia de los mismos.

Decretada la vacancia, la autoridad competente reducirá la capacidad transportadora autorizada o registrada y procederá a convocar a otras empresas, si así lo considera conveniente.

**Decreto 175 de 2001 Artículo 33. Transitorio – Inventario de Servicios.** Las empresas que cuentan con autorizaciones para prestar el servicio público de transporte mixto "en zonas de operación", presentarán la relación de recorridos y frecuencias servidos en los tres (3) meses anteriores a la publicación del presente decreto, anexando un plan de rodamiento que contemple la capacidad transportadora autorizada.

Verificada esta información, como la presentación de la garantía establecida en el artículo 27 del presente decreto, la autoridad competente expedirá los correspondientes certificados de registro de servicios, entendiéndose como no servidos o abandonados aquellos servicios (recorridos y frecuencias), no relacionados u omitidos por las empresas.

## **SECCIÓN VIII CRITERIOS PARA LA FIJACION DE TARIFAS**

**Decreto 2660 de 1998 Artículo 1º.** De conformidad con lo previsto en el Decreto- Ley 80 de 1987 y en concordancia con lo establecido en el Decreto 1558 de 1998, le corresponde a las autoridades municipales,

distritales y/o metropolitanas fijar las tarifas para el transporte público de pasajeros y/o mixto, en su jurisdicción.

**Decreto 2660 de 1998 Artículo 2º.** Los incrementos de las tarifas deben corresponder a estudios técnicos elaborados para cada clase de vehículo y nivel de servicio, a través de una estructura de costos de transporte que incluya los costos variables, costos fijos y costos de capital.

**Decreto 2660 de 1998 Artículo 3º.** El Ministerio de Transporte por medio de resolución establecerá la metodología para la elaboración de los estudios de costos.

**Reglamentación:** Decreto 4350 de 1998

**Resolución 4350 de 1998 Artículo 1º.** En concordancia con lo establecido en el Decreto-Ley 80 de 1987 y el Decreto 2660 de 1998, las autoridades municipales, distritales y/o metropolitanas competentes, elaborarán los estudios de costos del transporte público dentro de su jurisdicción, los cuales servirán de base para fijar las tarifas que se cobrarán a los usuarios para cada clase de vehículo y en los diferentes niveles de servicio.

**Resolución 4350 de 1998 Artículo 2º.** Los estudios se sujetarán a la siguiente estructura de costos:

**1.1. Costos variables:**

- 1.1.1. Combustible.
- 1.1.2. Lubricantes.
- 1.1.3. Llantas.
- 1.1.4. Mantenimiento.
- 1.1.5. Salarios y prestaciones.
- 1.1.6. Servicios de estación.

**1.2. Costos fijos:**

- 1.2.1. Garaje.
- 1.2.2. Gastos de administración y rodamiento.
- 1.2.3. Impuestos.
- 1.2.4. Seguros.

**1.3. Costos de capital:**

- 1.3.1. Recuperación de capital.
- 1.3.2. Rentabilidad.

**Resolución 4350 de 1998 Artículo 3º.** Establecer la siguiente metodología para la elaboración de los estudios de costos que servirán de base para fijar las tarifas del transporte público municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto:

**1. Parámetros de operación por clase de vehículo y nivel de servicio:**

- \*Kilómetros recorridos por mes, día y recorrido o carrera.
- \*Kilómetros por día recorridos sin pasajero. (Para el caso de taxi individual).
- \*Número de días trabajados por mes.
- \*Número de recorridos o carreras por día.
- \*Número de pasajeros movilizados por recorrido, día y mes.
- \*Longitud promedio de la carrera (para el caso de taxi individual).

Estos parámetros se deben obtener a través de un estudio, el cual debe realizarse durante tres (3) días, incluyendo un (1) día festivo.

Si en algunas ciudades, por su tamaño o complejidad no se pueda realizar el estudio al ciento por ciento (100%) de las rutas y del parque automotor, se podrá utilizar cualquier método estadístico de muestreo aplicable a esta clase de estudios, siempre y cuando la muestra resultante sea confiable y representativa.

Tabulada y procesada la información recolectada durante los tres (3) días, se procederá a establecer los parámetros de operación que conforman la estructura de costos.

## 2. Parque automotor.

2.1. Determinar el total del parque automotor que opera dentro de la jurisdicción, estableciendo como mínimo clase, marca, modelo, placa y capacidad del vehículo.

2.2. Establecer el vehículo o vehículos tipo o más representativo para elaborar la estructura de costos.

## 3. Rutas autorizadas.

Determinar el total de las rutas legalmente autorizadas a las empresas, estableciendo como mínimo: Empresa autorizada, acto administrativo, ruta autorizada, distancia de la ruta, tiempo promedio de ruta y tipo de vehículo autorizado.

## 4. Investigación precios y rendimiento o frecuencia de cambio de los insumos.

Para desarrollar este punto se requiere realizar encuestas en:

\*Estaciones de servicio.

\*Distribuidores de llantas.

\*Almacenes distribuidores de repuestos.

\*Talleres automotores.

\*Concesionario de vehículos.

\*Empresas de transporte.

\*Oficinas de tránsito municipal.

## 5. Elaboración de la estructura de costos y cálculo de la tarifa técnica.

Con base en la investigación de los precios de los insumos y sus respectivas frecuencias de cambio o rendimientos, así como los parámetros obtenidos mediante estudio técnico se procederá a conformar la estructura de costos así:

### 5.1. Costos variables:

#### 5.1.1. Combustible:

$$\$km = \frac{\$/galón}{kml\ galón}$$

$$\$mes = (\$/km) \times (km/mes)$$

$$\$pasajero = \frac{\$/mes}{Pasajero/mes}$$

#### 5.1.2. Lubricantes:

$$\text{Aceite Motor : } \$/Km = \frac{\text{Valor de cada cuarto} \times \text{Número de cuartos}}{\text{Frecuencia de cambio}}$$

$$\text{Aceite caja : } \$/Km = \frac{\text{Valor de cada cuarto} \times \text{Número de cuartos}}{\text{Frecuencia de cambio}}$$

$$\text{Filtros : } \$/Km = \frac{\text{Valor de cada unidad} \times \text{Número de unidades}}{\text{Frecuencia de cambio}}$$

El valor total \$/km por el rubro de lubricantes, se obtiene de la suma de los valores \$/km de cada ítem mencionado y el valor \$/mes resulta de multiplicar \$/km por kilómetros recorridos en el mes. A su vez, el valor \$/pasajero se obtiene dividiendo el valor mensual entre el número de pasajeros movilizados al mes.

### 5.1.3. Llantas:

$$\text{Llantas : } \$/\text{Km} = \frac{\text{Valor Unid ad X Número de Unidades}}{\text{Frecuencia de cambio}}$$

$$\text{Neumaticos : } \$/\text{Km} = \frac{\text{Valor Unid ad X Número de Unidades}}{\text{Frecuencia de cambio}}$$

$$\text{Protectores : } \$/\text{Km} = \frac{\text{Valor Unid ad X Número de Unidades}}{\text{Frecuencia de cambio}}$$

$$\text{Montallantas : } \$/\text{Km} = \frac{\text{Valor de cada servicio X Número de servicios durante vida útil}}{\text{Frecuencia de cambio de las Llantas}}$$

El valor total \$/km por el rubro de llantas, se obtiene de la suma de los valores \$/km de cada ítem mencionado y el valor \$/mes resulta de multiplicar \$/km por kilómetros recorridos en el mes. A su vez, el valor \$/pasajero se obtiene dividiendo el valor mensual entre el número de pasajeros movilizados al mes.

### 5.1.4. Salario y prestaciones

$$\text{Salarios y prestaciones : } \$/\text{Km} = \frac{\text{Salario del conductor} + \text{Carga Prestacion al mensual}}{\text{Kilometros recorridos mes}}$$

$$\$/\text{pasajero} = \frac{\text{Salario del conductor} + \text{Carga Prestacion al mensual}}{\text{Pasajeros movilizados mes}}$$

### 5.1.5. Mantenimiento:

El valor \$/km correspondiente a este rubro resulta de aplicar un modelo matemático a la matriz de mantenimiento compuesta por las partes, piezas o repuestos, frecuencia de cambio y precios de los mismos del vehículo tipo que se está analizando.

El valor total \$/km, es la sumatoria del valor de cada repuesto sumado al valor de la mano de obra por instalación o reparación, dividido por la respectiva frecuencia de cambio.

El valor \$/mes, resulta de multiplicar el valor total \$/km por kilómetros recorridos en el mes. A su vez, el valor \$/pasajero se obtiene dividiendo el valor mensual entre el número de pasajeros movilizados al mes.

### 5.1.6. Servicios de estación:

$$\text{Lavado general : } \$/\text{Km} = \frac{\text{Valor de servicio}}{\text{Frecuencia del servicio expresado en Km}}$$

$$\text{Petrolizado : } \$/\text{Km} = \frac{\text{Valor servicio}}{\text{Frecuencia del servicio expresado en Km}}$$

$$\text{Lavado Motor : } \$/\text{Km} = \frac{\text{Valor servicio}}{\text{Frecuencia del servicio expresado en Km}}$$

$$\text{Engrase : } \$/\text{Km} = \frac{\text{Valor servicio}}{\text{Frecuencia del servicio expresado en Km}}$$

$$\text{Lavado parcial o aseo : } \$/\text{Km} = \frac{\text{Valor Servicio}}{\text{Frecuencia del servicio expresado en Km}}$$

El valor total \$/km por el rubro de servicios de estación, se obtiene de la suma de los valores \$/km de cada ítem mencionado y el valor \$/mes resulta de multiplicar \$/km por kilómetros recorridos en el mes. A su vez, el valor \$/pasajero se obtiene dividiendo el valor mensual entre el número de pasajeros movilizados al mes.

## 5.2. Costos fijos:

$$\$/Km = \frac{\text{Canon mensual}}{\text{Kilómetros recorridos en el mes}}$$

### 5.2.1. Garaje:

$$\$/Km = \frac{\text{Valor mensual}}{\text{Kilómetros recorridos en el mes}}$$

### 5.2.2. Impuestos:

$$\$/Km = \frac{\text{Valor mensual}}{\text{Kilómetros recorridos en el mes}}$$

### 5.2.3. Administración:

$$\$/Km = \frac{\text{Valor mensual}}{\text{Kilómetros recorridos en el mes}}$$

### 5.2.4. Seguros:

El valor \$/mes para cada rubro resulta de multiplicar \$/km por kilómetros recorridos en el mes. A su vez, el valor \$/pasajero se obtiene dividiendo el valor mensual entre el número de pasajeros movilizados al mes.

## 5.3. Costos de capital:

Para determinar este rubro se aplica la siguiente fórmula:

$$CK \text{ anual} = (Va \times (1 + r)^n \times r) - (Vs \times r) \times (1 + r)^n - 1$$

Donde:

CK: Costo de capital.

Va: Valor comercial del vehículo para el año de estudio.

n: vida útil del vehículo (20 años).

Vs: Valor de salvamento: 30% del Va.

r: Tasa de interés real =  $1 + k - 1 + f$

k: Tasa promedio anual de colocación

f: Tasa promedio anual de inflación

El costo de capital anual se divide por doce (12) meses, obteniéndose así el costo mensual.

Este valor se puede presentar clasificándolo en recuperación de capital y rentabilidad, así:

$$R = Va \times 0.70 \times r$$

$$RC = CK - R$$

Donde:

R: Rentabilidad

RC: Recuperación de capital

La base para la fijación de las tarifas en la jurisdicción será:

Para el caso del transporte colectivo, la sumatoria de los \$/pasajero de los costos variables, costos fijos y costos de capital.

Para el caso del transporte individual, será:

Banderazo + (valor cada x Número de caídas) o

Banderazo + (valor unidades x el número de unidades)

Donde:

$$\text{Banderazo o arranque} = \frac{\$/Km \times (\text{Km recorridos al día, sin pasajeros})}{\text{Número de carreras por día}}$$

Para establecer el valor de cada caída o de la unidad del taxímetro se aplica siguiente fórmula: Modificado Resolución 392 de 1999

$$\text{Valor Caída o Valor Unidad} = \frac{(\$/\text{Km})/1000}{\text{Distancia en metros de caída o unidad}}$$

\$/km: sumatoria de los \$/km de los costos variables, fijos y de capital.

Para el caso de ciudades donde no se preste el servicio con taxímetro, el valor de la carrera será:  
Valor del banderazo + (\$/km x distancia recorrida).

La autoridad competente podrá establecer previamente las distancias entre los principales orígenes y destinos dentro de su jurisdicción.

**Resolución 4350 de 1998 Artículo 4º.** Las autoridades competentes en la determinación de los costos y las tarifas, podrán utilizar adicionalmente otros factores de cálculo que contemplen la calidad del servicio en materia de seguridad, comodidad y operación, siempre y cuando estos factores formen parte del sistema de transporte y estén debidamente justificados técnica y económicamente.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 30957 del 22 de junio de 2004:** “... Se desprende que el Ministerio tiene la facultad de establecer la metodología para la elaboración de los estudios de costos como en efecto lo hizo mediante Resoluciones N° 4350 de 1998 y 392 de 1999, y le corresponde a las autoridades municipales, distritales y/o metropolitanas fijar las tarifas para el transporte público de pasajeros y/o mixto, en su jurisdicción, con base en el estudio de costos del transporte público, que determinará las tarifas que se cobrarán a los usuarios para cada clase de vehículo y en los diferentes niveles e servicio.”

**Decreto 2660 de 1998 Artículo 4º.** Las respectivas autoridades locales deberán tener en cuenta para la fijación de tarifas, el estudio de costos elaborado para cada clase de vehículo y nivel de servicio, el índice de inflación, los efectos que sobre los costos tiene el mejoramiento de la infraestructura vial, el aumento de los índices de ocupación y la racionalización de rutas y frecuencias.

En aquellos municipios donde no se efectúen los estudios de costos de que trata el inciso anterior, el incremento de la tarifa para cada clase de vehículo y nivel de servicio, no podrá ser superior a la meta de inflación definida por el Banco de la República para el año correspondiente.

**Parágrafo.** El Ministerio de Transporte podrá en cualquier momento solicitar a la autoridad competente copia del estudio de costos que sirvió de base para la fijación de las tarifas en la respectiva jurisdicción con el objeto de verificar que el estudio se adecua a la metodología a que se refiere el artículo 3 del presente Decreto.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 9711 del 31 de marzo de 2006:** “... existen 2 posibilidades para fijar o incrementar las tarifas del servicio de transporte público municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto: 1. A través de estudios elaborados por la autoridad local o 2. Teniendo como influencia la meta de inflación definida por el Banco de la República para el año correspondiente.”

## SECCIÓN IX

### EQUIPOS

#### TÍTULO I CAPACIDAD TRANSPORTADORA

**Decreto 175 de 2001 Artículo 34. Definición.** La capacidad transportadora es el número de vehículos requeridos y exigidos para la adecuada y racional prestación de los servicios autorizados y/o registrados.

Las empresas deberán acreditar como mínimo el 3% de capacidad transportadora mínima de su propiedad y/o de sus socios, que en ningún caso podrá ser inferior a un (1) vehículo, incluyéndose dentro de este porcentaje los vehículos adquiridos bajo arrendamiento financiero.

Para las empresas de economía solidaria, este porcentaje podrá demostrarse con vehículos de propiedad de sus cooperados.

Si la capacidad transportadora autorizada a la empresa se encuentra utilizada a su máximo, solamente será exigible el cumplimiento del porcentaje de propiedad de la misma, cuando a la empresa le autoricen o registren nuevos servicios.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 52703 del 26 de marzo de 2009** *“Es la empresa quien determina cuales de las rutas autorizadas quedan en el servicio mixto, cuya capacidad transportadora se descontará de la modalidad de pasajeros por carretera, adicionalmente la empresa debe acompañar su solicitud de un plan de rodamiento con base en cual se determinara cuales vehiculos quedan vinculados a una u otra modalidad. Debe resaltarse que la entidad debe respetar la decisión de la empresa para las circunstancias anteriores, pero no es posible controvertir las disposiciones legales y trasladar vehiculos tipo automóvil a la modalidad de transporte mixto”*

**Decreto 175 de 2001 Artículo 35. Fijación.** La autoridad competente fijará la capacidad transportadora mínima y máxima con la cual la empresa prestará los servicios autorizados y/o registrados.

Para la fijación de nueva capacidad transportadora mínima a la empresa, por el otorgamiento o registro de nuevos servicios, se requerirá la revisión integral del plan de rodamiento a fin de determinar la necesidad real de un incremento.

La capacidad transportadora máxima no podrá ser superior a la capacidad mínima incrementada en un veinte por ciento (20%).

El parque automotor no podrá estar por fuera de los límites de la capacidad transportadora mínima y máxima fijada a la empresa.

**Decreto 175 de 2001 Artículo 36. Cambio de Clase de Vehículo.** Cuando las condiciones de la vía, la preferencia vehicular del usuario y las condiciones socioeconómicas de la región señalen la necesidad de modificar la clase de vehículo de los servicios autorizados o registrados a una empresa de transporte mixto, esta podrá solicitar a la autoridad competente el cambio o unificación transportadora bajo las siguientes premisas:

1. Cambio de bus o buseta abierta por bus o buseta cerrada, por camioneta doble cabina con platón o por campero, en equivalencia uno (1) a uno (1).
2. Cambio de campero por camioneta doble cabina con platón, homologadas para el servicio mixto, en equivalencia uno (1) a uno (1).
3. Cambio de campero por microbús, en equivalencia dos (2) a uno (1).

**Concepto Ministerio de Transporte N° 14828 del 23 de mayo de 2003:** “... No está contemplado el cambio del bus abierto por microbús en la lista taxativa del decreto reglamentario (175 de 2001) y por tanto no es posible dicho cambio.”

**Concepto Ministerio de Transporte N° 8325 del 18 de febrero de 2008.:** “Es la empresa de transporte público terrestre automotor mixto quien debe solicitar el cambio o unificación de la clase de vehículos autorizados; la solicitud radicada ante la autoridad de transporte competente debe encontrarse respaldada o por las condiciones de la vía, la preferencia vehicular del usuario o las condiciones socioeconómicas de la región, por lo tanto, usted como propietaria de unos vehículos camperos no puede solicitar el cambio de clase de vehículos, ya que la autorización para la prestación del servicio se otorga a una sociedad transportadora”

**Concepto Ministerio de Transporte N° 21329 del 18 de abril de 2008** “La “unificación automática”, existente en la modalidad de transporte de pasajeros por carretera no es aplicable en el servicio mixto, ya que las normas sobre la materia no contemplan tal posibilidad. En el evento que la empresa de transporte mixto solicite y obtenga autorización para el cambio de la clase de vehículos en una o varias rutas, la autoridad de transporte debe verificar que los vehículos que pretenden vincularse se encuentra homologados para el servicio mixto, de lo contrario no es factible solicitar el cambio pretendido. Las empresas habilitada en la modalidad mixto, ya sean de jurisdicción municipal o nacional, deberán despachar los vehículos asignados en cada ruta, de conformidad con el acto administrativo que los autorice”

**Concepto Ministerio de Transporte N° 26079 del 09 de mayo de 2008** “En el evento que la empresa de transporte mixto solicite y obtenga autorización para el cambio de la clase de vehículos en una o varias rutas, la autoridad de transporte debe verificar que los vehículos que pretenden vincularse se encuentra homologados para el servicio mixto, de lo contrario no es factible solicitar el cambio pretendido. En conclusión, las empresas habilitada en la modalidad mixto, ya sean de jurisdicción municipal o nacional, deberán despachar los vehículos asignados en cada ruta, de conformidad con el acto administrativo que los autorice.”

**Concepto Ministerio de Transporte N° 30758 del 29 de mayo de 2008** “El oficio mediante el cual se dio respuesta a su solicitud, concluye que las empresas de servicio mixto deberán despachar los vehículos asignados en cada ruta, de conformidad con el acto administrativo que los autorice, por tanto no puede despachar vehículos de una clase distinta a la autorizada a través del acto administrativo que le otorgó la ruta. La empresa de servicio mixto, debe prestar el servicio en cada una de las rutas con la clase de vehículo señalados en el acto administrativo, la utilización de un vehículo clase diferente no está permitida, el decreto reglamentario no lo contempla, por tal razón no es posible”.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 63163 del 13 de abril de 2009 y 40593 del 8 de marzo de 2010.** “Se reitera que las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Mixto, deben prestar el servicio en cada una de la rutas autorizadas, con la (s) clase (s) de vehículo (s) señalado (s) en los respectivos actos administrativos, toda vez que la utilización de un vehículo de clase diferente no está permitida, por cuanto el precitado decreto reglamentario, no lo contempla y por tal razón no es posible”

## TÍTULO II VINCULACIÓN Y DESVINCULACIÓN

**Decreto 175 de 2001 Artículo 37. Equipos.** Las empresas habilitadas para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto solo podrán hacerlo con equipos registrados en el servicio público.

**Decreto 175 de 2001 Artículo 38. Vinculación.** La vinculación de un vehículo a una empresa de transporte público es la incorporación de este al parque automotor de dicha empresa. Se formaliza con la celebración del respectivo contrato entre el propietario del vehículo y la empresa y se oficializa con la expedición de la tarjeta de operación por parte de la autoridad de transporte competente.

**Decreto 175 de 2001 Artículo 39. Contrato de Vinculación.** El contrato de vinculación del equipo se registrará por las normas del derecho privado, debiendo contener como mínimo las obligaciones, derechos y prohibiciones de cada una de las partes, su término, causales de terminación y preavisos requeridos para ello, así como aquellas condiciones especiales que permitan definir la existencia de prórrogas automáticas y los mecanismos alternativos de solución de conflictos al que se sujetarán las partes.

Igualmente, el clausulado del contrato deberá contener en forma detallada los ítems que conformarán los cobros y pagos a que se comprometen las partes y su periodicidad. De acuerdo con esta, la empresa expedirá al propietario del vehículo un extracto que contenga en forma discriminada los rubros y montos, cobrados y pagados, por cada concepto.

Cuando el vehículo haya sido adquirido mediante arrendamiento financiero-leasing, el contrato de vinculación lo suscribirá el poseedor del vehículo o locatario, previa autorización expresa del representante legal de la sociedad de leasing.

Los vehículos que sean de propiedad de la empresa habilitada, se entenderán vinculados a la misma sin que para ello sea necesaria la celebración del contrato de vinculación.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 40041 del 4 de noviembre de 2009:** *“El locatario o poseedor del vehículo suscribirá el respectivo contrato de vinculación con la empresa de transporte, habiendo obtenido previamente la autorización expresa del representante legal de la sociedad leasing, requisito indispensable para celebrar el contrato de vinculación. Por tal motivo, es viable que la empresa de transporte a la cual se encuentra vinculado el vehículo se niegue a otorgarle el paz y salvo a la entidad financiera, toda vez que la misma al otorgarle previamente al locatario o poseedor del automotor la autorización expresa para celebrar el contrato, implícitamente es solidaria con el mismo en relación con los deberes y obligaciones contraídos en virtud del multialudido contrato de vinculación del equipo.”*

**Decreto 175 de 2001 Artículo 40. Desvinculación de Común Acuerdo.** Cuando exista acuerdo para la desvinculación del vehículo, la empresa y el propietario de manera conjunta, informarán por escrito de esta decisión a la autoridad competente, quien procederá a efectuar el trámite correspondiente, cancelando la respectiva tarjeta de operación.

**Decreto 175 de 2001 Artículo 41. Desvinculación Administrativa por solicitud del Propietario.** Vencido el contrato de vinculación, cuando no exista acuerdo entre las partes, el propietario del vehículo podrá solicitar a la autoridad competente su desvinculación, invocando alguna de las siguientes causales imputables a la empresa:

1. Trato discriminatorio en el plan de rodamiento señalado por la empresa.
2. El cobro de sumas de dinero por conceptos no pactados en el contrato de vinculación.
3. No gestionar oportunamente los documentos de transporte, a pesar de haber reunido la totalidad de requisitos exigidos en el presente Decreto o en los reglamentos.

**Parágrafo.** El propietario interesado en la desvinculación del vehículo no podrá prestar sus servicios en otra empresa hasta tanto no se haya autorizado la desvinculación.

**Decreto 175 de 2001 Artículo 42.** *Desvinculación Administrativa por Solicitud de la Empresa.* Vencido el contrato de vinculación, cuando no exista acuerdo entre las partes, el representante legal de la empresa podrá solicitar a la autoridad competente su desvinculación, invocando alguna de las siguientes causales imputables al propietario del vehículo:

1. No cumplir con el plan de rodamiento registrado por la empresa ante la autoridad competente.
2. No acreditar oportunamente ante la empresa la totalidad de los requisitos exigidos en el presente decreto o en los reglamentos para el trámite de los documentos de transporte.
3. No cancelar oportunamente a la empresa las sumas pactadas en el contrato de vinculación.
4. Negarse a efectuar el mantenimiento preventivo del vehículo, de acuerdo con el programa señalado por la empresa.
5. No efectuar los aportes obligatorios al Fondo de Reposición de la empresa.

**Parágrafo 1º.** La empresa a la cual está vinculado el vehículo, tiene la obligación de permitir que continúe trabajando en la misma forma como lo venía haciendo hasta que se decida sobre la desvinculación.

**Parágrafo 2º.** Si con la desvinculación que autorice la autoridad competente se afecta la capacidad transportadora mínima exigida a la empresa, esta tendrá un plazo de seis (6) meses improrrogables, contados a partir de la ejecutoria de la resolución correspondiente, para suplir esta deficiencia en su parque automotor.

Si en ese plazo no sustituye el vehículo, se procederá a ajustar la capacidad transportadora de la empresa, reduciéndola en esta unidad.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 19282 del 27 de abril de 2006:** “... la autoridad local concederá a la sociedad transportadora mencionada un plazo no superior a seis (6) meses para suplir la deficiencia de su parque automotor, sino se reducirá mediante acto administrativo, el cual es susceptible de los recursos de la vía gubernativa.”

**Decreto 175 de 2001 Artículo 43.** Para efecto de la desvinculación administrativa establecida en los artículos anteriores se observará el siguiente procedimiento:

1. Petición elevada ante la autoridad competente, indicando las razones por las cuales solicita la desvinculación, adjuntando copia del contrato de vinculación y las pruebas respectivas.
2. Traslado de la solicitud de desvinculación al propietario del vehículo o al representante legal de la empresa, según el caso, por el término de cinco (5) días para que presente por escrito sus descargos y las pruebas que pretende hacer valer.
3. Decisión dentro de los quince (15) días siguientes, mediante resolución motivada.

La resolución que ordena la desvinculación del vehículo, proferida por la autoridad competente reemplazará el paz y salvo que debe expedir la empresa, sin perjuicio de las acciones civiles y comerciales que se desprenden del contrato de vinculación suscrito entre las partes.

**Decreto 175 de 2001 Artículo 44.** *Pérdida, Hurto o Destrucción Total.* En el evento de pérdida, hurto o destrucción total del vehículo, su propietario tendrá derecho a reemplazarlo por otro, bajo el mismo contrato de vinculación, dentro del término de un (1) año contado a partir de la fecha en que ocurrió el hecho. Si el

contrato de vinculación vence antes de este término, se entenderá prorrogado hasta el cumplimiento del año.

Para efectos de la capacidad transportadora mínima exigida a la empresa, durante este período no se tendrá en cuenta la falta del vehículo.

**Decreto 175 de 2001 Artículo 45. Cambio de Empresa.** La empresa a la cual se vinculará el vehículo debe acreditar ante la autoridad competente los requisitos establecidos en el artículo 50 del presente decreto, adicionando el paz y salvo de la empresa de la cual se desvincula o el pronunciamiento de la autoridad administrativa o judicial competente.

La autoridad competente verificará la existencia de disponibilidad de la capacidad transportadora de la empresa a la cual se pretende vincular el vehículo y expedirá la respectiva tarjeta de operación.

### **TÍTULO III TARJETA DE OPERACIÓN**

**Decreto 175 de 2001 Artículo 46. Definición.** La tarjeta de operación es el documento único que autoriza a un vehículo automotor para prestar el servicio público de transporte mixto bajo la responsabilidad de una empresa, de acuerdo con los servicios a esta autorizados y/o registrados.

**Decreto 175 de 2001 Artículo 47. Expedición.** La autoridad competente expedirá la tarjeta de operación únicamente a los vehículos legalmente vinculados a las empresas de transporte público debidamente habilitadas, de acuerdo con la capacidad transportadora fijada a cada una de ellas.

**Decreto 175 de 2001 Artículo 48. Vigencia.** La tarjeta de operación se expedirá por el término de dos (2) años y podrá modificarse o cancelarse si cambian las condiciones exigidas a la empresa para el otorgamiento de la habilitación.

**Decreto 175 de 2001 Artículo 49. Contenido.** La tarjeta de operación contendrá al menos, los siguientes datos:

1. De la empresa: Razón social o denominación, sede y radio de acción.
2. Del vehículo: Clase, marca, modelo, número de la placa, capacidad y combustible.
3. Otros: Nivel de servicio, fecha de vencimiento, numeración consecutiva y firma de la autoridad que la expide.

**Parágrafo.** La tarjeta de operación deberá ajustarse como mínimo a la ficha técnica que para el efecto establezca el Ministerio de Transporte.

**Decreto 175 de 2001 Artículo 50. Requisitos para su Obtención o Renovación.** Para obtener o renovar la tarjeta de operación, la empresa acreditará ante la autoridad competente los siguientes documentos:

1. Solicitud suscrita por el representante legal, adjuntando la relación de los vehículos, discriminados por clase y por nivel de servicio, indicando los datos establecidos en el numeral 2 del artículo anterior, para cada uno de ellos.

En caso de renovación, duplicado o cambio de empresa, se indicará el número de las tarjetas de operación anteriores.

2. Certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia de los contratos de vinculación vigentes de los vehículos que no son de propiedad de la empresa.

3. Fotocopia las licencias de tránsito de los vehículos.

4. Fotocopia de las Pólizas vigentes del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, de cada vehículo.

5. Constancia de las revisiones técnico-mecánicas vigentes, a excepción de los vehículos último modelo.

6. Certificación expedida por la compañía de seguros en la que conste que el vehículo está amparado por las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual de la empresa solicitante.

7. Duplicado al carbón de la consignación a favor de la autoridad competente por pago de los derechos correspondientes, debidamente registrada por la entidad recaudadora.

**Parágrafo.** En caso de duplicado por pérdida, la tarjeta de operación que se expida no podrá tener una vigencia superior a la de la tarjeta originalmente autorizada.

**Decreto 175 de 2001 Artículo 51. Obligación de Gestionarla.** Es obligación de las empresas gestionar las tarjetas de operación de la totalidad de su parque automotor y de entregarlas oportunamente a sus propietarios, debiendo solicitar su renovación por lo menos con dos (2) meses de anticipación a la fecha de vencimiento.

En ningún caso la empresa podrá cobrar suma alguna por la realización de este trámite.

Dentro de los diez (10) días siguientes a la entrega de las nuevas tarjetas de operación, la empresa deberá devolver a la autoridad competente los originales de las tarjetas vencidas o del cambio de empresa.

**Concepto Ministerio de Transporte N°7341 del 12 de febrero de 2008:** *“...no es permitido que los vehículos de servicio público vinculados en la modalidad Mixto circulen sin tarjeta de operación, debido a que la norma contempla un término prudencial de dos meses, previo al vencimiento de su vigencia, para su expedición ...”*

**Decreto 175 de 2001 Artículo 52. Obligación de Portarla.** El conductor del vehículo deberá portar el original de la tarjeta de operación y presentarla a la autoridad competente que la solicite.

**Decreto 175 de 2001 Artículo 53. Retención.** Las autoridades de tránsito y transporte sólo podrán retener la tarjeta de operación en caso de vencimiento de la misma, debiendo remitirla a la autoridad que la expidió, para efectos de la apertura de la investigación correspondiente.

## TÍTULO IV REPOSICIÓN

**Decreto 2150 de 1995 Artículo 138.** *Reposición De Los Equipos De Transporte Terrestre Automotor, De Servicio Público De Carga, De Pasajeros y/o Mixto.* Con fundamento en los artículos 5o. y 6o. de la Ley 105 de 1993, las autoridades de Tránsito y Transporte de las entidades territoriales, velarán por el cumplimiento de las condiciones establecidas en dichas disposiciones sobre vida útil y reposición del parque automotor.

**Parágrafo.** Corregido Decreto 1090 de 1996 Artículo 1º. A partir del 1o. de enero de 2002, queda prohibida en todo el territorio nacional la repotenciación, habilitación, transformación, adecuación o cualquier otra categoría similar que busque la extensión de la vida útil determinada por la ley, para los equipos destinados al servicio público de transporte.

### **Reglamentación:**

**Decreto 491 de 1996 Artículo 2º.** El artículo 138 del Decreto 2150 de diciembre 5 de 1995, fundamentado en el artículo 6º de la Ley 105 de 1993, se aplica a los vehículos destinados al servicio público de transporte colectivo de pasajeros y/o mixto, con radio de acción metropolitano y/o urbano. Por tanto las autoridades de transporte y tránsito competentes, velarán porque se cumpla su retiro del servicio de acuerdo con lo establecido en el parágrafo 1º del artículo 6º de la mencionada ley.

**Parágrafo.** Queda prohibido en todo el territorio nacional la repotenciación, habilitación, adecuación, o similar que busque la extensión de la vida útil determinada por la ley para los vehículos destinados al servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto en esta modalidad.

**Decreto 2659 de 1998 Artículo 1º.** Para efectos de esta disposición se entiende por reposición el ingreso al servicio público de transporte de un vehículo nuevo, en sustitución de otro que sale definitivamente del servicio y que será sometido a proceso de desintegración física total, para lo cual se le cancelará su registro o matrícula.

Para obtener la autorización de reposición de un vehículo que haya cumplido su máximo de vida útil, el interesado deberá solicitar previamente a la autoridad competente la cancelación de su matrícula y el Ministerio de Transporte lo dará de baja del Registro Nacional Automotor. El vehículo repuesto no podrá matricularse nuevamente en ningún tipo de servicio.

**Parágrafo.** El proceso de desintegración física total a que se refiere el presente artículo será reglamentado por la autoridad local competente.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 52966 del 23 de octubre de 2006:** *“...los vehículos mencionados en el escrito de consulta (bus cerrado) que operan en el radio de acción veredal, no están sujetos a reposición, como tampoco tienen vida útil, por cuanto no fueron incluidos en el artículo 6 de la Ley 105 de 1993, ya que este se refirió a los vehículos con radio de acción metropolitano y/o urbano. Es necesario aclarar que para que los vehículos bus cerrado que prestan el servicio en las veredas puedan operar deben encontrarse en perfectas condiciones de seguridad, prioridad en el sistema de transporte.”*

**Decreto 2659 de 1998 Artículo 2º. Modificado Decreto 1926 de 1999 Artículo 1º, Modificado Decreto 2801 de 2000 Artículo 1º, Modificado Decreto 384 de 2001 Artículo 1º.** Los propietarios de vehículos de transporte público colectivo de radio de acción metropolitano, distrital y/o municipal, que por mandato de la ley hayan cumplido su ciclo de vida útil y deban ser retirados del servicio público, podrán reponer el vehículo por uno nuevo dentro de los nueve (9) meses siguientes al 1º de enero de 1999, accediendo a la línea de crédito especial de que trata este decreto, siempre que acrediten el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- a. Que el vehículo a reponer haga parte de la capacidad transportadora de la empresa de transporte;
- b. Que la empresa donde pretende ingresar el nuevo vehículo acepte su vinculación. En ningún caso la empresa que lo vincula podrá exceder la capacidad transportadora máxima total autorizada;
- c. Que el vehículo repuesto salga definitivamente del servicio y sea sometido al proceso de desintegración física total;
- d. Que se haya efectuado la cancelación de la matrícula o registro;
- e. **Derogado Decreto 2556 de 2001 Artículo 5º.**
- f. Para los vehículos de modelos anteriores a 1969 transformados, que fueron retirados del servicio en junio de 1998, los propietarios deberán demostrar que contaban con el contrato de vinculación en dicha fecha y que el mismo no fue objeto de reposición.

**Decreto 384 de 2001 Artículo 1º.** Los propietarios de vehículos de transporte público colectivo de radio de acción metropolitano, distrital y/o municipal, que por mandato de la ley hayan cumplido su ciclo de vida útil y deban ser retirados del servicio público, podrán reponer el vehículo hasta el 31 de julio del año 2001.

**Decreto 2659 de 1998 Artículo 3º.** Para los efectos previstos en el artículo anterior y dentro del término señalado, los propietarios de los vehículos deberán manifestarle por escrito al representante legal de la respectiva empresa su intención de reponer el automotor y de acceder a los programas de reposición, acreditando el cumplimiento de los requisitos establecidos en este decreto. La empresa deberá garantizarle al propietario la permanencia de la afiliación mientras dura el proceso total de reposición, sin perjuicio de las normas sobre desvinculación establecidas en el Decreto 1558 de 1998.

**Decreto 2659 de 1998 Artículo 4º.** Para impulsar la reposición de los equipos de transporte a que se refiere el presente decreto se establece una línea de crédito especial a través del IFI, el cual ofrecerá a los propietarios de los vehículos plazos hasta de 10 años y períodos de gracia hasta de 90 días, con diferentes sistemas de amortización.

Los desembolsos que se efectúen con cargo a esta línea estarán garantizados en por lo menos un 50% por certificados de garantía del Fondo Nacional de Garantías.

En la colocación de los recursos derivados de la mencionada línea de crédito podrán actuar como intermediarios los Bancos, las Corporaciones Financieras, las Compañías de Financiamiento Comercial (tradicionales y especializadas en leasing), las Corporaciones de Ahorro y Vivienda y los Organismos Cooperativos de Grado Superior que tengan cupo de redescuento en el IFI.

**Decreto 2659 de 1998 Artículo 5º.** De conformidad con lo previsto en el artículo 7º de la Ley 105 de 1993, las empresas de transporte y las organizaciones a que se refiere la citada disposición, con radio de acción metropolitano, distrital y/o municipal deberán ofrecer a los propietarios de vehículos programas periódicos

de reposición y establecer y reglamentar fondos que garanticen la reposición gradual del parque automotor. Para el efecto contarán con un término máximo de seis (6) meses, contado a partir de la vigencia de este decreto.

Para la reglamentación y funcionamiento de los fondos de reposición, las mencionadas empresas y organizaciones deberán permitir la efectiva participación de los propietarios de los vehículos a ellas vinculados.

Los recursos de los mencionados fondos deberán destinarse exclusivamente a los programas de reposición del parque automotor.

**Decreto 2659 de 1998 Artículo 6°.** La línea de crédito prevista en este decreto se establece igualmente para la renovación del parque automotor con vehículos usados de modelo 1986 en adelante.

**Decreto 2659 de 1998 Artículo 7°.** Para acceder a la línea de crédito a que se refiere el presente decreto, los propietarios de los vehículos deberán presentar la certificación expedida por la respectiva empresa en la cual conste el cumplimiento de lo establecido en el artículo 2° del mismo, sin perjuicio de los requisitos adicionales que de acuerdo con las normas legales y reglamentarias deben exigir las entidades financieras intermediarias para la celebración de operaciones activas de crédito.

## LIBRO SEGUNDO

### SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR MIXTO EN MOTOCARRO

#### SECCIÓN I OBJETO Y DEFINICIONES

**Decreto 4125 de 2008 Artículo 1°.** *Objeto.* El presente decreto tiene por objeto reglamentar la habilitación de las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor mixto en vehículos clase motocarro y el procedimiento para otorgar el permiso para la prestación de dicho servicio público de forma eficiente, segura, oportuna y económica, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores de transporte tales como la libre competencia y la iniciativa privada.

**Decreto 4125 de 2008 Artículo 2°.** *Servicio público de transporte terrestre automotor mixto en motocarro.* Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada y autorizada, a través de un contrato celebrado entre la empresa de transporte y cada una de las personas que utilizan el servicio para su traslado simultáneo con el de sus bienes o carga del sector veredal al centro urbano de acopio dentro de la jurisdicción de un municipio.

## SECCIÓN II HABILITACIÓN Y PRESTACIÓN DEL SERVICIO

**Decreto 4125 de 2008 Artículo 3°. Población.** En los municipios del territorio nacional con población total inferior a 50.000 habitantes, a partir de la vigencia del presente decreto el servicio público de transporte mixto veredal podrá prestarse en motocarros a través de empresas o cooperativas legalmente constituidas y habilitadas en el municipio correspondiente que tengan por objeto único el transporte, en las cuales los propietarios del parque automotor de motocarros sean dueños del ciento por ciento (100%) de la empresa.

**Parágrafo.** El servicio público de transporte en motocarro se autorizará para el radio de acción municipal. Excepcionalmente, cuando la prestación del servicio de transporte sea insuficiente o precaria en zonas de operación conformadas por varios municipios del territorio nacional con población total inferior a 50.000 habitantes, el Ministerio de Transporte podrá autorizar la prestación del servicio público de transporte en motocarro, en las condiciones y mediante el mismo procedimiento previsto en el presente decreto.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 83581 del 5 d agosto de 2010 y 11703 del 28 de diciembre de 2010** *“Por expresa disposición reglamentaria (Decreto 4125 de 2008), el transporte público mixto en vehículos motocarro, solamente podrá ser prestado y autorizado por la autoridad municipal respectiva, exclusivamente desde el sector veredal, al centro urbano de acopio dentro de la jurisdicción del municipio, y no podrá ser prestado en zonas diferentes a las allí establecidas, por cuanto se configura otra modalidad de servicio. No puede autorizarse ni prestarse este servicio público para el transporte de pasajeros con radio de acción municipal, debe prestarse de conformidad con lo preceptuado en los Decretos 170 y 172 y 175 de 2001 para el transporte mixto cuando la población del municipio respectivo supere los 50.000 habitantes, es decir por empresas debidamente habilitadas para tal efecto por la autoridad competente”*

**Decreto 4125 de 2008 Artículo 4°. Requisitos para la habilitación.** Las personas jurídicas interesadas en obtener habilitación para la prestación del servicio público de transporte mixto en motocarro a las que se refiere el artículo anterior, deberán cumplir con los siguientes requisitos:

1. Solicitud dirigida a la autoridad de transporte competente suscrita por el representante legal.
2. Certificado de existencia y representación legal, expedido con una antelación máxima de 30 días hábiles.
3. Descripción de la estructura organizacional de la empresa relacionando la preparación especializada y/o la experiencia laboral del personal administrativo profesional, técnico y tecnológico contratado por la empresa.
4. Relación del equipo de transporte con indicación del nombre y número de cédula del propietario, clase, marca, placa, modelo y demás especificaciones que permitan su identificación de acuerdo con las normas vigentes.
5. Descripción y diseño de los distintivos de la empresa.
6. Certificación suscrita por el representante legal sobre la implantación de programas de revisión y mantenimiento de los equipos, sistemas de abastecimiento de combustible y los mecanismos de protección de pasajeros y carga.

7. Balance general a la fecha de solicitud firmado por el representante legal certificado por contador público y revisor fiscal si de conformidad con la ley está obligado a tenerlo.
8. Demostración de un capital pagado<sup>130</sup> o patrimonio líquido<sup>131</sup>, de un (1) salario mínimo mensual legal vigente por cada motocarro que haga parte de la capacidad transportadora de la empresa.
9. Duplicado de la consignación a favor de la autoridad de transporte competente por el pago de los derechos que se causen, debidamente registrado por la entidad recaudadora.

**Decreto 4125 de 2008 Artículo 5°. Trámite de habilitación.** La autoridad competente dispondrá de un término no superior a 90 días para decidir sobre la solicitud de habilitación. La habilitación se concederá mediante resolución motivada en la que se especificará como mínimo el nombre, razón social o denominación, domicilio personal, capital pagado, patrimonio líquido, radio de acción y modalidad de la empresa.

**Decreto 4125 de 2008 Artículo 6°. Homologación.** La prestación del servicio público de transporte mixto en motocarro, deberá efectuarse con equipos homologados conforme a las características y especificaciones técnicas y de seguridad que determine el Ministerio de Transporte.

**Reglamentación:** Resolución 2181 de 2009

## CAPÍTULO I

### Requisitos para homologación de vehículos clase motocarro para el servicio público de transporte mixto

**Resolución 2181 de 2009 Artículo 1°. Requisitos técnicos generales.** Todos los motocarros deben tener configuración original de fábrica para el tránsito por el lado derecho de la vía y contar con los elementos, características y dispositivos señalados a continuación:

1. Dispositivos de alumbrado y señalización óptica.
2. Sistema de frenos.
3. Diferencial.
4. Construidos y equipados de forma que no tengan en el interior, ni en el exterior elementos salientes que representen peligro para sus ocupantes u otras personas.
5. Carrocería diseñada para evitar las salpicaduras de las ruedas y/o protegida por guardafangos o escarpines.
6. Dispositivos para reducir contaminación.

**Resolución 2181 de 2009 Artículo 2°. Dispositivos de alumbrado y señalización óptica.** Todos los motocarros deben contar con faros especialmente diseñados y fabricados para el tránsito por el lado derecho.

Está prohibida la instalación de otros tipos y colores de luces diferentes a las contempladas en el siguiente cuadro.

Tipo de luz	Cantidad	Color	Ubicación	Exigencia
Luz baja	1 ó 2	Blanco o	Delantera	Obligatorio

<sup>130</sup> Ver pie de página 97

<sup>131</sup> Ver pie de página 98

		Amarillo		
Luz alta	1 ó 62	Blanco o Amarillo	Delantera	Obligatorio
Luz direccional delantera	2	Amarillo o Naranja	Delantera	Obligatorio
Luz direccional posterior	2	Amarillo o Naranja	Posterior	Obligatorio
Luz de freno	2	Rojo	Posterior	Obligatorio
Luz de placa posterior	1	Blanco	Que ilumine la placa	Obligatorio

**Resolución 2181 de 2009 Artículo 3°. Sistema de frenos.** Todos los motocarros deben contar con un sistema de frenos de servicio que actúe simultáneamente en todas sus llantas y un freno de emergencia, diseñados e instalados por el fabricante del vehículo.

**Parágrafo 1°.** El freno de servicio deberá accionarse con pedal y se prohíbe que el mismo solo actúe en la llanta delantera de manera independiente de las traseras.

**Parágrafo 2°.** De manera transitoria y hasta diciembre 31 de 2010, los motocarros podrán disponer de dos sistemas de frenos de servicio separados que accionen independientemente en la llanta delantera y en las llantas traseras.

**Resolución 2181 de 2009 Artículo 4°. Diferencial.** Todos los motocarros deben contar con un diferencial o elemento mecánico que permite que las ruedas traseras derecha e izquierda giren a revoluciones diferentes, según este se encuentre tomando una curva hacia un lado o hacia el otro.

**Parágrafo.** La caja de velocidades de todo motocarro deberá contar con velocidad de reversa.

**Resolución 2181 de 2009 Artículo 5°. Neumáticos.** Los motocarros deben estar equipados con neumáticos de las dimensiones y características previstas por el fabricante del vehículo.

En ningún caso se permitirán neumáticos que sobresalgan del borde lateral del vehículo, que hagan contacto con los guardafangos o algún elemento de la suspensión, o que afecten el radio de giro.

Los neumáticos de los motocarros deben presentar, durante toda su utilización, una profundidad mínima de 2 milímetros en las ranuras principales situadas en la zona central de la banda de rodamiento.

**Resolución 2181 de 2009 Artículo 6°. Instrumentos e indicadores para el control de operación.** Los indicadores de luces e instrumentos deben estar colocados frente al conductor y ser de fácil visualización, pueden estar de modo conjunto en el tablero del vehículo o distribuidos en él.

Luz testigo de luz alta	Luz testigo de direccionales	Velocímetro	Indicador de nivel de combustible
Obligatorio	Obligatorio	Obligatorio	Obligatorio

**Parágrafo.** El indicador de nivel de combustible no será obligatorio para aquellos vehículos dotados con tanque de combustible con reserva.

**Resolución 2181 de 2009 Artículo 7°. Retrovisores y visor de punto ciego.** Los motocarros deben contar con espejos retrovisores y visores de acuerdo al siguiente cuadro:

Retrovisor Interior	Retrovisor principal izquierdo	Retrovisor principal derecho
Opcional	Obligatorio	Obligatorio

**Resolución 2181 de 2009 Artículo 8°.** *Dispositivos para reducir contaminación.* Los motocarros deberán contar con motores que cumplan con los niveles de emisión establecidos en la Resolución 910 de 2008 del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial o en las normas que los modifiquen, sustituyan o adicione.

El silenciador del sistema de escape debe amortiguar los ruidos producidos por la combustión en el motor, reduciéndolos a fin de cumplir con la normativa vigente en Límites Máximos Permisibles para ruidos.

**Resolución 2181 de 2009 Artículo 9°.** *Colores.* Los motocarros autorizados para la prestación del servicio público de transporte mixto deberán ser en su totalidad pintados en color blanco sin propaganda o publicidad alguna.

En la parte posterior del vehículo, deberá pintarse en toda la sección, franjas alternas de 10 centímetros de ancho en colores amarillos y negros, con inclinación de 45 grados y una altura mínima de 30 centímetros.

**Resolución 2181 de 2009 Artículo 10.** *Requisitos de chasis y carrocería.*

1. El chasis debe ser monoestructural, que garantice la seguridad y estabilidad del vehículo.
2. El motor debe tener una cilindrada de más de 150 centímetros cúbicos. Adicionalmente, deberá contar con una certificación del fabricante del vehículo en la que conste que la capacidad de ascenso es superior a 17%.
3. En todos los asientos para pasajeros deben estar instalados cinturones de seguridad mínimo de dos puntos. Para los motocarros cuya carrocería incluya el conductor se debe instalar el cinturón de seguridad. En los motocarros cuya carrocería no incluya el conductor, este deberá hacer siempre uso del casco de seguridad.
4. Deben disponer de entradas y/o puertas laterales de acceso al vehículo por ambos costados y/o en la parte posterior del mismo.
5. La plataforma y los peldaños deben ser de materiales antideslizantes y metálicos.
6. La carrocería debe cubrir la totalidad de motocarro o al menos el habitáculo de los pasajeros.
7. El espacio interno para los pasajeros deberá cumplir con las siguientes condiciones:
  - La disposición de las sillas para pasajeros podrá ser transversal o longitudinal.
  - Separación entre el asiento de pasajeros y del conductor: 650 milímetros mínimo, medido en la base del espaldar del asiento de pasajeros, cuando la disposición de los asientos sea transversal al vehículo.
  - Profundidad del asiento para pasajeros: 350 milímetros mínimo.
  - Ancho del asiento por pasajero: 380 milímetros mínimo.
  - Altura del espaldar: 400 milímetros mínimo.
  - Altura de asiento: 400 milímetros mínimo.

## **CAPÍTULO II**

### **Requisitos para acondicionamiento de motocicletas a motocarros**

**Resolución 2181 de 2009 Artículo 11.** Las motocicletas de servicio particular que se acondicionen en motocarro para el transporte mixto deberán cumplir con las especificaciones y condiciones técnicas y de seguridad establecidas en la presente resolución.

**Parágrafo.** La verificación del cumplimiento de las especificaciones señaladas, deberán ser realizadas por los Centros de Diagnóstico Automotor, como requisito para reconocer la transformación.

### **CAPÍTULO III**

#### **Requisitos de homologación para el transporte de carga**

**Resolución 2181 de 2009 Artículo 12.** Los motocarros destinados al transporte de carga, deberán cumplir con las condiciones descritas en la presente resolución, excepto el artículo 9° de la misma y con los numerales 3 al 7 del artículo 10.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 37481 del 06 de abril de 2009.** *“... en principio los vehículos clase motocarro no se consideran suficientemente seguros para transitar por las vías en igualdad de condiciones de los demás vehículos de servicio público, pero en consideración a la falta de transporte en algunos pequeños municipios, y a la problemática social generada por el mototaxismo se permitió la creación y habilitación de este tipo de empresas de transporte público”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 73281 del 3 de marzo de 2010** *“De lo anterior se concluye: 1. El vehículo clase motocicleta no está autorizado para prestar el servicio público de transporte de personas y/o carga en ninguna modalidad. 2. Existe la modalidad de transporte Mixto en Motocarro, reglamentada por el decreto 4125 del 2008, que solo podrá autorizarse una vez se determine la metodología para realizar los estudios de oferta y demanda, se establezca la demanda insatisfecha y se adelanten los concursos públicos para la adjudicación de nuevos servicios”.*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 12100 del 8 de marzo de 2007** *“...si bien es cierto las cuatrimotos son vehículos automotores que pueden transportar personas o carga con una capacidad hasta 770 kilogramos, también es cierto que el Ministerio de Transporte debe homologarlas conforme lo indica el Decreto 2150 de 1995 y la Ley 769 de 2002 artículo 37. Por lo tanto consideramos que se debe adelantar el trámite de homologación ante el Ministerio de Transporte, con base en las características de la ficha técnica del vehículo (manual del vehículo), formulario de homologación que lo puede adquirir en las Direcciones Territoriales de esta entidad.”*

**Decreto 4125 de 2008 Artículo 7°.** *Acceso al servicio.* El permiso para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor mixto en motocarro se otorgará mediante concurso público en el que se garantice la libre concurrencia y la iniciativa privada, con arreglo a lo dispuesto en el presente decreto.

El permiso es revocable e intransferible y obliga a su beneficiario a cumplir las condiciones establecidas en el acto que lo concedió.

Para participar en el concurso no es condición previa estar habilitado como empresa de transporte mixto en motocarro. En todo caso, si la empresa resulta favorecida con la adjudicación del servicio, deberá solicitar y obtener habilitación en esta modalidad de acuerdo con los requisitos y condiciones señalados en este decreto.

**Decreto 4125 de 2008 Artículo 8°.** *Estudios previos de oferta y demanda.* La autoridad municipal de transporte competente deberá elaborar los estudios de oferta y demanda de necesidades del servicio, de acuerdo con la metodología establecida por el Ministerio de Transporte para tales efectos.

**Reglamentación:** Resolución 478 de 2010 Ver Página 345

**Decreto 4125 de 2008 Artículo 9°.** *Aprobación previa del Ministerio de Transporte.* Como requisito previo a la apertura del concurso, la autoridad competente deberá remitir los estudios a los que hace referencia el artículo 9° del presente decreto así como los términos de referencia al Ministerio de Transporte para su revisión y aprobación a través de acto administrativo. Una vez aprobados se podrá iniciar el concurso.

**Decreto 4125 de 2008 Artículo 10.** *Apertura del concurso público.* Una vez aprobados los estudios previos y los términos de referencia la autoridad competente ordenará iniciar el concurso público.

Dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la apertura del concurso, se publicará el aviso del mismo por una sola vez, el día martes, en un diario de circulación local o en el medio idóneo para publicar los actos del municipio.

Las empresas presentarán sus propuestas dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la publicación del aviso.

**Decreto 4125 de 2008 Artículo 11. Seriedad de la propuesta.** La empresa interesada en participar en el concurso deberá presentar con la propuesta una póliza expedida por una compañía de seguros legalmente autorizada que garantice las obligaciones surgidas de la propuesta hasta su adjudicación, con una vigencia como mínimo igual al término del concurso y cuatro meses más y por un valor asegurado mínimo de cien (100) salarios mínimos mensuales legales vigentes.

La póliza se deberá ampliar cuando se extienda el término para adelantar el concurso.

**Decreto 4125 de 2008 Artículo 12. Evaluación de propuestas.** La evaluación de las propuestas se hará de acuerdo con los criterios objetivos del concurso, que en cada caso se determinen en los términos de referencia.

El acto de adjudicación se expedirá en audiencia pública mediante acto administrativo motivado que se notificará en los términos del Código Contencioso Administrativo.

**Parágrafo.** Contra el acto administrativo que otorga el acto de adjudicación, proceden los recursos de la vía gubernativa de conformidad con el Código Contencioso Administrativo.

**Decreto 4125 de 2008 Artículo 13. Prestación del servicio.** Las empresas adjudicatarias que cuenten con habilitación vigente dentro de un plazo no superior a tres (3) meses, contados a partir de la fecha de expedición del permiso, deberán iniciar la prestación del servicio por el término de tres (3) años, previa acreditación ante la autoridad competente de la existencia de los vehículos en la cantidad y las demás condiciones de la propuesta.

Las empresas adjudicatarias que no cuenten con habilitación, tendrán un plazo máximo de cuatro (4) meses para obtener habilitación e iniciar la prestación del servicio, contados a partir de la ejecutoria del acto de autorización del permiso.

Si el adjudicatario no entra a prestar el servicio dentro del plazo señalado en el presente artículo, se hará efectivo el valor de la garantía constituida para responder por la seriedad de la propuesta.

En este evento la entidad, dentro de los quince (15) días siguientes mediante acto administrativo debidamente motivado, podrá otorgar el permiso al proponente calificado en segundo lugar, siempre y cuando su propuesta cumpla con las condiciones establecidas en los términos de referencia para la prestación del servicio.

**Decreto 4125 de 2008 Artículo 14. Renovación del permiso.** La empresa deberá informar a la autoridad competente su interés en continuar con la prestación de este servicio, dentro de los seis (6) meses anteriores al vencimiento del permiso. Dentro de los cinco días siguientes a que se radique el documento en que el operador manifieste su interés, este hará pública su manifestación a través de un medio de

comunicación escrito de amplia circulación local, de lo cual deberá allegar copia a la autoridad competente. Surtido el trámite anterior, la autoridad competente evaluará la calidad de la prestación del servicio para lo cual deberá implementar mecanismos de participación ciudadana para efectos de adoptar la decisión administrativa correspondiente. En caso de negarse la renovación del permiso, la autoridad competente iniciará de oficio la apertura del concurso público.

**Decreto 4125 de 2008 Artículo 15. Propiedad de los equipos.** La prestación del servicio público de transporte en motocarro sólo podrá realizarse por la empresa a través del propietario del equipo para lo cual deberá acreditar los siguientes requisitos dentro de los términos previstos para iniciar la prestación del servicio, según el caso:

1. Relación del equipo automotor con el que se prestará el servicio, con indicación del nombre y cédula del propietario, clase, marca, placa, modelo, número de chasis, capacidad, y demás especificaciones que permitan su identificación de acuerdo con las normas vigentes.
2. Copia de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas en el presente decreto.

**Decreto 4125 de 2008 Artículo 16. Color de los equipos y tarjeta de operación.** Los vehículos motocarro autorizados para la prestación del servicio público de transporte mixto deberán ser en su totalidad pintados en color blanco sin propaganda o publicidad alguna y para la operación de los mismos se requerirá la obtención de la tarjeta de operación.

Para efectos del otorgamiento de la tarjeta de operación para esta modalidad de servicio se tendrán en cuenta los requisitos previstos en los artículos 46 a 53 del Decreto 175 del 2 de febrero de 2001.

**Decreto 4125 de 2008 Artículo 17. Capacidad transportadora.** La capacidad transportadora es el número de vehículos requeridos y exigidos para la adecuada y racional prestación de los servicios autorizados.

La autoridad competente fijará la capacidad transportadora mínima y máxima con la cual la empresa prestará los servicios autorizados.

La capacidad transportadora máxima no podrá ser superior a la capacidad mínima incrementada en un veinte por ciento (20%). El parque automotor no podrá exceder los límites de la capacidad transportadora.

El incremento de la capacidad transportadora estará supeditado a la adjudicación de nuevos servicios.

**Decreto 4125 de 2008 Artículo 18. Seguros.** De conformidad con los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio, las empresas de transporte público terrestre automotor mixto en motocarro deberán tomar con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las ampare contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora, así:

1. Póliza de responsabilidad civil contractual, que deberá cubrir al menos los siguientes riesgos:
  - a) Muerte;
  - b) Incapacidad permanente;
  - c) Incapacidad temporal;

d) Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios.

El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 smmlv, por persona.

2. Póliza de responsabilidad civil extracontractual, que deberá cubrir al menos los siguientes riesgos:

a) Muerte o lesiones a una o más personas;

b) Daños a bienes de terceros.

El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 smmlv, por persona.

**Decreto 4125 de 2008 Artículo 19.** *Vigencia de los seguros.* La vigencia de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual será condición para la operación de los vehículos vinculados legalmente a las empresas autorizadas para la prestación del servicio en esta modalidad.

La compañía de seguros que ampare a la empresa de transporte con relación a los seguros de que trata el presente capítulo, deberá informar a las autoridades competentes la terminación automática del contrato de seguro por mora en el pago de la prima o la revocación unilateral del mismo, dentro de los 30 días hábiles siguientes a la fecha de terminación o de revocación, según el caso.

### **SECCIÓN III DISPOSICIONES FINALES**

**Decreto 4125 de 2008 Artículo 26.** *Tarifas.* Compete a las autoridades locales la fijación de las tarifas de servicio público de transporte terrestre automotor mixto en motocarro, las cuales se establecerán con sujeción a la realización de los estudios de costos a la canasta del transporte, como mínimo en cada año y de conformidad con las políticas y los criterios fijados por el Ministerio de Transporte.

**Parágrafo.** En aquellos municipios donde no se efectúen los estudios de costos de que trata el presente artículo, el incremento de las tarifas no podrá ser superior a la meta de inflación definida por el Banco de la República, para el respectivo año.

**Decreto 4125 de 2008 Artículo 27.** *Transitorio.* Las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte mixto en motocarros podrán vincular transitoriamente vehículos particulares de este tipo, que cumplan con las especificaciones técnicas y de seguridad establecidas por el Ministerio de Transporte.

A partir del 31 de diciembre de 2010, ningún vehículo particular acondicionado o adquirido de fábrica como tal, podrá prestar el servicio público terrestre automotor mixto en motocarro.

**Parágrafo.** El acondicionamiento de motocicleta a motocarro deberá efectuarse de acuerdo con las especificaciones y condiciones técnicas y de seguridad que establezca el Ministerio de Transporte.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 63171 del 2 de julio de 2009** “ *Es importante precisar que de acuerdo con el artículo 27 transitorio del precitado Decreto, las empresas de transporte para prestar servicios podrán vincular transitoriamente vehículos particulares que cumplan con las especificaciones técnicas y de seguridad establecidas por el Ministerio de Transporte, lo cual significa que dichos automotores deberán ser acondicionados con tres (3) ruedas y cumplir con las especificaciones técnicas de la resolución N°2181 del 29 de mayo de 2009 para efectos de homologación, razón por la que no es viable la prestación de este servicio con vehículos motocicletas de dos (2) ruedas*”

**PARTE CUARTA**  
**TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE PASAJEROS**  
**LIBRO PRELIMINAR**

**CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS**

**Código de Comercio Artículo 1000. Modificado D.E. 01 de 1990 Artículo 15.** El pasajero estará obligado a pagar el pasaje y a observar las condiciones de seguridad impuestas por el transportador y por los reglamentos oficiales y a cumplir los reglamentos de la empresa, estos últimos siempre y cuando estén exhibidos en lugares donde sean fácilmente conocidos por el usuario o se inserten en el boleto o billete.

El contrato celebrado para sí por persona relativamente incapaz no será anulable.

**Código de Comercio Artículo 1001.** El boleto o billete expedido por el empresario de transporte deberá contener las especificaciones que exijan los reglamentos oficiales y sólo podrá transferirse conforme a éstos.

**Código de Comercio Artículo 1002. Modificado D.E. 01 de 1990 Artículo 16.** El pasajero podrá desistir del transporte contratado con derecho a la devolución total o parcial del pasaje, dando previo aviso al transportador, conforme se establezca en los reglamentos oficiales, el contrato o en su defecto, por la costumbre.

**Código de Comercio Artículo 1003.** El transportador responderá de todos los daños que sobrevengan al pasajero desde el momento en que se haga cargo de éste. Su responsabilidad comprenderá, además, los daños causados por los vehículos utilizados por él y los que ocurran en los sitios de embarque y desembarque, estacionamiento o espera, o en instalaciones de cualquier índole que utilice el transportador para la ejecución del contrato.

Dicha responsabilidad sólo cesará cuando el viaje haya concluido; y también en cualquiera de los siguientes casos:

1. Cuando los daños ocurran por obra exclusiva de terceras personas;
2. Cuando los daños ocurran por fuerza mayor, pero ésta no podrá alegarse cuando haya mediado culpa imputable al transportador, que en alguna forma sea causa del daño;
3. Cuando los daños ocurran por culpa exclusiva del pasajero, o por lesiones orgánicas o enfermedad anterior del mismo que no hayan sido agravadas a consecuencias de hechos imputables al transportador, y
4. Cuando ocurra la pérdida o avería de cosas que conforme a los reglamentos de la empresa puedan llevarse "a la mano" y no hayan sido confiadas a la custodia del transportador.

**Código de Comercio Artículo 1004.** El transporte del equipaje del pasajero y de las cosas que el transportador se obligue a conducir como parte del contrato de transporte

de personas o como contrato adicional o distinto, se sujetará a las reglas prescritas en los artículos 1013 y siguientes.

**Código de Comercio Artículo 1005. Modificado D.E. 01 de 1990 Artículo 17.** El transportador que, a sabiendas, se obligue a conducir enfermos, dementes, menores de edad, deberá prestarles dentro de sus posibilidades, los cuidados ordinarios que exijan su estado o condición. Además, responderá de los perjuicios causados por falta de esos cuidados y, en todo caso de los que ocasionen estas personas a los demás pasajeros o cosas transportadas.

La responsabilidad y demás obligaciones inherentes al contrato, respecto de los enfermos, menores o dementes, sólo cesarán cuando sean confiados a quienes hayan de hacerse cargo de ellos, según las instrucciones dadas al transportador.

Las cláusulas de exoneración de responsabilidad en relación con los hechos de que trata este artículo no producirán efectos.

**Código de Comercio Artículo 1006.** Los herederos del pasajero fallecido a consecuencia de un accidente que ocurra durante la ejecución del contrato de transporte, no podrán ejercitar acumulativamente la acción contractual transmitida por su causante y la extracontractual derivada del perjuicio que personalmente les haya inferido su muerte; pero podrán intentarlas separada o sucesivamente.

En uno y otro caso, si se demuestra, habrá lugar a la indemnización del daño moral.

**Código de Comercio Artículo 1007.** El transportador podrá retener total o parcialmente el equipaje y demás cosas del pasajero que transporte mientras no le sea pagado el valor del correspondiente pasaje o el del flete de tales cosas o equipaje, cuando haya lugar a ello.

## LIBRO PRIMERO

### TRANSPORTE INTERMUNICIPAL O INTERURBANO DE PASAJEROS

#### SECCIÓN I PARTE GENERAL

#### TÍTULO I OBJETO Y PRINCIPIOS

**Decreto 171 de 2001 Artículo 1º. Objeto y Principios.** El presente Decreto tiene como objeto reglamentar la habilitación de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera y la prestación por parte de estas de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como son la libre competencia y la iniciativa privada, a los cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la Ley y los Convenios Internacionales.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, Concepto 1551 de 2004, CP Gustavo Aponte

### **El Transporte público de pasajeros es un servicio público. Marco constitucional y legal.**

*El transporte es una actividad que permite la movilización de personas o cosas de un lugar a otro, mediante la utilización de diversos medios y modalidades, sujeta a la intervención del Estado<sup>132</sup>, la cual puede ser desarrollada directamente por las personas naturales en ejercicio de la libertad de circulación y movimiento, o bien, por empresas o entidades dedicadas profesionalmente a esta actividad en desarrollo de la libertad de realizar actividades económicas y la iniciativa privada en condiciones de libre competencia ( art. 333 de la C. P. ), en cuyo caso se trata de un servicio público inherente a la finalidad social del Estado. Si bien es un servicio público que puede ser prestado por los particulares, su regulación, dirección, control y vigilancia corresponde expresamente al Estado, quien tiene la responsabilidad de garantizar su prestación eficiente. Compete por lo tanto al legislador establecer su régimen jurídico conforme lo dispone el artículo 365 de la Constitución Política, en armonía con el artículo 150 numeral 23.*

*Estas atribuciones del legislador se han concretado con la expedición de las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, la primera de las cuales define el transporte público 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, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica", cuya operación es calificada legalmente como un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejerce el control y vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad ( art. 3° ).*

*La misma ley 105 en el artículo 3° prevé las condiciones de acceso a la prestación del servicio...*

*Sobre la competencia de reglamentación atribuida al Gobierno, la Corte Constitucional declaró su exequibilidad con fundamento en que el contenido mismo del precepto mencionado señala que la reglamentación aludida queda circunscrita a la determinación de "condiciones de carácter técnico u operativo" para la mejor prestación del servicio público de transporte, asuntos éstos que por su propia naturaleza son cambiantes, lo que justifica que esas condiciones se fijen por actos administrativos sin que el legislador tenga que ocuparse minuciosamente de cada uno de ellos<sup>133</sup>, señalando con ello el alcance de la potestad reglamentaria en la materia.*

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, Concepto 1551 de 2004, CP Gustavo Aponte

### **Marco reglamentario del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera.**

*El Gobierno Nacional mediante el decreto 1557 de 1998 reglamentó el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, a que se refieren las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, y en él reguló la habilitación para operar que deben solicitar y obtener las empresas interesadas en la prestación del servicio y las condiciones organizativas, técnicas, financieras, de seguridad y de seguros requeridas ( arts. 6° a 18 ), los requisitos de operación - capacidad transportadora, vinculación y desvinculación de vehículos, tarjetas de operación ( arts. 43 a 60 ) - y la regulación del "servicio básico" ( arts. 20 a 38 ).*

*Igualmente señaló el procedimiento de acceso a la prestación del "servicio preferencial de lujo" para las empresas legalmente habilitadas que estén prestando el "servicio básico", en alguna ruta en el país, y que acrediten los requisitos exigidos (art. 39). El procedimiento establecía que verificado su cumplimiento, el Ministerio de Transporte debía decidir sobre la solicitud. Allí se dispuso también que la empresa beneficiaria tenía la obligación de servir la ruta con las*

<sup>132</sup> Sobre la intervención del Estado en materia de transporte, esta Sala se pronunció en forma extensa en la Consulta No 1.454 de 2002.

<sup>133</sup> Se lee en la sentencia: "6.2. Con respecto al inciso cuarto del numeral 6 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993, que dispone que "el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte o sus organismos adscritos reglamentará las condiciones de carácter técnico u operativo para la prestación del servicio, con base en estudios de demanda potencial y capacidad transportadora", la Corte no encuentra quebranto de ninguna norma constitucional, pues, de un lado el contenido mismo del precepto mencionado señala que la reglamentación aludida queda circunscrita a la determinación de "condiciones de carácter técnico u operativo" para la mejor prestación del servicio público de transporte, asuntos éstos que por su propia naturaleza son cambiantes, lo que justifica que esas condiciones se fijen por actos administrativos sin que el legislador tenga que ocuparse minuciosamente de cada uno de ellos, y, por otra parte, en la norma en cuestión se le señala a la administración que esa regulación técnico- operativa, no podrá ser arbitraria o caprichosa, sino "con base en estudios de demanda potencial y capacidad transportadora", es decir se le señalan por la ley los límites con sujeción a los cuales podrá expedir los actos administrativos correspondientes." (Sentencia C- 066 de 1999).

características ofrecidas, por un término no inferior a tres (3) años. Vencidos los tres (3) años iniciales, o de la prórroga si la hubiere, la empresa deberá informar al Ministerio de Transporte si continúa con la prestación de este servicio.

Este decreto fue derogado expresamente por el decreto 171 de 2001 (art. 73), reglamentario del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, cuyo contenido es similar a la norma derogada. Para efectos de la consulta se destaca la sujeción de la prestación del servicio a la expedición de un permiso o a la celebración de un contrato de concesión o de operación por parte del Ministerio de Transporte, el carácter revocable del permiso y la obligación del beneficiario de cumplir las condiciones establecidas en el acto administrativo que lo conceda ( art. 23 ). Igualmente se prevé que la prestación del servicio público de transporte de pasajeros por carretera, **excepto en el nivel “preferencial de lujo”**, será regulada y su autorización **será el resultado de una licitación pública**, en la que se garantizará la libre concurrencia y la iniciativa privada para la creación de nuevas empresas ( art. 24 ).

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado Sección Primera, Sentencia del 1 de Octubre de 2004, Expediente 11001-03-24-000-2002-0385-01, CP Rafael E. Ostau de Lafont Pianeta

...la Corte Constitucional, en sentencia C-066 de 1999, con ponencia de los Magistrados Alfredo Beltrán Sierra y Fabio Morón Díaz declaró inexecutable el parágrafo del artículo 11 y el artículo 89 de la Ley 336 de 1996, en cuanto impusieron un límite al ejercicio de la potestad reglamentaria, pues de la misma goza en forma permanente el Presidente de la República, por expresa disposición del artículo 189, numeral 11, de la Constitución Política.

...el legislador no puede imponerle al Ejecutivo cortapisas de índole temporal, cuando es la propia Constitución, norma de normas y, por lo tanto, prevalente sobre cualquiera otra, quien le otorgó sin límite en el tiempo la facultad de expedir los decretos, resoluciones y órdenes necesarios para la cumplida ejecución de las leyes.

En cuanto a que el Decreto acusado va más allá de la ley que reglamenta, la Sala observa que en el Título I, Capítulo I, el Decreto acusado fija su objeto; en el II señala su ámbito de aplicación, reitera algunos conceptos definidos en la Ley 105 de 1993 y define otros; en el III clasifica la actividad transportadora según la forma de prestación y nivel del servicio; y en el IV señala la autoridad de transporte; en el Título II, Capítulo I, establece que las empresas legalmente constituidas interesadas en prestar el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera deberán solicitar y obtener habilitación para operar; en el II fija las condiciones y requisitos para obtener tal habilitación; en el III señala el trámite de la habilitación; y en el IV la vigencia de la habilitación; en el Título III los seguros que deben tomar las empresas de transporte público terrestre automotor de pasajeros por carretera; en el Título IV, Capítulo I, el radio de acción del transporte público terrestre automotor de pasajeros por carretera; en el II, lo referente al acceso a la prestación del servicio; en el III el procedimiento para la adjudicación de rutas y horarios en los niveles de servicio básico y de lujo; en el IV el procedimiento para acceder a la prestación del servicio en el nivel preferencial de lujo (declarado nulo mediante sentencia de 25 de febrero de 2003); en el V señala los aspectos generales en la operación y en la prestación del servicio; en el VI trata lo relacionado con la capacidad transportadora; en el VII establece las condiciones de vinculación y desvinculación de equipos; y en el VIII se refiere a las tarjetas de operación; y, finalmente, en el Título V fija la obligatoriedad de los seguros, y el régimen de transición.

Ha sido reiterada la jurisprudencia de esta Corporación en el sentido de que la potestad que tiene el Presidente de la República para desarrollar las leyes se caracteriza porque no se agota con su ejercicio inicial y porque, en términos generales, es potestativo de su titular definir cuáles son y con qué detalles las normas de la ley que requieren reglamentación o desarrollo. Los límites de esta facultad o potestad los señala la necesidad de cumplir debidamente el estatuto desarrollado, porque si los ordenamientos expedidos por el Congreso suministran todas las nociones indispensables para su ejecución, el órgano administrativo no tendría nada que agregar, y por lo tanto no habría oportunidad de ejercitarla.

También ha sostenido esta Corporación que el reglamento debe desarrollar no sólo lo que hay expreso en la ley, sino lo que hay implícito en ella, de suerte que no se convierta en una mera reproducción de aquélla.

Como quiera que el actor se limitó a aseverar que el Ejecutivo excedió la potestad reglamentaria, sin expresar concretamente cuáles fueron los excesos en que incurrió el Gobierno Nacional, carga que le correspondía, pues sabido es el carácter rogado de la jurisdicción contencioso administrativa, debe también esta Corporación desestimar el cargo analizado.

*Finalmente, tampoco puede prosperar el cargo de violación del artículo 150, numeral 10, de la Constitución Política, según el cual el Congreso podrá revestir, hasta por seis meses, al Presidente de la República de precisas facultades para expedir decretos con fuerza de ley cuando la necesidad lo exija o la conveniencia pública lo aconseje, siempre y cuando tales facultades sean expresamente solicitadas por el Gobierno y sean aprobadas por la mayoría absoluta de los miembros de una y otra Cámara, por la simple y llana razón de que el Decreto acusado fue expedido en ejercicio de la potestad reglamentaria a que se refiere el artículo 189, numeral 11, ibídem..*

## **TÍTULO II AMBITO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES**

**Decreto 171 de 2001 Artículo 2º. *Ámbito de Aplicación.*** Las disposiciones contenidas en el presente Decreto se aplicarán integralmente a la modalidad de Transporte Público Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera de acuerdo con los lineamientos establecidos en las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996.

**Decreto 171 de 2001 Artículo 3º. *Actividad Transportadora.*** De conformidad con el artículo 6 de la Ley 336 de 1996, se entiende por actividad transportadora un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios Modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes, basadas en los reglamentos del Gobierno Nacional.

**Decreto 171 de 2001 Artículo 4º. *Servicio Público.*** De conformidad con el artículo 3 de la Ley 105 de 1993, el 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, sujeto a una contraprestación económica.

**Concepto Ministerio de Transporte N°29904 del 27 de junio de 2006:** “... solamente se puede prestar el servicio público de transporte en vehículo matriculados en el servicio público afiliados a una empresa de transporte debidamente habilitada por la autoridad competente, no en el servicio particular como tampoco en motos, (...)”

**Decreto 171 de 2001 Artículo 5º. *Transporte Privado.*** De acuerdo con el artículo 5 de la Ley 336 de 1996, el 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.

Quando no se utilicen equipos propios, la contratación del servicio de transporte deberá realizarse con empresas de transporte público legalmente constituidas y debidamente habilitadas.

**Decreto 171 de 2001 Artículo 6º. *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.

**Comentario del Editor:** Esta disposición establece un elemento esencial de esta modalidad de servicio que consiste en la necesidad en que las rutas donde se preste, deben estar previa y legalmente otorgadas, no obstante lo anterior debemos complementar esta definición indicando que esta modalidad consiste en el traslado de personas entre un origen y un destino, pero siempre y cuando dicho origen y dicho destino correspondan a dos municipios o distritos diferentes que no hagan parte de una misma área metropolitana; esta complementación debemos hacerla en la medida que tal como está definida por el artículo presente, podría encajar en dicha acepción también el transporte colectivo, por ello debemos hacer la claridad.

**Decreto 171 de 2001 Artículo 7°. Definiciones.** Para la interpretación y aplicación del presente Decreto, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

**Demanda Total Existente de Transporte:** Es el número de pasajeros que necesita movilizarse en una ruta y en un período de tiempo.

**Demanda Insatisfecha de Transporte:** Es el número de pasajeros que no cuentan con servicio de transporte para satisfacer sus necesidades de movilización dentro de un sector geográfico determinado y corresponde a la diferencia entre la demanda total existente y la oferta autorizada.

**Despacho:** Es la salida de un vehículo de una terminal de transporte, en un horario autorizado y/o registrado.

**Determinación del Número de Habitantes:** Se establece teniendo en cuenta el último censo de población adelantado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística - DANE.

**Edad del Equipo Automotor Ofertado:** Es el cálculo resultante de la diferencia entre el año en que se hace la evaluación o el estudio y el año del modelo del vehículo.

**Edad Promedio del Parque Automotor:** Es el promedio ponderado de la edad de todo el equipo de la empresa, independiente de la clase de vehículo.

**Horarios Disponibles:** Son los horarios establecidos en los estudios de demanda que no han sido autorizados.

**Nivel de Servicio:** Son las condiciones de calidad bajo las cuales la empresa presta el servicio de transporte, teniendo en cuenta las especificaciones y características técnicas, capacidad, disponibilidad y comodidad de los equipos, la accesibilidad de los usuarios al servicio, régimen tarifario y demás servicios que se presten dentro y fuera de los vehículos.

**Oferta de Transporte:** Es el número total de sillas autorizadas a las empresas para ser ofrecidas a los usuarios, en un período de tiempo y en una ruta determinada.

**Paz y Salvo:** Es el documento que expide la empresa de transporte al propietario del vehículo, en el que consta la inexistencia de obligaciones derivadas exclusivamente del contrato para la vinculación.

**Plan de Rodamiento:** Es la programación para la utilización plena de los vehículos vinculados a una empresa para que de manera racional y equitativa cubran la totalidad de rutas y despachos autorizados y/o registrados, contemplando el mantenimiento de los mismos.

**Planilla Única de Viaje Ocasional:** Es el documento que debe portar todo conductor de vehículo de servicio público de esta modalidad para la realización de un viaje ocasional.

**Radio de Acción:** Es el ámbito de operación autorizado a una empresa dentro del perímetro de los servicios asignados.

**Ruta:** Es el trayecto comprendido entre un origen y un destino, unidos entre sí por una vía, con un recorrido determinado.

**Sistema de Rutas:** Es el conjunto de rutas necesarias para satisfacer la demanda de transporte de un área geográfica determinada.

**S.M.M.L.V.:** Salario Mínimo Mensual Legal Vigente.

**Tarifa:** Es el precio que pagan los usuarios por la utilización del servicio público de transporte en una ruta y nivel de servicio determinado.

**Reglamentación:** Resolución 3600 de 2001

**Resolución 3600 de 2001 Artículo 1º. Libertad de tarifas.** Establecer, a partir del 1º de junio de 2001, la libertad de tarifas para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera.

**Parágrafo.** El desarrollo de la libertad tarifaria se deberá enmarcar dentro de los parámetros establecidos en la Ley 155 de 1959 y el Decreto 2153 de 1992, quedando prohibido a las empresas la práctica de conductas que afecten la libre y sana competencia.

**Resolución 3600 de 2001 Artículo 2º. Difusión de las tarifas.** Con una antelación no menor a cinco (5) días de su puesta en vigencia, las empresas de transporte deberán difundir y mantener informados a los usuarios acerca de las tarifas que cobrarán en las diferentes rutas autorizadas, discriminándolas según el nivel de servicio.

**Resolución 3600 de 2001 Artículo 3º. Estructura de costos.** Las empresas de transporte mantendrán en sus archivos los estudios y las estructuras de costos, elaborados directamente o a través de las entidades gremiales, que dieron origen al cálculo de las tarifas establecidas.

Las estructuras de costos deberán tener en cuenta los derechos de uso de los terminales de transporte terrestre, según el nivel de servicio, el seguro de pasajeros y el valor correspondiente que se destinará para la reposición de los equipos, de acuerdo con el programa y el fondo de reposición.

Los estudios y las estructuras de costos podrán ser requeridos en cualquier momento por el Ministerio de Transporte y por la Superintendencia de Puertos y Transporte, dando lugar su inexistencia o no presentación a la sanción establecida en el artículo 13 del Decreto 176 de 2001 o la norma que lo modifique o sustituya.

**Parágrafo.** Para efectos del pago de los derechos por uso de los terminales de transporte, las empresas de transporte continuarán cancelando los valores que se calcularon con base en la tarifa máxima fijada para cada ruta, en la Resolución 222 de 2000<sup>134</sup>.

**Resolución 3600 de 2001 Artículo 4º. Seguimiento y evaluación.** Con el fin de evaluar la conveniencia de la libertad de tarifas establecida en la presente resolución, el Ministerio de Transporte hará seguimiento permanente del comportamiento y fluctuación de las tarifas en períodos trimestrales, para mantener la medida o adoptar los respectivos mecanismos de intervención.

**Resolución 3600 de 2001 Artículo 5º. Veeduría.** Para efectos del seguimiento establecido en el artículo anterior, se conformará un Comité de seguimiento y control social integrado de la siguiente manera:

1. El Director General de Transporte y Tránsito Automotor o su delegado. Dos (2) delegados de la Policía de Carretera.
2. Dos (2) delegados de los gremios representativos de las empresas de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera.
3. Un (1) delegado de los terminales de transporte terrestre.

---

<sup>134</sup> El Artículo 7º de esta misma Resolución deroga expresamente la Resolución 222 de 2000

4. Dos (2) delegados de los usuarios, representantes de las ligas o confederaciones de consumidores.

Los integrantes del Comité serán designados dentro de los sesenta (60) días siguientes contados a partir de la fecha de publicación de la presente resolución y en su primera sesión deberán establecer los parámetros bajo los cuales cumplirán los objetivos para los cuales fue conformado.

**Resolución 3600 de 2001 Artículo 6°.** *Competencia para sancionar.* La inspección, vigilancia, control, como la imposición de las sanciones por el incumplimiento de lo dispuesto en esta resolución, estará a cargo de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

**Resolución 3600 de 2001 Artículo 7°.** *Vigencia.* La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las Resoluciones 222 de 2000 y 2486 de 1998 y demás disposiciones que le sean contrarias.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 8270 del 7 de marzo de 2005:** *"El Ministerio de Transporte en su condición rectora y orientadora del sector y Sistema Nacional de Transporte expidió la Resolución N° 003600 del 9 de mayo de 2001, mediante la cual estableció la libertad de tarifas, por cuanto el transporte demanda de las empresas una eficiente y segura operación bajo claras condiciones de libre competencia e iniciativa privada que le permitan ajustarse a los cambiantes requerimientos del mercado, racionalizando el uso de los equipos y reduciendo costos de operación en bien de la industria y de los usuarios de este servicio público."*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 28231 del 22 de enero de 2009.** *"Existe libertad tarifaria para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, toda vez que el art. 3 de la Res. 3600 de 2001, consagra que las empresas de transporte mantendrán en sus archivos los estudios y las estructuras de costos, elaborados directamente o a través de las entidades gremiales, que dieron origen al cálculo de las tarifas establecidas."*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 18743 del 8 de abril de 2008 y 45459 del 06 de agosto de 2008** *"La precitada resolución 0033 de 1995 se encuentra vigente lo mismo que la libertad tarifaria para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, toda vez que el artículo 3 de la Resolución 3600 de 2001, consagra que las empresas de transporte mantendrán en sus archivos los estudios y las estructuras de costos, elaborados directamente o a través de las entidades gremiales, que dieron origen al cálculo de las tarifas establecidas; de tal manera que el seguro de pasajeros hace parte de la estructura de costos como uno de los componentes de la tarifa de transporte"*

**Reglamentación:** Resolución 5786 de 2007

**Resolución 5786 de 2007 Artículo 1°.** Fijar las tarifas mínimas para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, en los valores establecidos en la tabla anexa a la presente resolución.

**Parágrafo.** Las rutas que no aparezcan en las tablas anexas, el Ministerio de Transporte establecerá de oficio o por solicitud de las empresas de transporte que operen en la mencionada ruta, la tarifa mínima correspondiente.

**Resolución 5786 de 2007 Artículo 2°.** La inspección, vigilancia y control de lo dispuesto en la presente resolución, estará a cargo de la Superintendencia de Puertos y Transporte

**Comentario del Editor:** La Ley 336 de 1996 o Estatuto Nacional del Transporte en su artículo 29 establece la facultad que tiene el Gobierno para determinar los parámetros para la directa, libre o controlada fijación de las tarifas en los diversos modos de transporte. En tal virtud, el Ministerio de Transporte, al ostentar la calidad de rector de la política general de transporte y a su vez administrador de la modalidad de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera de acuerdo con lo dispuesto por el Decreto 171 de 2001, expidió la Resolución 003600 de 2001, por medio de la cual estableció la libertad de tarifas para esta modalidad de servicio, es decir, permitió que el valor del contrato de transporte fuera fijado libremente entre las partes (empresa de transporte y pasajero), pero condicionando tal libertad a dos situaciones: (i) Que la libertad se realice dentro de la práctica de competencia sana; y (ii) Que las empresas establezcan las tarifas de acuerdo a la estructura de costos, la cual debe mantenerse a disposición de las autoridades en las empresas.

Con posterioridad a la expedición de la Resolución 3600 de 2001 y con el propósito de evitar prácticas de competencia desleal entre las empresas de transporte, el Ministerio de Transporte expide, en su orden, las Resoluciones 009900 de 2002, 00700 de 2007 y 005786 de 2007, por medio de las cuales estableció, dentro de la libertad de tarifas, las tarifas mínimas que, en cada ruta, podían cobrar las empresas de transporte. En virtud a lo anterior, el Ministerio de Transporte en la actualidad tiene, frente a las tarifas del transporte intermunicipal de pasajeros por carretera, una política de libertad vigilada, en el sentido que permite el pacto libre entre las partes en el contrato de transporte, pero estableciendo un límite mínimo.

Ahora bien, la Resolución 003600 de 2001, en su artículo 2º establece:

**ARTICULO SEGUNDO DIFUSION:** *Con una antelación no menor de cinco (5) de su puesta en vigencia, las empresas de transporte deberán difundir y mantener informados a los usuarios acerca de las tarifas que cobrarán en las diferentes rutas autorizadas, discriminándolas según el nivel de servicio.*

Conforme a la disposición transcrita, las empresas de transporte deberán informar a través de sus carteleras, ubicadas en los terminales de transporte, las tarifas que cobran por la prestación del servicio público de transporte y si pretenden realizar algún tipo de modificación a las mismas, por exceso o por defecto a las que manejan en un momento dado, deben publicarlas en dichas carteleras, durante cinco días, antes de comenzarse a cobrar a los usuarios.

El artículo 981 del Código de Comercio establece que el contrato de transporte es:

**Artículo 981. Modificado. Decir. 01 de 1990, art. 1o.** *El transporte es un contrato por medio del cual una de las partes se obliga para con la otra, a cambio de un **precio** a conducir de un lugar a otro, por determinado medio y en el plazo fijado, personas o cosas y entregar éstas al destinatario.*

El concepto de precio se ha asimilado para efectos administrativos al de tarifa, en la legislación se ha acuñado el concepto *tarifa para calcular el precio de los contratos que por mandato legal son intervenidos por el Estado, en especial los de los servicios públicos, dentro de los cuales se encuentra el que celebran las empresas de transporte con los pasajeros o usuarios.*

Partiendo de la base que el precio –la tarifa en servicios públicos- se concibe como el valor que el usuario le debe pagar o cancelar a la empresa de transporte como contraprestación del contrato de transporte, es decir, se concibe como la aminoración del patrimonio del pasajero a causa de retribuir al transportador por trasladarlo de un lugar a otro, debemos entender que los valores que se deben publicar o difundir en virtud del artículo 2º de la Resolución 003600 de 2001, son aquellos que debe cancelar el pasajero a la empresa de transporte por la realización del contrato de transporte, independientemente a los beneficios paralelos que la empresa le otorgue a este por su fidelidad o compromiso.

Por tanto, es perfectamente válido que las empresas de transporte modifiquen sus tarifas en ejercicio de la libertad de tarifas dispuesta por el Ordenamiento Jurídico, pero dichas tarifas, entendidas como el valor que el usuario le cancela a la empresa de transporte por su traslado de un lugar a otro, no pueden ser inferiores a las establecidas en la tabla anexa a la Resolución 5786 de 2007, además de esto, siempre que se pretenda modificar dichas tarifas, debe informarse a los usuarios cinco días antes de comenzar a cobrarlas a través de las carteleras de la empresa ubicadas en los respectivos terminales desde y hasta donde presta el servicio.

Por último, es responsabilidad de esta asesoría recordar que el incumplimiento a la obligación establecida en el artículo 2º de la resolución 3600 de 2001, puede traer como consecuencia la aplicación del literal e. del artículo 46 de la ley 336 de 1996, de acuerdo con el cual: *“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:... e) En todos los demás casos de conductas que no tengan asignadas una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte.”*

De igual forma debe recordarse el contenido del literal d. del mismo artículo 46 que dispone: *“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:...d) En los casos de incremento o disminución de las tarifas..., eventos en los cuales se impondrá el máximo de la multa permitida”* el cual de

acuerdo con el párrafo del mismo artículo, para el transporte terrestre será de 700 Salarios Mínimos Mensuales Legales.

**Comentario del Editor:** Al tenor de lo dispuesto por el artículo 5º del Decreto 2762 de 2001, las terminales de transporte son el conjunto de instalaciones que funcionan como una unidad de servicios permanente, 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.

Se infiere del anterior concepto que las terminales de transporte implican la concentración de actividades en un espacio físico que da la idea de conjunto, decepcionando esto la constitución o creación de terminales satélites autorizado por el Decreto 2028 de 2006.

Ahora bien, el artículo 2º del mismo Decreto 2762 de 2001 establece que *“Se consideran de servicio público las actividades que se desarrollan en los terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, entendiéndolas como aquellas que se refieren a la operación, en general, de la actividad transportadora”* pero circunscrito ello a la terminal de transporte, es decir, a las instalaciones donde presta dichos servicios tanto es así que la norma utiliza la preposición “en” los terminales.

Las empresas de transporte que utilicen las instalaciones del terminal, deben cancelar las tasas de uso, como contraprestación por el servicio que prestan estas, pero debe entenderse que el servicio público es el que reciben las empresas de transporte en dichas instalaciones y no fuera de ellas, dichos valores corresponderían a un acuerdo o pacto independiente entre las empresas y los terminales y en estos casos la terminal actuaría como cualquier tercero que le ofrece a las empresas el servicio de recaudo de sus tarifas, pero en ningún momento ello hace parte del servicio público que prestan los terminales, dado que esto no está dentro de sus instalaciones y además no hace parte de la actividad transportadora de acuerdo con lo dispuesto por la ley 336 de 1996.

De acuerdo con el Código de Comercio y el Decreto 171 de 2001, las empresas de transporte pueden cobrar una tarifa por el servicio que prestan; dicho cobro, por obvias razones, puede realizarlo la empresa directamente o bien, dentro de la libertad contractual de que disponen, pueden contratar a un tercero para que realice dicha labor por ella y pagarle una contraprestación por dicha actividad, pero ello hace parte de la libertad contractual de las empresas de transporte; por tanto, no puede un tercero, como son las empresas terminales de transporte, válidamente, obligarlos a contratar a través de un tercero dicho servicio y menos si dicho tercero es ella misma.

La obligación que tienen las empresas frente a las terminales de transporte es utilizar las instalaciones y pagar la correspondiente tasa de uso, pero no tienen obligación de contratar con estas el recaudo de su tarifa y menos si el mismo se realiza por fuera del terminal.

Por último, debe tenerse presente que de contratar los servicios con la terminal para el recaudo de la tarifa, la empresa tendría que incluir dentro de su estructura de costos dicho valor, lo cual necesariamente debe impactar la tarifa a cobrar a los usuarios.

A más de lo anterior, si se examina el contenido del artículo 15 del Decreto 2762 de 2001, en parte alguna se establece como obligación para las empresas de transporte, el realizar el cobro de las tarifas a través de las taquillas establecidas por el terminal ni el realizar dicho cobro a través de este.

Debe además recordarse que el artículo 1001 del Código de Comercio establece la obligación, por parte de la empresa de transporte, de expedir el boleto, billete o pasaje, entendiendo entonces que la ley le ha entregado a la empresa de transporte dicha actividad y no a los terminales de transporte o un tercero

Por último, el numeral 4º del artículo 16 de multencionado Decreto 2762 de 2001 establece que la terminal de transportes debe asignarle a cada empresa de transporte una taquilla para que ella misma realice el cobro de sus tarifas, lo cual indica que obligar a las empresas a utilizar una taquilla diferente, implica una violación al régimen normativo por parte de la empresa terminal de transporte.

**Terminal de Transporte Terrestre de Pasajeros:** Es aquella instalación que presta servicios conexos al sistema de transporte como una unidad de operación permanente en la que se concentran la oferta y demanda de transporte, para que los usuarios en condiciones de seguridad y de comodidad accedan a los vehículos que prestan el servicio pública de transporte legalmente autorizado a las sociedades transportadoras.

**Tiempo de Recorrido:** Es el que emplea un vehículo recorrer una ruta entre el origen y destino, incluyendo los tiempos de parada.

**Variante:** Es la desviación por la construcción de un nuevo tramo de vía que evita el ingreso al casco urbano de un municipio.

**Viaje Ocasional:** Es aquel que excepcionalmente autoriza el Ministerio de Transporte a empresas de transporte habilitadas en esta modalidad para transportar, dentro o fuera de sus rutas autorizadas, un grupo homogéneo de pasajeros, por el precio que libremente determinen, sin sujeción a tiempo o al cumplimiento de horarios específicos.

### **TÍTULO III CLASIFICACIÓN**

**Decreto 171 de 2001 Artículo 8º. Clasificación.** Para los efectos previstos en este Decreto la actividad transportadora de pasajeros por carretera se clasifica:

#### ***Según la Forma de Prestación del Servicio.***

*Regulado:* Cuando el Ministerio de Transporte previamente define a las empresas habilitadas en esta modalidad las condiciones y características de prestación del servicio en determinadas rutas y horarios autorizados o registrados.

*Ocasional (o Expreso):* Cuando el Ministerio de Transporte autoriza a las empresas habilitadas en esta modalidad la realización de un viaje dentro o fuera de sus rutas autorizadas, para transportar un grupo homogéneo de pasajeros, por el precio que libremente determinen, sin sujeción a tiempo o al cumplimiento de horarios específicos.

#### ***Según el Nivel de Servicio.***

*Básico.* Es aquel que garantiza una cobertura adecuada en todo el territorio nacional, estableciendo frecuencias mínimas de acuerdo con la demanda, cuyos términos de servicio y costo lo hacen accesible a todos los usuarios.

En este nivel de servicio es obligatoria la expedición del ticket de viaje, con excepción de las rutas de influencia cuando en estas no existan medios electrónicos de pago.

*Lujo.* Es aquel que ofrece a los usuarios mayores condiciones de comodidad, accesibilidad, operación y seguridad en términos de servicio, con tarifas superiores a las del servicio básico. Requiere la expedición de tickets y el señalamiento de los sitios de parada en el recorrido

*Preferencial de Lujo.* Es aquel que cuenta con servicios complementarios a los del nivel de lujo, con tarifas libres y superiores. Requiere la expedición de tiquetes y el señalamiento de los sitios de parada en el recorrido. ~~Su adjudicación no estará supeditada a la realización del proceso licitatorio contemplado para los niveles de servicio básico y lujo.~~

**Jurisprudencia Administrativa:** Aparte tachado declarado nulo por el Consejo de Estado mediante Sentencia de 27 de febrero de 2003, Expediente No. 6973, Consejero Ponente Dr. Camilo Arciniegas Andrade.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado Sección Primera, Sentencia del 26 de mayo de 1995, Radicado 3265, CP Ernesto Rafael Ariza

*Estima la Sala que la violación del precepto constitucional antes enunciado no resulta válida ya que para que ella se configure debe partirse de personas o sociedades que colocadas en idénticas situaciones de hecho, sin causa justificativa que sea determinable en forma objetiva y razonable, reciban un tratamiento discriminatorio, y en tratándose del servicio público de transporte no puede predicarse dicha identidad cuando la prestación se hace a través de diferentes modalidades (buses, microbuses y taxis), así como cuando las rutas servidas difieren en cuanto a su recorrido, a pesar de tener un mismo origen y destino, como acontece en el presente caso, en donde el servicio prestado por la actora se hace a través de la modalidad de microbuses y taxis, en tanto que las empresas respecto de las cuales se endilga un trato discriminatorio (Nuevo Rápido Quindío, Sociedad Colombiana de Transportadores Ltda. "SOCOLTRAN" y la Cooperativa de Buses Urbanos del Quindío -COOBURQUIN-), lo hacen a través de buses, amén de que el recorrido urbano de unos y otros difiere en lo referente a la terminal de transporte en la ciudad de Armenia donde inician y culminan sus respectivos recorridos.*

**Comentario del Editor:** Es importante tener presente que el preferencial de lujo como nivel de prestación de servicio y como concepto, no ha desaparecido del ordenamiento jurídico, se declaró la nulidad de una parte de su definición y de la forma de acceder a los respectivos permisos de prestación del servicio, pero no la figura en sí, ello indicaría que el Gobierno Nacional tiene aún la potestad de, en virtud de la facultad reglamentaria, de reglamentar nuevamente, ajustándose a los parámetros legales y constitucionales, la forma de acceder a dicho nivel de servicio.

## **TÍTULO IV AUTORIDADES COMPETENTES**

***Decreto 171 de 2001 Artículo 9º.*** *Autoridad de Transporte.* Para todos los efectos a que haya lugar, el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera será regulado por el Ministerio de Transporte.

***Parágrafo.*** Las autoridades locales no podrán autorizar servicios por fuera del territorio de su jurisdicción, so pena de incurrir en causal de mala conducta.

**Comentario del Editor:** Si bien es cierto, existe dentro de la regulación la regla que impide que las autoridades locales adopten determinaciones con respecto al transporte interurbano, medida que se torna en lógica dada la necesidad de organizar la prestación de dicha modalidad del servicio, el mismo ordenamiento jurídico establece tres medidas exceptivas a esta regla:

1. La figura de la ruta de influencia, evento en el cual, una vez declarada esta por parte del Ministerio de Transporte, le otorga la facultad a las autoridades locales de dos municipios que tengan relaciones económicas, sociales y poblacionales recíprocas, de determinar de forma concertada la forma de prestación del servicio entre estas dos entidades territoriales
2. La ley 105 de 1993 le otorga a las autoridades locales del Distrito Capital y los municipios vecinos, la facultad para tomar las decisiones con respecto a las rutas recíprocas
3. Cuando existe un área metropolitana constituida en la forma prevista por la ley y en el seno de su Junta metropolitana se determine como hecho metropolitano el transporte público colectivo metropolitano, implica la

posibilidad para dicha entidad de carácter administrativo, de asumir la competencia sobre las rutas entre los municipios que hacen parte de dicha parea metropolitana.

**Decreto 171 de 2001 Artículo 10. Control y Vigilancia.** La inspección, vigilancia y control de la prestación de este servicio público estará a cargo de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

## SECCIÓN II HABILITACIÓN

### TÍTULO I PARTE GENERAL

**Decreto 171 de 2001 Artículo 11. Disposición General.** Las empresas legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera deberán solicitar y obtener habilitación para operar.

La habilitación concedida autoriza a la empresa para prestar el servicio solamente en la modalidad solicitada. Si la empresa pretende prestar el servicio de transporte en una modalidad diferente, debe acreditar ante la autoridad competente de la nueva modalidad los requisitos de habilitación exigidos.

Concepto Ministerio de Transporte N° 13703 del 7 de julio de 2010. “Para cada modalidad se debe solicitar una habilitación cumpliendo todos los requisitos, las empresas que tienen habilitación en una modalidad diferente se consideran empresas nuevas para los efectos de solicitar habilitación en una modalidad diferente”

**Decreto 171 de 2001 Artículo 12. Empresas Nuevas.** Ninguna empresa nueva podrá entrar a operar hasta tanto el Ministerio de Transporte le otorgue la habilitación correspondiente, previa asignación o adjudicación de las rutas y horarios a servir.

Cuando las autoridades de control y vigilancia constaten la prestación del servicio sin autorización, tanto la habilitación como los servicios se negarán y la empresa solicitante no podrá presentar nueva solicitud antes de doce (12) meses.

Concepto Ministerio de Transporte N° 16128 del 27 de marzo de 2007 “una empresa nueva para entrar a operar antes de autorizarle la habilitación debe concursar para la asignación de rutas y frecuencias a servir, es decir, que entrándose del servicio de pasajeros sujeto a rutas y horarios los interesados deben concursar obtener y ganarse las rutas y los horarios y posteriormente obtener la habilitación”

Concepto Ministerio de Transporte N° 27271 del 31 de marzo de 2009 y 26711 del 31 de Marzo de 2009 “Las empresas que no habían obtenido licencia de funcionamiento con anterioridad a la vigencia del decreto 171 de 2001, se consideran empresas nuevas y por tanto deben cumplir con los requisitos ordenados en la norma, durante el término improrrogable de seis meses, contados a partir de la ejecutoria de la resolución que le otorga la habilitación so pena que esta sea revocada”

**Decreto 171 de 2001 Artículo 13. Empresas en Funcionamiento.** Las empresas que a la fecha de entrada en vigencia el presente Decreto cuentan con licencia de funcionamiento vigente, mantendrán sus derechos administrativos relacionados con las rutas y horarios previamente otorgados, siempre y cuando continúen cumpliendo con las condiciones autorizadas para la prestación del servicio.

Lo anterior hasta tanto el Ministerio de Transporte decida sobre la solicitud de habilitación, la cual debe ser presentada dentro del término establecido en el artículo 70 de esta disposición.

*Si la empresa presenta la solicitud extemporáneamente o el Ministerio de Transporte le niega la habilitación, no podrá continuar prestando el servicio, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 43 del presente Decreto.*

## **TÍTULO II CONDICIONES Y REQUISITOS**

**Decreto 171 de 2001 Artículo 14. Requisitos.** Para obtener habilitación en la modalidad de Transporte Público Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, las empresas deberán acreditar los siguientes requisitos, que aseguren el cumplimiento del objetivo definido en el artículo 1 del presente Decreto:

1. Solicitud dirigida al Ministerio de Transporte, suscrita por el representante legal.
2. Certificado de existencia y representación legal expedido con una antelación máxima de treinta (30) días hábiles, en el que se determine que dentro de su objeto social desarrolla la industria del transporte.
3. Indicación del domicilio principal y relación de sus oficinas y agencias, señalando su dirección.
4. Descripción de la estructura organizacional de la empresa relacionando la preparación especializada y/o la experiencia laboral del personal administrativo, profesional, técnico y tecnólogo contratado por la empresa.

**Conceptos Ministerio de Transporte N° 33194 del 1 de agosto de 2005:** *„. Sólo es procedente que las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor contraten en forma directa los conductores de sus equipos. De esta manera el legislador previó mayor protección a los trabajadores de las prestaciones económicas y lo más importante que se encuentren afiliados al Sistema de Seguridad Social.”*

**Conceptos Ministerio de Transporte N°5907, 5892 del 13 de febrero de 2006 y 27136 del 9 de junio de 2006:** *“Así las cosas, las normas obligan para que entre la empresa operadora de transporte y el conductor exista un contrato de trabajo, donde la empresa debe afiliarlo al régimen de salud, al de pensiones, riesgos profesionales y pagar sus respectivas cotizaciones, así como vigilar y constar que estos cuentan con licencia de conducción vigente y apropiada para el servicio, con el fin de verificar que el conductor sea una persona idónea para la operación de los equipos, tal como lo dispone el artículo 34 de la Ley 336 de 1996.”*

5. Certificación firmada por el representante legal sobre la existencia de los contratos de vinculación del parque automotor que no sea de propiedad de la empresa. De los vehículos propios, se indicará este hecho.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 53254 del 15 de noviembre de 2005:** *„... una empresa de servicio público de transporte podría adquirir vehículos en arrendamiento para la prestación del servicio público, con equipos matriculados o registrados para dicho servicio, pero no podría un particular tomar vehículos en arrendamiento para prestar un servicio público.*

6. Relación del equipo de transporte propio, de los socios o de terceros con el cual se prestará el servicio, con indicación del nombre y número de la cédula del propietario, clase, marca, placa, modelo, número del

chasis, capacidad y demás especificaciones que permitan su identificación, de acuerdo con las normas vigentes.

## 7. Descripción y diseño de los colores y distintivos de la empresa.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 600163 del 13 de noviembre de 2008:** *“Cabe resaltar sin embargo, que la utilización de colores y distintivos no puede crear confusión al usuario, ni puede permitirse el cambio de sus distintivos indiscriminadamente sin previo aviso a las autoridades de transporte y entidades de control, por tanto cualquier cambio que se realice a la descripción inicial anexada a la solicitud de habilitación de la empresa debe ser no solo informada, sino que debe hacerse de manera detallada. Por lo anteriormente expuesto, mediante el presente escrito, se deja sin efecto el oficio 20081340589103 en lo relacionado a que todos los vehículos deben tener el mismo color en la misma distribución, y en su lugar concluir que la empresa debe describir detalladamente los colores y distintivos, señalando la forma en que se distribuyen, y en el evento en que requiera hacer variaciones, según el servicio o calidad de sus productos y por tanto utilice más de un diseño, deberá comunicarlo, describiendo en forma detallada cada uno de sus diseños y las razones en que se fundamenta, pero de ninguna manera estas circunstancias pueden ser óbice para suspender el trámite de la tarjeta de operación máxime cuando el decreto 171 de 2001, establece taxativamente los requisitos para su expedición”.*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 163 del 9 de julio de 2009** *“ Por expresa disposición normativa, las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera deberán dar aplicación a lo estipulado para el efecto en el Decreto 171 de 2001 en lo que atañe a colores y distintivos y su distribución, teniendo presente que cada empresa por imagen corporativa y comercial debe diferenciarse de las demás, no siendo viable en consecuencia permitir que dicho servicio en el caso de los vehículos clase automóvil, vinculados a las empresas habilitadas en esta modalidad, sean de color totalmente amarillo, toda vez que también por expresa disposición, este color está determinado para los vehículos clase TAXI, en los cuales se presta el servicio público de transporte individual de pasajeros, el cual se reitera se rige por el Decreto 171 de 2001”*

8. Certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia del programa y del fondo de reposición del parque automotor.

9. Certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia del programa de revisión y de mantenimiento preventivo que desarrollará la empresa para los equipos con los cuales prestará el servicio.

10. Estados financieros básicos<sup>135</sup> certificados de los dos (2) últimos años, con sus respectivas notas.

Las empresas nuevas sólo requerirán el balance general inicial.

11. Declaración de renta de la empresa solicitante, correspondientes a los dos (2) años gravables anteriores a la presentación de la solicitud, si por ley se encuentra obligada a cumplirla.

12. Demostración de un capital pagado<sup>136</sup> o patrimonio líquido de acuerdo al valor resultante del cálculo que se haga en función de la clase de vehículo y el número de unidades fijadas en la capacidad transportadora máxima para cada uno de ellos, el cual no será inferior a trescientos (300) S.M.M.L.V., según la siguiente tabla:

GRUPO A 1 S.M.M.L.V.  
4 – 9 PASAJEROS  
(AUTOMOVIL, CAMPERO, CAMIONETA)

<sup>135</sup> Ver pie de página 96

<sup>136</sup> Ver pie de página 97

GRUPO B 2 S.M.M.L.V.  
10 – 19 PASAJEROS  
(MICROBUS)

GRUPO C 3 S.M.M.L.V.  
MÁS DE 19 PASAJEROS  
(BUS, BUSETA)

Las empresas podrán acogerse a las siguientes fechas y porcentajes para acreditar el capital pagado o patrimonio líquido:

A la fecha de solicitud de la habilitación 70%  
A marzo 31 de 2.002 85%  
A marzo 31 de 2.003 100%

El Salario Mínimo Mensual Legal Vigente (S.M.M.L.V.) a que se hace referencia, corresponde al vigente en el momento de cumplir el requisito.

Durante los primeros cuatro (4) meses de cada año, las empresas habilitadas ajustaran este capital o patrimonio líquido de acuerdo con la capacidad transportadora máxima con la que finalizó el año inmediatamente anterior.

El capital pagado o patrimonio líquido de las empresas asociativas del sector de la economía solidaria será el precisado en la legislación cooperativa, Ley 79 de 1988 y demás normas concordantes vigentes.

**Reglamentación:** Decreto 4668 de 2006 (Ver Página 86)

La habilitación para empresas nuevas no estará sujeta al análisis de factores financieros, pero sí a la comprobación del pago del capital o patrimonio líquido exigido.

13. Copia de las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual establecidas en el presente Decreto.

14. Duplicado al carbón de la consignación a favor del Ministerio de Transporte por pago de los derechos correspondientes, debidamente registrado por la entidad recaudadora.

**Parágrafo 1º.** Las empresas que cuenten con revisor fiscal, podrán suplir los requisitos establecidos en los numerales 10, 11 y 12 de este artículo con una certificación suscrita por el representante legal, el contador y el revisor fiscal, donde conste la existencia de las declaraciones de renta y de los estados financieros con sus notas y anexos, ajustados a las normas contables y tributarias en los dos (2) últimos años y el cumplimiento del capital pagado o patrimonio líquido requerido.

Con esta certificación, se deberá adjuntar copia de los dictámenes e informes y de las notas a los estados financieros, presentados a la respectiva asamblea o junta de socios, de los mismos años.

**Parágrafo 2º.** Las empresas nuevas deberán acreditar los requisitos establecidos en los numerales 5, 6 y 13 en un término improrrogable no superior a seis (6) meses improrrogables, contados a partir de la ejecutoria de la resolución que le otorga la habilitación so pena que este sea revocada.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 52821 del 11 de Septiembre de 2008:** *“Aunque se trate de la misma persona natural o jurídica, los requisitos para la habilitación deben cumplirse para cada una de las habilitaciones que la empresa ostente, es decir que el patrimonio de la empresa demostrado ante la autoridad local, o para la habilitación para el transporte de carga, no puede confundirse con el capital que la empresa destinará para la prestación del servicio de transporte de pasajeros por carretera y por tanto debe darse el mismo tratamiento para la calificación del capital de las empresas concursantes, en el sentido que cada habilitación tiene un patrimonio especialmente destinado para el cumplimiento de los servicios en la modalidad.”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 53437 del 15 de septiembre de 2008.:** *“... Con base en lo expuesto, no puede considerarse que el otorgamiento de licencias de funcionamiento para operar el servicio público de transporte genere derechos adquiridos a favor de los operadores de dicho servicio, entendiendo como tales – lo ha dicho la Corte- aquellos que se entienden incorporados válida y definitivamente o pertenecen al patrimonio de una persona. Se trata simplemente de derechos temporales de operación, sujetos a las nuevas condiciones y modificaciones que se deriven de la regulación legal y reglamentaria, que busca, en todo caso, coordinarlos con los derechos e intereses de la comunidad; ello, como ya se ha explicado, encuentra respaldo constitucional en los principios fundamentales y fines esenciales del Estado, como lo son la prevalencia del interés general y el bienestar y mejoramiento de calidad de vida de la población ( arts. 1º, 2º y 366 de la C.P.)”*

### **TÍTULO III TRAMITE DE LA HABILITACION**

**Decreto 171 de 2001 Artículo 15. Plazo para Decidir.** Presentada la solicitud de habilitación, para decidir el Ministerio de Transporte dispondrá de un término no superior a noventa (90) días hábiles.

La habilitación se concederá o negará mediante resolución motivada en la que se especificará como mínimo el nombre, razón social o denominación, domicilio principal, capital pagado o patrimonio líquido, radio de acción y modalidad del servicio.

### **TÍTULO IV VIGENCIA DE LA HABILITACIÓN**

**Decreto 171 de 2001 Artículo 16. Vigencia.** Sin perjuicio de las disposiciones legales contenidas en el régimen sancionatorio, la habilitación será indefinida mientras subsistan las condiciones exigidas y acreditadas para su otorgamiento.

**Parágrafo.** En todos aquellos casos de transformación, fusión, absorción o incorporación, la empresa comunicará de este hecho al Ministerio de Transporte y a la Superintendencia de Puertos y Transporte, adjuntando los nuevos certificados de existencia y representación legal con el objeto de efectuar las aclaraciones y modificaciones correspondientes.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 74081 del 09 de julio de 2009** *“Cualquier transformación o cambio de razón social se deberá reflejar en la respectiva escritura o registro mercantil, de modo que sea más fácil identificar la nueva figura jurídica adoptada por la empresa; la nueva razón social seguirá con las mismas obligaciones y derechos de la anterior. Se debe a llegar a la Dirección Territorial del Ministerio de Transporte en donde se encuentre el domicilio de la empresa, copia del certificado de Cámara de Comercio que acredite la nueva razón social y la fotocopia del NIT”*

**Decreto 171 de 2001 Artículo 17. Suministro de Información.** Las empresas mantendrán a disposición del Ministerio de Transporte y de la Superintendencia de Puertos y Transporte las estadísticas, libros y demás documentos que permitan verificar la información suministrada.

### SECCIÓN III SEGUROS

**Decreto 171 de 2001 Artículo 18. Obligatoriedad.** De conformidad con los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio, las empresas de transporte público terrestre automotor de pasajeros por carretera deberán tomar con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las ampare contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora, así:

1. Póliza de responsabilidad civil contractual, que deberá cubrir al menos los siguientes riesgos:

- a) Muerte
- b) Incapacidad permanente
- c) Incapacidad temporal
- d) Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios.

El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 S.M.M.L.V., por persona.

2. Póliza de responsabilidad civil extracontractual, que deberá cubrir al menos los siguientes riesgos:

- a) Muerte o lesiones a una persona
- b) Daños a bienes de terceros
- c) Muerte o lesiones a dos o más personas.

El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 S.M.M.L.V., por persona.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 48881 del 7 de julio de 2010** *“En el caso del transportador existirá por tanto, responsabilidad contractual cuando el daño causado a una persona (pasajero) o a su patrimonio (carga), fue derivada del contrato de transporte, por cuanto el transportador tiene la obligación de transportar sanas y salvas las personas transportadas y/o la carga transportada, y existirá responsabilidad civil extracontractual cuando se produzca un daño con ocasión a la operación del transporte y no exista relación contractual entre la víctima y el transportador”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 98951 del 1 de junio de 2010** *“... se observa que algunos propietarios adquieren de manera personal o por voluntad de la entidad crediticia que financia el vehículo, una póliza de responsabilidad civil, que no corresponden con las exigidas por las normas especiales señaladas con anterioridad, que establecen que las pólizas deben ser tomadas por la empresa (sic) amparar su responsabilidad civil, por ser bajo su responsabilidad que se presta el servicio de transporte; por tanto, las pólizas adquiridas para el pago de la eventual responsabilidad que se presta el servicio de transporte; por tanto, las pólizas adquiridas para el pago de la eventual responsabilidad civil del propietario o en el marco de los negocios de índole crediticio, en tanto no amparen los riesgos de la empresa habilitada, no cumplen las condiciones señaladas por el Ministerio de Transporte y no se constituye un doble seguro por los mismos riesgos, debido a que una ampara la responsabilidad civil del propietario del vehículo y la otra ampara la responsabilidad civil de la empresa transportadora mediante la cual opera y con dichas pólizas, la empresa no queda eximida de su deber”*

**Concepto Ministerio de Transporte N°78244 del 24 de diciembre de 2007:** *“...no existe norma en el ramo del transporte, que prohíba pactar deducibles en materia de responsabilidad civil extracontractual.”*

**Decreto 171 de 2001 Artículo 19. Pago de la Prima.** Cuando el servicio se preste en vehículos que no sean de propiedad de la empresa, en el contrato de vinculación deben quedar claramente definidas las condiciones y el procedimiento mediante el cual se efectuará el recaudo de la prima correspondiente, con cargo al propietario del vehículo.

**Comentario del Editor:** No obstante encontrarse esta disposición vigente dentro del ordenamiento jurídico al tener el carácter de acto administrativo y no haber sido declarada su suspensión provisional o su nulidad por parte de la jurisdicción contenciosa administrativa, no tampoco su inaplicación por parte de la jurisdicción constitucional, es preciso tener presente que una disposición similar –Artículo 19 del Decreto 172 de 2001– fue declarada nula por el Honorable Consejo de Estado Sección Primera, Sentencia del 29 de abril de 2010, Radicación 11001-03-24-000-2004-00204-01, CP María Claudia Tojas Lasso, con base en los siguientes argumentos: El deber de tomar seguros que amparen los riesgos inherentes a la actividad transportadora está previsto en los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio, estas disposiciones señalan de manera clara e inequívoca que la obligación de tomar la póliza corresponde a las empresas de transporte. No obstante, es posible que la empresa preste servicios con vehículos que no sean de su propiedad. A esta situación se refiere el artículo 983 del Código de Comercio que establece que si las empresas de servicio público “no prestan el servicio en vehículos de su propiedad, celebrarán con los dueños de éstos el respectivo contrato de vinculación, conforme a las normas reglamentarias del transporte” y el artículo 22 de la Ley 336 de 1996, Estatuto General del Transporte, que establece que “...de conformidad con cada Modo de transporte, el Reglamento determinara la forma de vinculación de los equipos a las empresas”. Los artículos 983 del Código de Comercio y 22 de la Ley 336 de 1996, no reglamentan directamente sino que defieren en el reglamento la regulación de las cargas relacionadas con el contrato de vinculación. Los reglamentos deben tener en cuenta lo dispuesto por los artículos 991 del Código de Comercio y 36 de la Ley 336 de 1996 que establecen la solidaridad entre empresa y propietario, esto permite inferir que la responsabilidad de tomar las pólizas que cubran los riesgos inherentes a la actividad transportadora corresponde a las empresas de transporte por mandato de los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio, pero la obligación contractual de cubrir las primas correspondientes debe ser asumida solidariamente entre la empresa transportadora y los propietarios de vehículos que han celebrado con ella contratos de vinculación, por mandato de los artículos 991 del Código de Comercio y 36 de la Ley 336 de 1996.

**Decreto 171 de 2001 Artículo 20. Vigencia de los Seguros.** La vigencia de los seguros contemplados en este Decreto será condición para la operación de los vehículos vinculados legalmente a las empresas autorizadas para la prestación del servicio en esta modalidad.

La compañía de seguros que ampare a la empresa de transporte con relación a los seguros de que trata el presente título deberá informar a las instancias correspondientes del Ministerio de Transporte y de la Superintendencia de Puertos y Transporte la terminación automática del contrato de seguro por mora en el pago de la prima o la revocación unilateral del mismo, dentro de los treinta (30) días siguientes a la fecha de terminación o revocación.

**Decreto 171 de 2001 Artículo 21. Fondos de Responsabilidad.** Sin perjuicio de la obligación de obtener y mantener vigentes las pólizas de seguros señaladas en el presente Decreto, las empresas de transporte podrán constituir fondos de responsabilidad como mecanismo complementario para cubrir los riesgos derivados de la prestación del servicio, cuyo funcionamiento, administración, vigilancia y control lo ejercerá la Superintendencia Bancaria o la entidad de inspección y vigilancia que sea competente, según la naturaleza jurídica del fondo.

## SECCIÓN IV PRESTACIÓN DEL SERVICIO

### TÍTULO I DISPOSICIÓN GENERAL

**Decreto 171 de 2001 Artículo 22. Radio de Acción.** El radio de acción en esta modalidad será de carácter nacional. Incluye los perímetros departamentales y nacionales.

El perímetro del transporte departamental comprende el territorio del departamento. El servicio departamental está constituido por el conjunto de rutas cuyo origen y destino están contenidos dentro del perímetro departamental.

El perímetro del transporte nacional comprende el territorio de la Nación. El servicio nacional está constituido por el conjunto de rutas cuyo origen y destino están localizados en diferentes departamentos dentro del perímetro nacional.

### TÍTULO II ACCESO A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

**Decreto 171 de 2001 Artículo 23. Permiso.** La prestación de este servicio público de transporte estará sujeta a la expedición de un permiso o la celebración de un contrato de concesión o de operación por parte del Ministerio de Transporte.

La continuidad de la prestación del servicio en las rutas y horarios autorizados a las empresas de transporte con licencia de funcionamiento vigente a la expedición de este Decreto estará sujeta a la obtención de la habilitación en los términos establecidos en el artículo 14 de la presente disposición.

**Parágrafo.** El permiso para prestar el servicio público de transporte es revocable y obliga a su beneficiario a cumplir las condiciones establecidas en el acto que las concedió.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, Concepto 1551 de 2004, CP Gustavo Aponte

**Otorgamiento de permiso.** Así mismo, dispone el legislador que “la prestación del servicio de transporte público estará sujeta a la expedición de un permiso o contrato de concesión u operación por parte de la autoridad competente” de modo tal que quien “cumpla con las exigencias que al respecto se establezcan, tendrá derecho a ese permiso o contrato de concesión u operación”, incluidos los servicios de “transportes especiales” (art. 6°.7).

Debe resaltarse que el otorgamiento del permiso a particulares para la prestación del servicio público de transporte - o los contratos de concesión a operadores, “no genera derechos especiales, diferentes a los estipulados en dichos contratos o permisos” (art. 3.5).

Por su parte la ley 336 de 1996 reitera la exigencia de habilitación para desarrollar la actividad de transporte público y la expedición de permiso o la celebración de contrato de concesión u operación, sometido a las condiciones de regulación o de libertad que establezcan los reglamentos correspondientes para su operación ( arts. 16 y 17 ).

*El permiso para prestar el servicio público de transporte tiene el carácter de “revocable e intransferible”; obliga al beneficiario a cumplir la autorización en las condiciones en él establecidas (art. 18) y su otorgamiento debe estar precedido de un concurso público entre los operadores interesados que respete las condiciones de igualdad y de libre concurrencia conforme lo prevé el artículo 19.*

**Conceptos Ministerio de Transporte N° 46488 del 21 de septiembre de 2006 y 67237 del 27 de diciembre de 2006:**

*“... en materia de transporte el otorgamiento de licencias o permisos no genera derechos adquiridos a favor de los beneficiarios de los mismos, toda vez que entratándose de actividades, como el transporte, que comprometen el interés colectivo, los derechos individuales deben ceder ante el interés general, de conformidad con el artículo 58 de la Constitución Política de Colombia (...).”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 39771 del 12 de junio de 2009**

*“ No es posible que el servicio público de transporte sea prestado por persona distinta a la que fue concedido el permiso para operar y los decretos reglamentarios contienen taxativamente los casos en los que el Ministerio de Transporte puede reconocer los convenios empresariales, esta Asesoría Jurídica considera que no es posible la escisión de empresas de transporte en las que distribuyan los servicios autorizados, es decir que una empresa nueva distinta a la que fue habilitada inicialmente, preste los servicios”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 46388 del 20 de septiembre de 2006:**

*“... la ocurrencia del silencio administrativo negativo no exime de responsabilidad a la autoridad ni la excusará del deber de decidir sobre la petición inicial, salvo que el interesado haya acudido ante la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo y esta haya proferido auto admisorio de la demanda. Con lo anterior queremos significar que esa Dirección Territorial debe avocar el conocimiento de fondo de la petición planteada y decidir la solicitud de adjudicación de rutas que se radicaron en vigencia del Decreto 1927 de 1991 y siempre y cuando el representante de la empresa de transporte (...) no haya acudido ante la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo.”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 2286 del 18 de enero de 2008:**

*“... corresponde al Ministerio en cabeza de la Territorial que usted dirige realizar el análisis respectivo (de una solicitud de adjudicación de ruta que no es competencia de un área metropolitana o autoridad municipal o distrital) aunque la solicitud de las cuatro rutas se haya hecho de manera simultánea, su estudio debe hacerse de forma independiente, y analizarse por separado los aspectos técnicos como la información recolectada, las garantías y demás tópicos de índole jurídico; la facultad de señalar los recorridos que harán las empresas de transporte intermunicipal dentro del municipio, no deja de ser competencia de la autoridad local.”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 2286 del 18 de enero de 2008:**

*“Debe reiterarse que no existe necesidad de obtener un permiso previo de la alcaldía de los municipios en donde tenga origen - destino o tránsito, deben analizarse cada una de las rutas solicitadas de manera particular, para determinar si son competencia de la autoridad metropolitana, en cuyo caso deberá hacerse la entrega de la solicitud, de lo contrario habrá que realizarse el estudio técnico para determinar si existe la necesidad del servicio en los términos del decreto 171 de 2001 y la Resolución 3202 de 1999 y en el evento de resultar la adjudicación de las mismas, la autoridad local definirá los recorridos en las vías municipales, pudiendo modificar los mismos en cualquier momento a conveniencia de los usuarios y según el plan de ordenamiento territorial.”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 3638 del 30 de enero de 2007:**

*“efectivamente las autoridades locales dentro de la respectiva jurisdicción pueden modificar los recorridos de las empresas con radio de acción nacional, lo mismo que están facultadas para adecuar la estructura de las vías nacionales dentro del respectivo perímetro urbano de acuerdo con las necesidades de la vida local”*

**Decreto 171 de 2001 Artículo 24. Licitación Pública.** La prestación del servicio público de transporte de pasajeros por carretera, excepto en el nivel preferencial de lujo, será regulada y su autorización será el resultado de una licitación pública, en la que se garantizará la libre concurrencia y la iniciativa privada para la creación de nuevas empresas.

**Decreto 171 de 2001 Artículo 25. Determinación De Las Necesidades De Movilización.** Será el Ministerio de Transporte el encargado de determinar las necesidades y demandas insatisfechas de movilización, como de implementar las medidas conducentes para su satisfacción.

Para el efecto, la Comisión de Regulación de Transporte señalara los parámetros y condiciones generales bajo las cuales se deben adelantar los estudios que permitan determinar la existencia de demandas insatisfechas de movilización.

Cuando los estudios no los adelante el Ministerio de Transporte, serán contratados por las empresas interesadas en el otorgamiento de nuevos servicios y elaborados por universidades, centros consultivos del Gobierno Nacional y consultores especializados en el área de transporte.

**Reglamentación:** Resolución 7147 de 2001

**Resolución 7147 de 2001 Artículo 1°.** Los estudios que permitan determinar la existencia de demanda insatisfecha de movilización que tratan los Decretos 170, 171 y 175, del 5 de febrero de 2001, cuando no sean elaborados por la autoridad de transporte competente, serán realizados por Universidades, Centros Consultivos del Gobierno Nacional y Consultores Especializados en el área de transporte, quienes deberán inscribirse ante el Ministerio de Transporte, previo cumplimiento de los siguientes requisitos, anexando los documentos que acreditan:

1. Universidades:

- Contar con programas académicos de Ingeniería en Transportes y Vías o de otras ingenierías afines, en cuyos contenidos, pólisis o plan de estudios incluyan la asignatura transporte o que cuentan con programas de especialización, maestría o doctorado, en transporte, debidamente aprobados por la entidad competente;
- Certificado de existencia y representación legal expedido con una antelación máxima de treinta (30) días hábiles;
- Diligenciar en original y copia de la tarjeta de inscripción anexa a la presente resolución.

2. Centros consultivos del Gobierno Nacional:

- Certificado de existencia y representación legal expedido con una antelación máxima de treinta (30) días hábiles;
- Diligenciar en original y copia de la tarjeta de inscripción anexa a la presente resolución.

3. Consultores especializados en el área transporte:

Para persona natural:

- Certificado de inscripción, clasificación y calificación en el Registro Unico de Proponentes, de acuerdo con la clasificación señalada en el Decreto 92 del 13 de enero de 1998; correspondiente a la Actividad 2: Consultores (artículo 25), Especialidad: 07, Grupo: 01, Grupo 03; Especialidad 08: Grupo 01, Grupo 07;
- Ser profesional de Ingeniería en Transporte y Vías o profesional de otras ingenierías afines o ciencias económicas y administrativas, con especialización, maestría o doctorado, en transporte;
- Fotocopia de la cédula de ciudadanía;
- Fotocopia de la tarjeta profesional (de acuerdo con la ley);
- Fotocopia del diploma de especialización, maestría o doctorado, en transporte;
- Diligenciar en original y copia la tarjeta de inscripción anexa a la presente resolución.

Para persona jurídica:

- Certificado de inscripción, clasificación y calificación en el Registro Unico de Proponentes, de acuerdo con la clasificación señalada en el Decreto 92 del 13 de enero de 1998; correspondiente a la Actividad 2: Consultores (artículo 25), Especialidad: 07, Grupo: 01, Grupo 03; Especialidad 08: Grupo 01, Grupo 07;
- Certificado de existencia y representación legal expedido con una antelación máxima de treinta (30) días hábiles, en el que se determine que dentro de su objeto social está contemplada la ejecución de esta clase de estudios;

- Acreditar en su nómina permanente, como mínimo, un profesional de Ingeniería en Transporte y Vías o un profesional con formación en otras ingenierías afines, o ciencias económicas y administrativas, con especialización, maestría o doctorado, en transporte;
- Fotocopia de la tarjeta profesional (de acuerdo con la ley) y fotocopia del diploma de especialización, maestría o doctorado, en transporte, del (los) profesional(es) responsable(s) del (los) estudio(s)
- Diligenciar en original y copia la tarjeta de inscripción anexa a la presente resolución.

**Parágrafo.** La Dirección General de Transporte y Tránsito Automotor, será la dependencia que aprobará la inscripción, consolidará el registro de inscritos, y entregará al inscrito el original debidamente aprobado.

**Resolución 7147 de 2001 Artículo 2°.** Los estudios deberán ser avalados con su firma, conjuntamente por el profesional con los perfiles señalados en el artículo primero de la presente resolución y por:

Universidades: el Decano del área.

Centros consultivos del Gobierno Nacional: El representante legal del Centro Consultivo.

Personas jurídicas: El representante legal de la empresa.

**Resolución 7147 de 2001 Artículo 3°.** El registro estará a disposición de las autoridades, de las empresas de transporte y del público en general.

**Parágrafo Transitorio.** Hasta tanto la Comisión de Regulación de Transporte<sup>137</sup> establezca nuevas condiciones para la toma de información de campo, continuarán vigentes las señaladas en la Resolución 3202 de 1999.

**Reglamentación:** Resolución 3202 de 1999

**Resolución 3202 de 1999 Artículo 1°.** Adoptar el Manual anexo con sus Formatos, que hacen parte integral de la presente resolución, para adelantar las tomas de información por censo vehicular o aforos y por encuestas origen – destino, con miras a determinar las necesidades de movilización en el transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, de conformidad con lo preceptuado en el artículo 24 del Decreto 1557 del 4 de agosto de 1998.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 59670 del 15 de diciembre de 2005:** *"Es importante tener en cuenta que las condiciones normales de la demanda se define como la movilización regular de pasajeros que se genera en un corredor vial o en una ruta específica, para determinados períodos del año sin que esté afectada por factores externos al mismo servicio, como son las épocas de vacaciones, los períodos comprendidos entre el 15 de junio y el 31 de julio y entre el 15 de noviembre y el 15 de febrero, Semana Santa, días Festivos y las de obstrucción de una vía."*

**Decreto 171 de 2001 Artículo 26. Autorización De Nuevos Servicios.** A partir de la vigencia del presente Decreto las rutas y horarios a servir se adjudicaran por un término no mayor de cinco (5) años. En los términos de referencia del concurso se establecerán objetivos de calidad y excelencia en el servicio, que en caso de ser cumplidos por la empresa le permitan prorrogar de manera automática y por una sola vez el permiso hasta por el término inicialmente adjudicado.

Los objetivos de calidad y excelencia estarán determinados por parámetros como la disminución de la edad del parque automotor, la optimización de los equipos de acuerdo con la demanda, la utilización de tecnologías limpias y otros parámetros que contribuyan a una mejora sustancial en la calidad y nivel de servicio inicialmente fijados.

---

<sup>137</sup> Las funciones que cumplía la extinta Comisión de Regulación de Transporte se encuentran actualmente en cabeza del Ministerio de Transporte

### TÍTULO III

## PROCEDIMIENTO PARA LA ADJUDICACIÓN DE RUTAS Y HORARIOS EN LOS NIVELES DE SERVICIO BASICO Y LUJO

**Reglamentación:** Resolución 7811 de 2001

**Resolución 7811 de 2001 Artículo 1º. Libertad de horarios.** Establecer la libertad de horarios para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, autorizando la modificación e incremento de horarios en las rutas que legalmente tienen autorizadas las empresas transportadoras.

**Parágrafo 1º.** Esta autorización no implica incremento en la capacidad transportadora autorizada a las empresas.

**Parágrafo 2º.** La modificación o incremento de horarios en una ruta, podrá realizarse siempre y cuando las empresas no suspendan los servicios legalmente autorizados en otras rutas.

**Resolución 7811 de 2001 Artículo 2º. Difusión de los horarios.** Con una antelación no menor a cinco (5) días de su puesta en vigencia, las empresas de transporte deberán difundir y mantener informados a los usuarios acerca de los horarios en los cuales prestarán el servicio en las diferentes rutas autorizadas, discriminándolas según el nivel de servicio.

**Resolución 7811 de 2001 Artículo 3º. Seguimiento y evaluación.** Con el fin de evaluar la conveniencia de la libertad de horarios establecida en la presente resolución, el Ministerio de Transporte hará seguimiento permanente del comportamiento y prestación del servicio en períodos trimestrales, para mantener la medida o adoptar los respectivos mecanismos de intervención.

**Parágrafo.** El desarrollo de la libertad de horarios se deberá enmarcar dentro de los parámetros establecidos en la Ley 155 de 1959 y el Decreto 2153 de 1992, quedando prohibido a las empresas la práctica de conductas que afecten la libre y sana competencia.

**Resolución 7811 de 2001 Artículo 4º. Veeduría.** Para efectos del seguimiento establecido en el artículo anterior, se conformará un Comité de Seguimiento integrado de la siguiente manera:

- El Director General de Transporte y Tránsito Automotor o su delegado
- Dos (2) delegados de la Policía de Carretera
- Dos (2) delegados de los gremios representativos de las empresas de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera.
- Un (1) delegado de los terminales de transporte terrestre.

Los integrantes del Comité serán designados dentro de los sesenta (60) días siguientes contados a partir de la fecha de publicación de la presente resolución y en su primera sesión deberán establecer los parámetros bajo los cuales cumplirán los objetivos para los cuales fue conformado.

**Resolución 7811 de 2001 Artículo 5º. Colaboración.** Las terminales de transporte terrestre brindarán la colaboración necesaria encaminada a facilitar a las empresas el cumplimiento de la presente disposición.

**Resolución 7811 de 2001 Artículo 6º. Competencia para sancionar.** La inspección, vigilancia, control, como la imposición de las sanciones por el incumplimiento de lo dispuesto en esta resolución, estará a cargo de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

**Conceptos Ministerio de Transporte N° 62601 del 13 de diciembre de 2004 y 65997 del 21 de diciembre de 2006:**

*"La segura y eficiente operación bajo claras condiciones de libre competencia e iniciativa privada, ajustada a los cambiantes requerimientos del mercado, racionalizando el uso de los equipos y reduciendo los costos de operación, dentro de un esquema competitivo y de autorregulación, son los fundamentos de la libertad de horarios de cual, junto con la libertad de tarifas, dan a las empresas la oportunidad de optimizar el servicio prestado, a la medida de su tamaño y organización. Bajo estos principios la citada resolución (7811 de 2001) autoriza a las empresas para que modifiquen (cambio de la hora de despacho) e incrementen (mayor número de horarios que los legalmente autorizados) los horarios*

en las rutas legalmente autorizadas, así las cosas las empresas podrán aplicar estos dos principios de la libertad antes citados, teniendo en cuenta que la modificación de la hora de despacho o el incremento en el número de horarios no implica incremento en la capacidad transportadora autorizada a la empresa y que al prestar mayor número de horarios que los establecidos en los actos administrativos se debe tener en cuenta que no se pueden suspender los servicios legalmente autorizados en otras rutas. Al referirse la resolución a las rutas legalmente autorizadas se incluyen las demás características que identifican la autorización legal de una ruta: Los horarios, las clases de vehículos, el nivel de servicio y la frecuencia. Dado que la resolución sólo ha decretado libertad de horarios y que los artículos 50 y 51 del Decreto 171 de 2001, reglamentario del transporte de pasajeros por carretera, permite un manejo racional de los equipos, debe entenderse que la empresa puede incrementar o disminuir a discreción los horarios servidos, entendiéndose que las demás características quedan sujetas a lo autorizado. Es necesario precisar que la norma espera de la empresa un manejo derivad del conocimiento técnico de las condiciones de la demanda en la ruta y, en consecuencia, de ese conocimiento inferirá las variaciones de horarios a que haya lugar. En efecto, uno de los mecanismos de libertad del servicio público de transporte de pasajeros por carretera es a través de la libertad de horarios que busca la racionalización del servicio y facilidades al usuario para desplazarse de una ciudad a otra. Pues el esquema rígido de horarios y frecuencias preestablecidos, venían afectando a los pasajeros que se movilizaban durante altas temporadas de demanda, ya que no era factible que se pudieran acomodar o modificar los horarios...”.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 16128 del 27 de marzo de 2007** “la libertad de horarios no implica libertad de la clase de vehículo, por lo tanto, la empresa que usted representa solamente puede operar una ruta con la clase de vehículo con el cual le fue autorizada en el acto administrativo, es decir, si la ruta A – B se autorizó en bus solamente la puede prestar en bus y no puede emplear otra clase de vehículo.”

**Concepto Ministerio de Transporte N° 47109 del 15 de agosto de 2008** “No puede darse aplicación a la libertad de horarios, en los términos de la resolución 7811 de 2001, a las empresas que tienen autorizados servicio en calidad de “zonas de operación”, toda vez que estas empresas no han legalizado las rutas y horarios en los términos del artículo 46 del decreto 171 de 2001 y la resolución de libertad de horarios presupone la existencia de rutas y no la existencia de zonas de operación”

**Reglamentación:** Resolución 9901 de 2002

**Resolución 9901 de 2002 Artículo 1°.** Adoptar el Manual anexo con sus formatos que hacen parte integral de la presente resolución, para la elaboración de los términos de referencia, en el proceso de licitación pública para concesionar rutas y horarios, en el Servicio Público de Transporte de Pasajeros por Carretera.

**Decreto 171 de 2001 Artículo 27. Apertura De La Licitación.** Determinadas las necesidades de nuevos servicios de movilización, el Ministerio de Transporte ordenara iniciar el trámite licitatorio, el cual deberá estar precedido del estudio y de los términos de referencia correspondientes.

Los términos de referencia establecerán los aspectos relativos al objeto de la licitación, fecha y hora de apertura y cierre, requisitos que deben llenar los proponentes, plazo del concurso, las rutas, sistemas de rutas o áreas de operación disponibles, horarios a servir, clase y número de vehículos, nivel de servicio, condiciones de la póliza de seriedad de la propuesta, reglas y criterios para la evaluación de las propuestas y el otorgamiento del permiso, la determinación y ponderación de los factores objetivos de selección, término para comenzar a prestar el servicio, su regulación jurídica, derechos y obligaciones de los adjudicatarios y todas las demás circunstancias de tiempo, modo y lugar que se consideren necesarias para garantizar reglas objetivas y claras.

**Reglamentación:** Resolución 3569 de 2009.

**Resolución 3569 de 2009 Artículo 1°.** A partir de la publicación de la presente resolución, la Subdirección de Transporte y las Direcciones Territoriales del Ministerio previo a la apertura de todo concurso público para la adjudicación de rutas, prevista en el Decreto 171 de 2001, deberán contar con concepto escrito favorable proferido por parte de este Despacho.

**Resolución 3569 de 2009 Artículo 2º.** Para el cumplimiento de lo establecido en el artículo anterior, las Direcciones Territoriales y la Subdirección de Transporte deberán:

1. Realizar la verificación del cumplimiento de requisitos y la evaluación y determinación de las necesidades de movilización, acorde a las directrices proferidas por este despacho.
2. Remitir a la Dirección de Transporte y Tránsito la relación con su detalle (Empresa, ruta, clase de vehículo, nivel de servicio, despachos, etc.), los documentos de verificación del cumplimiento de los requisitos y la evaluación y determinación de las necesidades de movilización firmados por el funcionario que lo realizó y el Director Territorial o Subdirector, según el caso.
3. La Dirección de Transporte y Tránsito deberá presentar a este Despacho las relaciones de que trata el punto anterior para revisión y visto bueno.

**Resolución 3569 de 2009 Artículo 3º.** En relación con las solicitudes de rutas y horarios presentados en vigencia del Decreto 1927 de 1991 y pendientes de atender por falta del estudio de oferta y demanda, las Direcciones Territoriales de igual manera deberán remitirlas a la Dirección de Transporte y Tránsito, quien presentará a este Despacho la relación para su visto bueno.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 603303 del 20 de noviembre de 2008.:** *“Nótese que las citadas disposiciones establecen como límite para determinar la jurisdicción y competencia en el caso de las Direcciones Territoriales, para adjudicar servicios de rutas y horarios a las empresas de transporte, en que las rutas tengan origen y destino dentro de la jurisdicción territorial, sin tener en cuenta el recorrido o vía que involucre otra jurisdicción; de manea residual la disposición le asigna así mismo jurisdicción y competencia a la Subdirección de Transporte respecto de las rutas y horarios para el perímetro nacional, en otras palabras, la Subdirección ejerce su competencia cuando los servicios autorizados, cubren recorridos que abarcan origen – destino, la jurisdicción territorial de dos (2) territoriales diferentes, ya que se refiere al perímetro nacional”.*

**Decreto 171 de 2001 Artículo 28. Evaluación De Propuestas.** La evaluación de las propuestas se hará en forma integral y comparativa, teniendo en cuenta los factores de calificación que para el efecto señale la Comisión de Regulación de Transporte.

De acuerdo con la Ley 79 de 1988, se estimulará la constitución de cooperativas que tengan por objeto la prestación del Servicio Público de Transporte, las cuales tendrán prelación en la asignación de servicios cuando se encuentren en igualdad de condiciones con otras empresas interesadas.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 37898 del 7 de julio de 2007.** *“El párrafo único del artículo 16 del Decreto 171 de 2001, establece que en caso de transformación, fusión, absorción o incorporación, la empresa comunicará de este hecho al Ministerio de Transporte y a la Superintendencia de Puertos y Transporte, adjuntando los nuevos certificados de existencia y representación legal con el objeto de efectuar las aclaraciones y modificaciones correspondientes. Como se puede observar la normatividad concerniente al transporte no contempla la figura de la Unión, manifiesta este despacho que la evaluación de las propuestas se realiza de forma individual, integral y comparativa, razón por la cual su presentación dentro del trámite licitatorio se hará individualmente a cada una de las empresas proponentes”.*

**Decreto 171 de 2001 Artículo 29. Procedimiento.** Hasta tanto la Comisión de Regulación de Transporte establezca un nuevo procedimiento para la adjudicación de rutas y horarios, el Ministerio de Transporte atenderá el siguiente:

1. Presentación de la solicitud, acompañada del estudio de oferta y demanda.
2. Determinación de las necesidades del servicio.
3. Apertura de licitación pública por parte del Ministerio de Transporte.

#### 4. Adjudicación de servicios

La apertura de la licitación y la adjudicación de servicios la efectuará el Ministerio de Transporte de conformidad con el siguiente procedimiento:

1) La resolución de apertura deberá estar precedida del estudio mencionado anteriormente y de la elaboración de los términos de referencia.

2) Los términos de referencia, entre otros aspectos, determinarán los relativos al objeto del concurso, requisitos que deben llenar los proponentes, plazo del concurso, las rutas, sistemas de rutas o áreas de operación disponibles, horarios a servir, clase y número de vehículos, nivel de servicio, reglas y criterios para la evaluación de las propuestas y el otorgamiento del permiso, la determinación y ponderación de los factores objetivos de selección, término para comenzar a prestar el servicio, su regulación jurídica, derechos y obligaciones de los adjudicatarios.

3) La evaluación de las propuestas se hará en forma integral y comparativa, teniendo en cuenta entre otros, los siguientes factores básicos de selección:

##### A. SEGURIDAD

(50 puntos)

PROGRAMAS Ficha técnica de revisión y mantenimiento preventivo de cada uno de los vehículos.

(25 puntos)

Capacitación a conductores. (Intensidad horaria)

(15 puntos)

Control y asistencia en el recorrido de la ruta.

(10 puntos)

##### B. EDAD PROMEDIO DE LA CLASE DE VEHICULO LICITADA.

(20 puntos)

Se calcula de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$P=20-E$$

Donde P= Puntaje a asignar a la empresa

E= Edad promedio del parque automotor

##### C. SANCIONES IMPUESTAS Y EJECUTORIADAS EN LOS DOS (2) ULTIMOS AÑOS.

(15 puntos)

Se otorga este puntaje a las empresas que no hayan sido sancionadas mediante actos administrativos debidamente ejecutoriados, durante los dos (2) últimos años anteriores a la publicación de las rutas

Si la empresa ha sido sancionada obtendrá cero (0) puntos.

D. EXPERIENCIA

(10 puntos)

E. CAPITAL PAGADO O PATRIMONIO LÍQUIDO POR ENCIMA DE LO EXIGIDO

(5 puntos)

TOTAL = 100 PUNTOS

En todo caso, se asignará un puntaje adicional del 10% del obtenido, para la empresa proponente que presento los estudios encaminados a la determinación de la demanda insatisfecha de movilización.

4) Se establece en 60 puntos la sumatoria de los factores el mínimo puntaje para que las empresas puedan ser tenidas en cuenta en el proceso de adjudicación

La adjudicación se hará considerando la media (M) que resulte entre el puntaje máximo obtenido entre las empresas participantes y el mínimo exigido (60) puntos así:

$$M = \frac{P \text{ máximo} + 60}{2}$$

Las empresas que no alcancen la media (M) no se tendrán en cuenta.

5) Para las empresas que estén en la media aritmética o por encima de ella, se calculará un porcentaje de participación con base en la siguiente fórmula:

$$E_i = P_i - 60$$

$$\%i = \frac{E_i}{n}$$

SEi

$\sum_{i=1}^n$

Donde %i = Porcentaje de participación en la distribución

Pi = Puntaje obtenido por cada una de las empresas

Ei = Puntaje obtenido por encima de los 60 puntos

n = Número de empresas

6) El total de horarios a adjudicar se distribuirá de acuerdo con el porcentaje de participación obtenido así:

$$K_i = K * \%i$$

Donde Ki = Número de frecuencias a asignar a la empresa

K = Número de horarios disponibles (Aproximados a parte entera)

%i = Porcentaje de participación en la distribución

En caso que dos o más empresas obtengan igual número de puntos se le adjudicará a aquella que tenga el mayor puntaje en el factor de edad promedio de la totalidad del parque automotor. De persistir el empate se definirá a favor de la que obtenga la mayor puntuación en el factor seguridad

7) Los términos de referencia exigirán la constitución de una póliza de seriedad de la propuesta expedida por una compañía de seguros legalmente autorizada para funcionar en Colombia e indicarán su vigencia, la cual no podrá ser inferior al término del concurso y noventa (90) días más.

El valor asegurado será el equivalente al producto de la tarifa correspondiente para la ruta que se concursa, por la capacidad transportadora total del vehículo requerido, por el número total de horarios concursados, por el plazo del concurso, así:

$$G = T \times C \times NH \times P$$

Donde: G = Valor de la garantía

T = Valor de la tarifa

C = Capacidad del vehículo

NH = Número de horarios concursados

P = Plazo del concurso

Cuando se presenten propuestas para servir más de una (1) ruta, el valor de la póliza se liquidará para cada una de las rutas.

8) Dentro de los diez (10) días siguientes a la apertura de la licitación de rutas, se publicarán avisos por una sola vez, simultáneamente en dos (2) periódicos de amplia circulación nacional, el día martes, en un tamaño no inferior a 1/12 de página. Las empresas podrán presentar sus propuestas dentro de los 10 días siguientes a la publicación.

**Reglamentación:** Resolución 17829 de 2002

**Resolución 17829 de 2002 Artículo 1°.** El valor de la publicación de avisos de apertura de licitación pública, para adjudicación de rutas y horarios en los niveles de servicio básico y lujo, de que trata el numeral 8 del artículo 29 del Decreto número 171 del 5 de febrero de 2001, será a cargo de:

1. El Ministerio de Transporte, cuando se trate de procesos de adjudicación de rutas y horarios iniciados de oficio.
2. La empresa, cuando presente la solicitud, acompañada del estudio de oferta y demanda y determinación de necesidades del servicio.

**Parágrafo único.** La Dirección General de Transporte y Tránsito Automotor del Ministerio de Transporte, diseñará los avisos y seleccionará los periódicos en que deben publicarse.

**Resolución 17829 de 2002 Artículo 2°.** Expedida la resolución que ordena la apertura de la licitación pública para la adjudicación de nuevos servicios, el Ministerio de Transporte requerirá a la empresa solicitante para que cancele el valor correspondiente en las oficinas de los periódicos seleccionados, de tal modo que la publicación se realice en los términos contemplados en el numeral 8 del artículo 29 del Decreto número 171 de 2001.

9) El servicio se adjudicará por un término no mayor de cinco (5) años. Dentro del término autorizado el Ministerio de Transporte evaluará la prestación del servicio de conformidad con lo establecido en el artículo 26 de este Decreto y decidirá si la empresa continúa o no con la prestación del servicio autorizado.

10) Si el adjudicatario no entra a prestar el servicio dentro del plazo señalado en el acto correspondiente, el Ministerio de Transporte hará efectivo el valor de la garantía constituida para responder por la seriedad de la propuesta.

En este evento la entidad, mediante acto administrativo debidamente motivado, podrá otorgar el permiso dentro de los quince (15) días siguientes al proponente calificado en segundo lugar, siempre y cuando su propuesta sea igualmente favorable para la prestación del servicio.

#### **TÍTULO IV**

### **PROCEDIMIENTO PARA ACCEDER A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO EN EL NIVEL PREFERENCIAL DE LUJO**

**Decreto 171 de 2001 Artículo 30. Derogado Decreto 2963 de 2002. Condiciones.**

**Jurisprudencia Administrativa:** Declarado nulo por el Consejo de Estado mediante Sentencia de 27 de febrero de 2003, Expediente No. 6973, Consejero Ponente Dr. Camilo Arciniegas Andrade.

**Decreto 171 de 2001 Artículo 31. Derogado Decreto 2963 de 2002. Procedimiento.**

**Jurisprudencia Administrativa:** Declarado nulo por el Consejo de Estado mediante Sentencia de 27 de febrero de 2003, Expediente No. 6973, Consejero Ponente Dr. Camilo Arciniegas Andrade.

**Decreto 171 de 2001 Artículo 32. Derogado Decreto 2963 de 2002. Iniciación De Prestación Del Servicio.**

**Jurisprudencia Administrativa:** Declarado nulo por el Consejo de Estado mediante Sentencia de 27 de febrero de 2003, Expediente No. 6973, Consejero Ponente Dr. Camilo Arciniegas Andrade.

**Decreto 171 de 2001 Artículo 33. Derogado Decreto 2963 de 2002. Características Mínimas.**

**Jurisprudencia Administrativa:** Declarado nulo por el Consejo de Estado mediante Sentencia de 27 de febrero de 2003, Expediente No. 6973, Consejero Ponente Dr. Camilo Arciniegas Andrade.

**Decreto 171 de 2001 Artículo 34. Derogado Decreto 2963 de 2002. Verificación.**

**Jurisprudencia Administrativa:** Declarado nulo por el Consejo de Estado mediante Sentencia de 27 de febrero de 2003, Expediente No. 6973, Consejero Ponente Dr. Camilo Arciniegas Andrade.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado mediante Sentencia de 27 de febrero de 2003, Expediente No. 6973, Consejero Ponente Dr. Camilo Arciniegas Andrade.

*...al excluirse del concurso el otorgamiento de permisos para la prestación y operación del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera en el nivel preferencial de lujo, el Ejecutivo efectivamente desconoció los artículos 13 y 333 de la Constitución Política, que postulan los principios de igualdad y de libre competencia económica.*

*Se violaron también los artículos 3 de la Ley 105 de 1993 y 19 de la Ley 336 de 1996, pues al reglamentar la modalidad preferencial de lujo del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, el Gobierno Nacional debió respetar el marco que el Legislador trazó al disponer que el permiso para la prestación del servicio público de transporte se otorgará mediante concurso en el que se garanticen la libre competencia y la*

**iniciativa privada, con lo que, de contera excedió el ámbito material de su potestad reglamentaria al contravenir lo dispuesto por el Legislador.**

La propia definición del servicio preferencial de lujo contiene el concepto de ruta. Es, pues, manifiesto que como esta modalidad está sujeta a un trayecto, no encuadra en ninguno de los dos casos en que según la ley se permite la adjudicación directa, previstos en los artículos 19 y 20 transcritos en precedencia.

Para la Sala la interpretación dada por el Ministerio de Transporte al artículo 17 de la Ley 336 de 1996, es errónea. La sola lectura de este precepto permite concluir que la facultad de determinar las condiciones de regulación o libertad a que dicha norma se refiere, se predica de las condiciones mismas de la prestación del servicio, en sus aspectos de áreas de operación, rutas y horarios o frecuencias de despacho.

Del citado precepto no puede válidamente colegirse que hubiese conferido al Ejecutivo una facultad discrecional para decidir el procedimiento para acceder a la prestación del servicio de transporte terrestre de pasajeros en el nivel preferencial de lujo, **ni menos aún, que gozara de habilitación legislativa para crear por la vía del reglamento una excepción al procedimiento licitatorio que el legislador previó para el otorgamiento de permisos, no sólo porque esta materia es de competencia del Legislador, sino además porque, según se vio, en las Leyes 105 y 336 el Congreso dispuso que el permiso para la prestación del servicio público de transporte se otorgará mediante concurso, excepto los dos casos previstos en los artículos 19 y 20. ....**

Es, entonces, claro que al expedir las disposiciones acusadas el Gobierno no podía modificar el régimen jurídico que rige el otorgamiento del permiso para la prestación del servicio público de transporte ni contrariar el marco trazado por el Legislador.

Para la Sala tampoco resulta aceptable el argumento según el cual la adjudicación directa asegura a las empresas transportadoras el derecho de competir por la asignación del servicio en condiciones de igualdad, pues no es cierto que el permiso se otorgue a todo aquel que reúna las condiciones que los acusados artículos 30 a 34 del Decreto 171 exigen para esos efectos.

No puede perderse de vista que el otorgamiento del permiso está supeditado a que existan necesidades insatisfechas de movilización dadas por la diferencia entre la demanda total existente y la oferta autorizada. De ahí que no se necesiten mayores disquisiciones para concluir que las empresas transportadoras que primero plantearan la respectiva solicitud gozarán de privilegio por ser las primeras adjudicatarias.

En definitiva, la diferenciación que las disposiciones acusadas hicieron entre el procedimiento licitatorio a que se sujeta el otorgamiento del permiso para los niveles básico o de lujo, y la adjudicación directa para el preferencial de lujo, no fue prevista por el Legislador". (Negritas de la Sala).

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, Concepto 1551 de 2004, CP Gustavo Aponte

**Reglamentación del procedimiento para acceder al servicio "preferencial de lujo".** En el Capítulo IV, artículos 30 a 34, del decreto 171 bajo análisis, se estatuyó el procedimiento para acceder a la prestación del servicio en el "nivel preferencial de lujo". En él se establece la presentación de la solicitud respectiva y la acreditación de las condiciones, verificadas las cuales, el Ministerio de Transporte tiene un plazo de 60 días para decidir y en caso de ser positiva la decisión procederá a registrar la empresa, la ruta, los vehículos, los horarios, la tarifa y demás condiciones bajo las cuales se prestará el servicio (arts. 30 y 31).

Dentro de un plazo no superior a seis (6) meses, contados a partir de la fecha de la ejecutoria de la decisión, la empresa solicitante tiene la obligación de servir la ruta con las características del servicio ofrecido, **por un término no inferior a tres (3) años**, previa acreditación ante el Ministerio de la existencia de los vehículos ofrecidos y las condiciones adicionales de calidad, accesibilidad, seguridad, comodidad, servicios complementarios y una fianza a favor del Ministerio.

Transcurridos los tres (3) años iniciales, o los de la prórroga si la hubiere, la empresa deberá informar al Ministerio de Transporte si continúa con la prestación de este servicio, para lo cual deberá adicionar la vigencia de la fianza, requisito sin el cual no podrá prestar el servicio (arts. 32 a 34).

Conforme a lo anterior, corresponde al Ministerio de Transporte expedir los actos administrativos de otorgamiento del permiso para desarrollar esta actividad económica en el "nivel preferencial de lujo", siempre y cuando se cumplan las condiciones establecidas por la ley y se siga el procedimiento previsto por el reglamento, con lo cual se concreta a favor de la empresa solicitante una situación jurídica particular o individual, por el término y las condiciones establecidas en ellos, sin perjuicio del carácter revocable e intransferible del permiso a que se refiere el artículo 18 de la ley 336 de 1996, bien por la revocación directa del acto administrativo regulada por el Código Contencioso Administrativo o bien por la cancelación del permiso prevista en el régimen sancionatorio contenido en el decreto 3366 de 2003<sup>138</sup>.

Igualmente, y aunque el decreto no lo dice expresamente, es claro que vencidos los tres años iniciales, la prórroga del permiso constituye una decisión que finalmente requiere la expedición de un acto administrativo similar al del permiso originario en el que se exprese nuevamente la voluntad de la administración y que corresponda al sistema de control y evaluación de las condiciones de cumplimiento de la autorización inicial.

Los actos administrativos particulares y concretos de autorización dictados por el Ministerio. **Según relata la consulta, durante la vigencia del reglamento, el Ministerio de Transporte expidió cerca de 40 resoluciones de carácter particular y concreto, mediante las cuales autorizó a diversas empresas de transporte terrestre automotor de pasajeros a prestar el "servicio preferencial de lujo" - algunas de las cuales conoció la Sala -, disponiendo el registro de la empresa respectiva, la ruta, los vehículos, tarifas y horarios y la fijación de la capacidad transportadora, todo lo cual se otorgó por un término no inferior a tres (3) años, transcurridos los cuales o los de la prórroga, si la hubiere, la empresa deberá informar al Ministerio de Transporte si continuaba con la prestación del servicio. En la actualidad las empresas beneficiarias continúan prestando el servicio.**

**Derogatoria de los artículos 30 a 34 del decreto 171 de 2001.** El Gobierno Nacional mediante decreto 2963 del 4 de diciembre de 2002 resolvió - en ejercicio de la potestad reglamentaria de la que es titular (art. 189.11 de la C. P.) -, derogar los artículos 30 a 34 del Capítulo IV del decreto 171 de 2001 que reglamentaba el procedimiento para acceder a la prestación del servicio de transporte de pasajeros en el nivel preferencial de lujo, atrás descrito. Con esta determinación el "servicio preferencial de lujo" se mantuvo en la norma como una de las clases o modalidades de prestación del servicio pero sin procedimiento de evaluación y adjudicación.

**Consecuencia jurídica de la derogatoria.** La principal consecuencia de la derogatoria consiste en que las disposiciones objeto de esta decisión, desaparecen del mundo jurídico. Por lo tanto, frente al caso consultado, el efecto que se produce por la derogatoria de este reglamento general, es que no puedan invocarse tales disposiciones como fundamento para otorgar nuevos permisos ni las eventuales prórrogas previstas en ellos, por haber desaparecido del ordenamiento jurídico, de manera tal que a partir de la publicación del decreto derogatorio (diciembre 5 de 2002 - Diario Oficial No 45.022), tales prórrogas no podrán concederse.

**Efectos de la derogatoria sobre los actos particulares y concretos.** Ahora bien, en relación con los posibles efectos de la derogatoria del reglamento general sobre los actos administrativos de carácter particular y concreto expedidos con fundamento en él durante su vigencia, debe advertirse que esa circunstancia no alcanza a afectar las situaciones individuales consolidadas, como lo ha sostenido la jurisprudencia de la Sección Primera de esta Corporación. En sentencia de julio 19 de 2002 dijo:

"En lo concerniente a la supuesta violación de derechos adquiridos, vista en su connotación de acto general y abstracto, cabe decir que la derogación de una regulación general no implica la violación o desconocimiento de derechos adquiridos, justamente porque la situación jurídica que queda sin efecto es abstracta e impersonal, esto es, que en sí misma no comporta derecho adquirido en cabeza de alguien en particular. El derecho adquirido está dado por las situaciones individuales en las cuales se han cumplido los presupuestos fácticos previstos en las normas generales para que nazca ese derecho, de suerte que la sola derogación posterior de esas normas generales no afecta el derecho individual que hubiere nacido bajo el amparo de las mismas. Situación distinta es la de las meras expectativas, puesto

<sup>138</sup> En efecto, el artículo 10 numeral 3 de este último decreto, prevé como una de las sanciones para los infractores a las normas de transporte: "Cancelación del acto administrativo de habilitación o permiso de operación. Es la cesación definitiva de los efectos jurídicos del acto administrativo que concedió la habilitación o el permiso de operación." Igualmente el artículo 46 regula los casos en los que procede la cancelación de las habilitaciones o permisos, entre ellos, la comprobación por la autoridad de transporte que las condiciones que dieron origen a su otorgamiento no corresponden a la realidad, cuando se compruebe la injustificada cesación de actividades, los casos de "reiteración o reincidencia en el incremento o disminución de las tarifas establecidas, o en la prestación de servicios no autorizados". Por su parte el artículo 51 regula el procedimiento para la imposición de sanciones.

que en ellas el derecho aún no ha nacido, sino que apenas se espera que nazca en el futuro. De allí que una es la derogación de normas generales y abstractas y otra situación distinta es la de los actos particulares que crean derechos de igual categoría, lo cual, técnicamente, corresponde a lo que se conoce como revocación, que puede ser por efecto de los recursos de la vía gubernativa o de la revocación directa, formas ambas que tienen regulaciones diferentes, pero que, en todo caso, son distintas de la atinente a la derogación de los actos administrativos generales”.<sup>139</sup>

**Declaratoria de nulidad de los artículos 30 a 34 y de parte del literal c), numeral 2° del artículo 8°.** Con posterioridad a la derogatoria de los artículos 30 a 34 del decreto 171 de 2001 producida por el decreto 2963 de 2002, la Sección Primera de esta Corporación mediante sentencia del 27 de febrero de 2003 - ejecutoriada el 25 de marzo - declaró la nulidad, tanto de dichos artículos como de la exclusión del proceso licitatorio para el otorgamiento del permiso para la prestación del servicio de transporte de pasajeros por carretera en el “nivel preferencial de lujo”, contenida en la siguiente frase del literal c), numeral 2° del artículo 8° : **“Su adjudicación no estará supeditada a la realización del proceso licitatorio contemplado para los niveles de servicio básico y lujo”**. Esta norma desconocía los principios constitucionales de igualdad y de libre competencia (arts. 13 y 333) y el mandato legal de otorgamiento del permiso mediante el procedimiento de concurso (ley 105 de 1993 art. 3°, ley 336 de 1996 arts. 17, 19 y 20), que han debido ser respetados por el reglamento<sup>140</sup>.

Debe resaltarse, como se señala en la sentencia, que “aunque mediante el artículo primero del Decreto 2963 de 4 de diciembre de 2002 el Gobierno Nacional derogó «los artículos 30 al 34 del Capítulo IV, del Título IV del Decreto 171 de 2001» que se acusan en el presente proceso, siguiendo su reiterada jurisprudencia, la Sala emitirá pronunciará (sic) de fondo, **en atención a los posibles efectos que las citadas disposiciones pudieron producir durante su vigencia.**

**Efectos generales de la nulidad.** La decisión de nulidad que recae sobre el procedimiento de acceso a la prestación del servicio y que por lo tanto, no compromete la existencia legal del “nivel preferencial de lujo”, la cual se conserva, se suma a la derogatoria de los artículos 30 a 34 y, afecta ya no solo la vigencia de las disposiciones anuladas, sino también su validez al quebrarse la presunción de legalidad propia de los actos administrativos, y que se produjo por el desconocimiento de los principios constitucionales de igualdad y libre competencia económica y de la exigencia legal de otorgamiento del permiso mediante concurso, que debieron ser acatados al momento de ejercerse la potestad reglamentaria.

El efecto inmediato del fenómeno descrito es también la desaparición del ordenamiento jurídico de esas disposiciones, lo cual conduce a que la administración pierda el sustento normativo para otorgar con base en ellas nuevas autorizaciones o prórrogas a los permisos existentes, visto ahora desde el ángulo de la carencia de validez de dichas normas.

**Efectos del fallo de nulidad sobre situaciones particulares y concretas.** Si bien el juzgamiento de la legalidad del acto administrativo general se realiza respecto de la observancia o no de las normas legales a las cuales debía sujetarse su expedición, esta situación jurídica debe distinguirse de la intangibilidad de los actos individuales producidos durante su vigencia, pues en aras de la seguridad jurídica de las relaciones del Estado con sus administrados, la decisión no debe afectar la existencia, fuerza ejecutoria y validez de dichos actos administrativos de carácter particular. En efecto, es bueno recordar que están de por medio situaciones jurídicas consolidadas o derechos adquiridos que han de ser garantizados, máxime cuando esos actos continúan amparados por la presunción de legalidad. Así lo precisa la jurisprudencia al señalar que:

“los actos administrativos dictados con base en el precepto previamente a su anulación, conservan su presunción de legales y deben ser aplicados, salvo el derecho de quienes hayan impugnado debidamente ante esta jurisdicción”.<sup>141</sup>

<sup>139</sup> Sentencia de 19 de julio del 2002. Radicación número: 11001-03-24-000-1999-5909-01(5909).

<sup>140</sup> En la sentencia se lee: “Los textos transcritos permiten concluir que al excluirse del concurso el otorgamiento de permisos para la prestación y operación del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera en el nivel preferencial de lujo, el Ejecutivo efectivamente desconoció los artículos 13 y 333 de la Constitución Política, que postulan los principios de igualdad y de libre competencia económica. Se violaron también los artículos 3 de la Ley 105 de 1993 y 19 de la Ley 336 de 1996, pues al reglamentar la modalidad preferencial de lujo del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, el Gobierno Nacional debió respetar el marco que el Legislador trazó al disponer que el permiso para la prestación del servicio público de transporte se otorgará mediante concurso en el que se garanticen la libre concurrencia y la iniciativa privada, con lo que, de contera excedió el ámbito material de su potestad reglamentaria al contravenir lo dispuesto por el legislador.”

<sup>141</sup> Sentencia de octubre 12 de 1990. Radicación No 1846 - Sección Cuarta - . En la misma consulta se cita doctrina en este sentido: “Problema interesante en el derecho nacional se presenta sobre los efectos de la declaratoria de nulidad de un acto administrativo. Sobre este aspecto vale la pena indicar que la jurisprudencia nacional no ha sido unívoca. Dos tipos de efectos se le han otorgado a la nulidad de los actos administrativos de manera indistinta durante algunas épocas en nuestra jurisprudencia. Una primera corriente sostiene que la declaratoria de nulidad del acto administrativo produce efectos retroactivos a

*En el caso consultado, se garantizan sólo aquellos derechos que se derivan de la autorización, en los términos del artículo 3° 5, inciso 2° de la ley 105 de 1993.*

*En consecuencia las empresas autorizadas para prestar el “servicio preferencial de lujo” continúan amparadas por ellos, mientras tales actos no sean suspendidos o anulados por la jurisdicción de lo contencioso administrativo, no sean revocados o expire el término inicial de tres (3) años previsto en dichas decisiones. Por último, pueden desaparecer también del ordenamiento jurídico, por cancelación del permiso como sanción, según las causales contempladas en el artículo 48 del Decreto 3366 de 2003, previo el procedimiento señalado en el mismo decreto.*

*No obstante lo anterior, en el caso de que se hubieren expedido actos administrativos particulares de autorización con posterioridad a la derogatoria de las disposiciones que regulaban el procedimiento de otorgamiento de esos permisos o, actos expedidos que hayan cobrado eficacia con posterioridad a la ejecutoria de la sentencia de nulidad del reglamento, conducta a todas luces irregular y merecedora de sanción disciplinaria, la ley ofrece la posibilidad de buscar el restablecimiento del orden, bien mediante la revocación de los actos particulares y concretos conforme lo prevé el artículo 73 del Código Contencioso Administrativo, esto es, obteniendo el consentimiento expreso y escrito del titular<sup>142</sup> o, en su defecto, acudiendo a la acción contenciosa pertinente por parte de la misma autoridad que expidió el acto.*

**Posibilidad de nueva reglamentación del servicio preferencial de lujo.** *Para la Sala es claro que el gobierno nacional puede ejercer la potestad reglamentaria y dictar una nueva reglamentación del “servicio preferencial de lujo”. Aspecto esencial de dicha reglamentación debe ser el procedimiento licitatorio para el otorgamiento de los permisos, que, como se dijo, debe fundamentarse en el derecho constitucional a la igualdad y en el principio de la libre concurrencia.*

*De otra parte, frente a la consulta de si es posible aplicar por analogía el procedimiento licitatorio previsto para los servicios “básico” y de “lujo” al “servicio preferencial de lujo”, la Sala considera que en materia de procedimientos administrativos no es de recibo la interpretación analógica, salvo disposición legal, dado que el servidor público solamente puede hacer lo que esté permitido y, en la forma como lo ordenen las normas respectivas. Al desaparecer del ordenamiento jurídico el reglamento del “servicio preferencial de lujo”, éste debe ser reemplazado por otro ordenamiento específico en el que se tengan en cuenta las condiciones de evaluación propias para ese servicio y en especial los elementos que constituyen su naturaleza “preferencial de lujo”.*

**Capacidad transportadora.** *En relación con los vehículos autorizados y que forman parte de la capacidad transportadora de las empresas de servicio público de pasajeros destinados a la prestación del “nivel preferencial de lujo”, como ya se indicó, podrán continuar operando por el término inicial previsto en los respectivos actos administrativos de autorización o, en el caso de revocatoria, nulidad o cancelación del permiso, vincularse a la prestación del servicio “básico” o “de lujo”, siempre y cuando se cumplan las condiciones y se sigan los procedimientos previstos para ello en el decreto 171 de 2001. Nada impide que cumpliendo los rangos de la capacidad transportadora señalada a cada empresa, el usuario de un servicio de menor nivel se vea beneficiado con vehículos de mayor comodidad.*

---

partir del momento en que el acto surgió a la vida jurídica. Una segunda tesis, en nuestra opinión aceptable y que propende por la protección del ordenamiento jurídico y las situaciones individuales generadas a partir de un acto que ha sido declarado nulo, sostiene que los efectos de la nulidad tan sólo pueden ser aplicados hacia el futuro, esto es, a partir del momento en que la providencia respectiva quede en firme. Consideramos que esta es la opinión dominante en nuestra jurisprudencia. Se trata de una tesis de avanzada jurídica, que no puede ser desconocida y que eventualmente protegería a todos aquellos que de alguna manera obtuvieron derechos o situaciones jurídicas concretas durante el tiempo en que estuvo vigente la norma declarada nula”. (Santofimio G., Jaime Orlando. Tratado de Derecho Administrativo. U. Externado de Colombia. 1998.)

<sup>142</sup> Sobre esta materia, la sentencia C- 066 de 1999 expresa: “Así, esta Corporación tiene bien establecido que, de conformidad con el ordenamiento constitucional y legal colombiano, en principio la revocación de un acto administrativo singular, que ha generado la consolidación de una situación jurídica concreta, o ha reconocido derechos de la misma categoría, no puede ser llevada a cabo sin que medie el consentimiento expreso y escrito del mismo titular. Por ende, en tales casos, si la administración considera que hay motivos para modificar su acto, debe impugnarlo judicialmente, dando así ocasión a que éste se controvierta ante los jueces y permitiendo de esa manera la defensa del interesado. Por ello es claro que es ilegítima y violatoria del debido proceso (CP art. 29) la decisión unilateral de la autoridad pública de revocar un acto administrativo concreto, la cual genera además inseguridad jurídica y desconfianza en la actividad administrativa, “quebranta el principio de la buena fe (artículo 83 C.P.) y delata indebido aprovechamiento del poder que ejerce, sobre la base de la debilidad del administrado.” Sin embargo, el ordenamiento prevé en dos casos excepcionales que los actos administrativos de carácter particular y concreto pueden ser revocados por la administración sin previo consentimiento del particular, a saber, (i) cuando ese acto es consecuencia del silencio administrativo positivo y (ii), cuando el acto es fruto de una actuación ilegal y fraudulenta por parte del particular que llevó a la administración a cometer un error. En ese orden de ideas, una interpretación sistemática de la norma acusada muestra que el Ministerio del Transporte sólo puede revocar los actos particulares de las autoridades locales con el consentimiento del afectado, lo cual protege suficientemente sus derechos e intereses, o en las dos hipótesis excepcionales anteriormente mencionadas, y que la jurisprudencia de esta Corporación ha considerado que no desconocen en sí mismas el debido proceso, por cuanto encuentran una justificación razonable y son de interpretación estricta. Por ende, conforme a ese entendimiento, el artículo impugnado es compatible con el debido proceso.” Ver también sentencia IJ - 029 de julio 16/02 de La Sala Plena de esta Corporación.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil, Radicado 11001-03-06-000-2004-01616-01, CP Gloria Duque

*Se trata de determinar si como consecuencia de la intangibilidad de los actos administrativos particulares y concretos, que autorizaron la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en el nivel preferencial de lujo, expedidos en vigencia de las disposiciones que reglamentaban el procedimiento para acceder a la prestación de dicho servicio, que fueron derogadas y posteriormente anuladas, procede la prórroga de tales autorizaciones y, si la administración tiene competencia para hacerlo.*

*La Sala toma como punto de partida del análisis que le corresponde realizar, la naturaleza de servicio público de la actividad del transporte, inherente a la finalidad social del Estado, que como tal puede ser prestado por él, directa o indirectamente, por comunidades organizadas o por particulares, en desarrollo de la libertad de realizar actividades económicas y la iniciativa privada en condiciones de libre competencia -art. 333 C. P.-.*

*Si bien, el transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, es un servicio público que puede ser prestado por los particulares, se encuentra sujeto a la intervención del Estado y, su **regulación**, dirección, control y vigilancia corresponde, en todo caso a aquél, que tiene la responsabilidad de garantizar su prestación eficiente -art. 365 C.P.- .*

*Sobre el alcance de estas competencias, la jurisprudencia constitucional se ha expresado en los siguientes términos:*

*“La Corte encuentra, por el contrario, que el texto de los artículos constitucionales mencionados por el actor avala la expedición de normas como las que se analizan en este proceso. Precisamente el artículo 333 de la Carta le fija límites a la libertad de empresa y de contratación en aras del interés social. Obsérvese que en el artículo se precisa que ‘la actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común’, que ‘la empresa, como base del desarrollo, tiene una función social que implica obligaciones’, y que ‘la ley delimitará el alcance de la libertad económica cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la nación’. Por lo tanto, el mismo artículo 333 sirve de sustento constitucional a los límites que se establecen en los textos legales demandados para la libertad de empresa y de contratación.*

*De otra parte, el artículo 334 señala que la dirección general de la economía está a cargo del Estado y que éste intervendrá, por mandato de la ley, en los servicios públicos ‘para racionalizar la economía con el fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo...’, al tiempo que el artículo 365 prescribe que, en todo caso, **el Estado mantendrá la regulación**, el control y la vigilancia sobre los servicios públicos. Como se ve, la misma Constitución determina que el Estado debe intervenir en los servicios públicos.”<sup>143</sup> (Destaca la Sala).*

*En desarrollo del poder normativo conferido al legislador para establecer el régimen jurídico de los servicios públicos, entre ellos el de transporte, conforme lo señalan los artículos 150.23 y 365 de la Constitución Política, fueron expedidas las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 que se ocupan de regular dicho servicio. La Ley 105 define el transporte público 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, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica”, cuya operación es calificada legalmente como un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejerce el control y vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad -art. 3o.- .*

*Los artículos 6o. y 7o. ibídem, establecen que “la prestación del servicio de transporte público estará sujeta a la expedición **de un permiso o contrato de concesión** u operación por parte de la autoridad competente” de modo tal que quien “cumpla con las exigencias que al respecto se establezcan, tendrá derecho a ese permiso o contrato de concesión u operación”, incluidos los servicios de “transportes especiales” (Negrillas de la Sala).*

*Como quiera que parte de las inquietudes formuladas en la consulta, se refieren al alcance de las autorizaciones individuales conferidas, debe señalarse que el legislador determina con claridad que el otorgamiento del permiso a particulares para la prestación del servicio público de transporte o los contratos de concesión a operadores, “**no genera***

<sup>143</sup> Sentencia C-579/99 de la Corte Constitucional.

**derechos especiales, diferentes a los estipulados en dichos contratos o permisos”** -art. 3.5, ley 105-. (Negritas de la Sala).

En cuanto al procedimiento de acceso a la prestación del servicio público de transporte, el artículo 19 de la ley 336 de 1996 dispone...

Esta disposición resulta en un todo armónica con el contexto constitucional de prestación de servicios públicos por los particulares, dentro de la libertad de configuración de que está revestido el legislador para intervenirlos y regularlos, preservando la libre concurrencia y la iniciativa privada, como lo ha señalado la Corte Constitucional:

“El principio general dentro del sistema económico es la igualdad (CP art. 13) y a él sólo pueden excepcionalmente sustraerse las empresas públicas, cuando lo autorice la ley y por motivos de relevante interés público; de lo contrario, no se entiende cómo pueda pregonarse que ‘la libre competencia económica es un derecho de todos que supone responsabilidades’ (CP art. 333). En este orden de ideas, cuando por decisión de la ley un aspecto -la gestión- de un servicio reservado al Estado se abre a los particulares, la garantía institucional de la libre competencia económica, trasunto de la igualdad en el terreno económico, cobra plena vigencia, frente a los operadores públicos y privados. De otra parte debe observarse que la intervención económica ordenada por la ley puede tener por objeto no solamente actividades privadas sino también **servicios públicos** y que su finalidad puede ser tanto la promoción de la productividad como el estímulo de la **competitividad**, en aras del mejoramiento de la calidad de la vida y de los intereses de los usuarios (CP art. 334). Los sujetos públicos no están, pues, exceptuados de la intervención estatal en la economía. No escapa a la Corte que una forma legítima de intervención en lo que hace a la gestión de un determinado servicio público, puede ser la de homologar a los operadores públicos y privados como competidores para su realización y prestación. Justamente a esto se contrae el artículo 3o. acusado que luego de contemplar la hipótesis de la prestación indirecta del servicio a través del sistema de concesiones, procede a establecer las pautas conforme a las cuales se adelantarán las respectivas licitaciones y a fijar las condiciones que deben acreditar sus eventuales concesionarios”.<sup>144</sup>

No obstante la claridad del texto constitucional y del artículo 19 de la ley 336 transcrito, que contiene el imperativo del otorgamiento del permiso **previo concurso que garantice la libre concurrencia y la iniciativa privada**, los reglamentos de las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 no previeron el procedimiento de licitación o concurso para la concesión de la autorización de prestación del servicio de transporte público en su nivel preferencial de lujo, particularmente los artículos 30 a 34 del decreto 171 del 2001; incluso, fue expresamente excluido tal procedimiento por el literal c) del numeral 2o. del artículo 8o., que contiene la clasificación de la actividad transportadora de pasajeros por carretera, al señalar:

El procedimiento de acceso a este servicio, preveía la presentación de la solicitud respectiva y la acreditación de las condiciones señaladas en el artículo 30 del decreto 171, una vez verificadas, el Ministerio de Transporte dentro de los 60 días siguientes adoptaba la decisión correspondiente; en caso de ser positiva, procedía el registro de la empresa, así como de la ruta, vehículos, horarios, tarifa y demás condiciones bajo las cuales se prestaría el servicio -art. 31 ibidem-.

Dentro de un plazo no superior a seis (6) meses, contados a partir de la fecha de la ejecutoria de la decisión, la empresa solicitante tenía la obligación de servir la ruta con las características del servicio ofrecido, **por un término no inferior a tres (3) años**, previa acreditación ante el Ministerio, de la existencia de los vehículos ofrecidos y las condiciones adicionales de calidad, accesibilidad, seguridad, comodidad, servicios complementarios y una fianza a favor de aquél.

Transcurridos los tres (3) años iniciales, o los de la prórroga si la hubiere -de lo cual se infiere que no era automática-, la empresa debía informar al Ministerio de Transporte si continuaba con la prestación de este servicio, para lo cual debía adicionar la vigencia de la fianza, requisito sin el cual no podía prestar el servicio. Decía el artículo 32 del decreto 171:..

Como puede advertirse, fue el reglamento el que previó la prestación del servicio por un término no inferior a tres (3) años y la posibilidad de la prórroga, lo cual explica la afirmación de ésta Sala en la Radicación No 1.551 del 2004, en el sentido de que una vez desaparecidos estos preceptos, primero por su derogatoria -decreto 2963 del 2002- y posteriormente por la declaratoria de nulidad -sentencia de 27 de febrero del 2003-, se desvirtuó la presunción de legalidad que los amparaba, por lo que no pueden servir de sustento alguno para otorgar nuevas autorizaciones o prórrogas, pues eran tales disposiciones las que preveían la competencia de la administración para ello.

---

<sup>144</sup> Sentencia No. C-318/94 de la Corte Constitucional.

*La prórroga implica necesariamente la manifestación de la voluntad administrativa que resuelva extender en el tiempo la autorización concedida, pues, si bien es cierto, la obtención del permiso supone la intención de continuidad en la prestación del servicio, también lo es que no sustituye de modo alguno a la decisión del Estado de extenderlo en el tiempo, ni equivale a la competencia de la administración para prolongar sus efectos, máxime si se tiene en cuenta que ni aún en el desaparecido régimen reglamentario, la prórroga estaba prevista como un fenómeno automático.*

*Precisamente, para que la administración pueda prorrogar el permiso, resulta indispensable la facultad o competencia de la administración, pues la falta de ésta es causal de nulidad del acto administrativo -art. 85 C.C.A.-. En el presente caso, la norma que autorizaba este procedimiento ya no forma parte del ordenamiento jurídico específico, desde la derogatoria de los artículos 30 a 34 del decreto 171 del 2001 y, con mayor razón, desde la pérdida de su validez producida por la declaratoria de nulidad decretada por ésta Corporación.*

*No puede la Sala prohiar la aplicación de disposiciones derogadas o que han sido objeto de anulación por la jurisdicción contenciosa, ni derivar de actos administrativos particulares y concretos competencias generales de la administración para decidir la prórroga de los mismos -así sean intangibles frente a los derechos que confieren-, pues con esto último se estaría dando aplicación al reglamento desaparecido o extendiendo la vigencia de un régimen de acceso a la prestación del servicio preferencial de lujo, cuya presunción de legalidad fue desvirtuada por la decisión de nulidad producida por la Sección Primera de esta Corporación, cuya ratio iuris obedeció al desconocimiento de los principios constitucionales de igualdad y libre concurrencia que deben informar las condiciones de acceso a la prestación de un servicio público, como pasa a reseñarse...*

*Por último, reitera la Sala que los efectos del fallo de nulidad no afectan las situaciones jurídicas consolidadas o los derechos adquiridos, contenidos en los actos administrativos mediante los cuales el Ministerio de Transporte autorizó la prestación del servicio preferencial de lujo -punto 5.2. del concepto 1.551-, como son los de continuar prestando esta modalidad de servicio hasta la expiración del término de tres años en ellos previsto, sin que proceda la prórroga de los mismos.*

*Para evitar los traumatismos que puedan presentarse en la prestación del servicio, debido a que como lo informa el señor Ministro, "próximamente se empiezan a cumplir los términos previstos en los actos particulares y concretos", se sugiere expedir la nueva reglamentación del servicio preferencial de lujo y adoptar la recomendación que formuló la Sala en el concepto anterior -numeral 6,7 y respuestas 4 y 5-.*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 12389 del 6 de marzo de 2008:** "Si bien es cierto, como consecuencia del fallo en comento, en la actualidad no existe reglamentación aplicable para la adjudicación de servicios en el nivel preferencial de lujo, y por tanto no pueden autorizarse servicios en dicho nivel, tampoco existe disposición legal que impida que las empresas utilicen los vocablos "preferencial" y/o "lujo" para distinguir sus "líneas de servicio" diseñadas dentro de las rutas adjudicadas".

## **TÍTULO V ASPECTOS GENERALES EN LA OPERACIÓN Y EN LA PRESTACION DEL SERVICIO**

**Decreto 171 de 2001 Artículo 35. Prolongación De Rutas.** Las empresas de transporte que tengan autorizada una ruta en origen - destino, podrán solicitar conjuntamente la prolongación de la misma, hasta en un 10% de su longitud inicial, sin exceder los 50 kilómetros, siempre y cuando el tramo a prolongarse no disponga de transporte autorizado o lo disponga en un nivel de servicio de inferiores condiciones al solicitado o corresponda a la construcción de una nueva vía.

Para tal efecto deberán registrar ante el Ministerio de Transporte el acta de acuerdo sobre la prolongación, indicando el nuevo destino de la ruta, debiendo empezar a servirla dentro de los quince (15) días siguientes a la ejecutoria del Acto Administrativo mediante la cual se autorizo la prolongación.

**Decreto 171 de 2001 Artículo 36. Modificación De Rutas.** Las empresas de transporte que tengan autorizada una ruta en origen – destino, podrán solicitar conjuntamente la modificación de su recorrido, siempre que las circunstancias lo hagan recomendable por la construcción de una variante o de un nuevo tramo de vía que permita mejorar la prestación del servicio.

Para lo anterior suscribirán un acta de acuerdo entre todas ellas, distribuyendo los horarios que le corresponderá a cada empresa servir, tanto en la nueva como en la antigua vía.

Para tal efecto deberán registrar ante el Ministerio de Transporte el acta de acuerdo sobre la modificación, debiendo empezar a servirla dentro de los quince (15) días siguientes a la ejecutoria del Acto Administrativo mediante la cual se autorizo.

**Decreto 171 de 2001 Artículo 37. Reestructuración De Horarios.** Las empresas de transporte que tengan autorizada una ruta en origen – destino, podrán solicitar conjuntamente la modificación, incremento o disminución de sus horarios.

Para lo anterior, suscribirán un acta de acuerdo que contemple la distribución de los horarios en las 24 horas de cada día, indicado el término de duración del acuerdo, el cual no podrá ser inferior a un año.

El acuerdo, que bajo ninguna circunstancia implica incremento de las capacidades transportadoras de las empresas, debe garantizar que la demanda será suficiente y debidamente atendida y que la calidad del servicio no se verá desmejorada.

Para tal efecto deberán registrar ante el Ministerio de Transporte el acta de acuerdo, debiendo empezar a servir los nuevos servicios dentro de los quince (15) días siguientes a la ejecutoria del Acto Administrativo mediante la cual se reconoce la reestructuración.

En caso de terminación del acuerdo, cada empresa continuará prestando los servicios que tenía autorizados antes de su celebración.

**Parágrafo.** Cuando no exista consenso para la suscripción del acta de acuerdo, previa autorización del Ministerio de Transporte, sin generar paralelismo con los horarios de otras empresas, cada empresa registrará aquellos que servirá.

**Reglamentación:** Resolución 995 de 2009

**Resolución 995 de 2009 Artículo 1º. Modificado Resolución 980 de 2010. Modificado Resolución 2115 de 2010. Modificado Resolución 3526 de 2010. Modificado Resolución 262 de 2011.** Las empresas habilitadas para la prestación del Servicio Público de Transporte de Pasajeros por Carretera, a más tardar el 31 de mayo de 2011, deberán presentar ante este Ministerio, la reestructuración de horarios dentro de las rutas autorizadas, con base en un estudio de oferta y demanda.

**Parágrafo.** El estudio de oferta y demanda base para la reestructuración de que trata el presente artículo, podrá ser realizado por el Ministerio o en su defecto por las empresas de transporte.

**Resolución 995 de 2009 Artículo 2°** Una vez presentada la solicitud de reestructuración de horarios, por parte de las empresas de transporte en las rutas legalmente autorizadas, el Ministerio de Transporte autorizará dicha reestructuración y suspenderá la libertad de horarios, para cada una de las rutas racionalizadas.

**Resolución 995 de 2009 Artículo 3°.** En aquellas rutas donde la totalidad de empresas autorizadas no reestructuren los horarios dentro de los términos establecidos en la presente resolución, el Ministerio de Transporte de oficio y con base en los resultados del estudio de oferta y demanda de la ruta, establecerá el número de horarios a servir por la empresa con el fin de garantizar la prestación del servicio de manera eficiente.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 38828 del 15 de agosto de 2006:** *“La reestructuración de horarios implica incremento o disminución de los mismos y se debe tener en cuenta que las decisiones administrativas deben ser motivadas y deben cumplir con los presupuestos fácticos de la norma. En efecto como se trata de racionalizar el servicio en un determinado corredor vial, necesariamente se requiere de una sustentación técnica o estudio que determine las condiciones reales de la oferta y la demanda del servicio. Dicha sustentación deberá ser acorde con la capacidad transportadora asignada a las empresas toda vez que la reestructuración permite el incremento de la misma, de tal suerte que se requiere que la decisión corresponda a las condiciones propias de la sociedad transportadora.”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 23937 del 29 de abril de 2008 y 43050 del 28 de julio de 2008** *“Existe un procedimiento para que las sociedades transportadoras que tengan autorizada una ruta en origen- destino soliciten ante esta Entidad la modificación, incremento o disminución de horarios, al registrar los horarios el Ministerio de Transporte reconocerá mediante acto administrativo la reestructuración de horarios, resolución que puede ser recurrida solamente por las empresas transportadoras que tengan interés legítimo, esto es que tengan autorizada la misma ruta en origen – destino. Es importante tener en cuenta que cuando concurren varias empresas deben registrar el acta de acuerdo sobre los horarios a incrementar por empresa y, en el caso que la reestructuración deba hacerse de forma individual por empresa al no existir acuerdo, cada empresa registrará sólo aquellos horarios que le correspondería por distribución porcentual o equitativa, sin perjuicio de que cada empresa autorizada o la peticionaria original solicite el 100% de los horarios que se proponía reestructurar para todas las empresas”.*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 52302 del 9 de septiembre de 2008.:** *“ En este orden de ideas, considera esta asesoría jurídica que la reestructuración de horarios de que trata el artículo 37 del decreto 171 de 2001, permite celebrar acta de acuerdo que contemple la distribución de horarios en las 24 horas del día, indicando el término de duración del acuerdo; lo cual permite inferir que al elevar al acto administrativo el acuerdo de reestructuración por el término pactado, no es susceptible celebrar otro convenio sobre la misma ruta ( origen – destino ) por las mismas involucradas, toda vez que las partes estarían modificando la aprobación impartida y como quiera que la autorización de rutas y horarios se adjudica por término no mayor a cinco años, no es procedente mediante la figura de la reestructuración modificar ese término”.*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 30461 del 06 de junio de 2009** *“ Para solicitar la reestructuración de horarios las empresas que tienen autorizada la ruta deberán solicitar dicha autorización de manera conjunta, no siendo procedente la solicitud individual por parte de cada una de las empresas que la tengan autorizada, evento éste último en el que será de aplicación lo establecido para el efecto en el parágrafo del artículo antes transcrito y solamente cuando entre las empresas no exista **acuerdo** para la suscripción del acta y observando que no se presente paralelismo con los horarios que tienen autorizados otras empresas”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 43050 del 28 de julio de 2008:** *“Si el acto administrativo a través del cual se autorizó por parte de la autoridad de transporte competente la reestructuración de horarios contempla un término de duración se debe respetar el contemplado en la resolución, de lo contrario se debe aplicar el de 1 año de que trata el citado artículo 37, así la petición de la sociedad transportadora señale uno diferente.”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 63491 del 25 de febrero de 2010 y 66461 del 26 de febrero de 2010** *“ Es preciso reiterar que de conformidad con lo preceptuado en el artículo 37 del Decreto 171 de 2001 (antes transcrito), así como lo dispuesto en la Resolución 0995 del 18 de marzo de 2009, la **reestructuración de horarios** de ninguna manera **implica** la reestructuración o cambio de **frecuencia** o **frecuencias** (a que ustedes aluden en su solicitud), ya que se trata de dos figuras muy diferentes y la reglamentación en cita, se refiere exclusivamente a la **reestructuración de horarios**.*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 81361 del 24 de septiembre de 2009.** *“De conformidad con lo preceptuado en el artículo 37 del Decreto 171 de 2001 (antes transcrito), la reestructuración de horarios de ninguna manera implica la autorización de nuevos servicios ni de nuevos vehículos, toda vez que lo allí pretendido es la racionalización y eficiencia en el uso de los equipos de transporte vinculados a las empresas, mas no la autorización de nuevos servicios y por lo tanto no se requiere del concurso público”*

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado Sección Primera, Sentencia del 19 de Octubre de 2000, Radicado No. 5964, CP Gabriel Eduardo Mendoza

*De la confrontación de los horarios se advierte que en la ruta...casi la totalidad de los horarios que habían sido autorizados para la clase de vehículo BUS en la Resolución 0822 y que no aparecen para la misma clase de vehículo en el acto acusado, fueron trasladados en el mismo horario para la clase de vehículo buseta. Es decir, que lo que se presentó fue cambio de bus a buseta, con excepción del horario 14:10, que aparece en el acto acusado y no existía en la Resolución 0822; pero como en ésta existía el horario 14:20, y no fue trasladado a aquél, hubo un cambio de horario de 14:20 a 14:10.*

*En la ruta...todos los horarios autorizados para la clase de vehículo BUS se mantuvieron en la misma forma para BUS y BUSETA, es decir, que en esta ruta no hubo modificación.*

*Conforme al artículo 44 del Decreto 1927 de 1991 Reestructuración “es la modificación, incremento o disminución de los horarios y servicios en una ruta determinada”.*

*Aplicando esta definición al caso en estudio se concluye que en la ruta Bogotá-Madrid, como ya se dijo, hubo reestructuración, en cuanto se modificó el horario 14:20 a 14:10, lo cual deja sin sustento el argumento del recurrente en cuanto a que se mantuvieron exactamente los mismos horarios. Sin embargo, esto no es lo relevante en este caso ya que, como se verá más adelante, según el artículo 65 del Decreto 1927 de 1991, cuando del trámite de cambio de capacidad transportadora se trata puede haber modificación de horarios. Lo verdaderamente trascendente es establecer si se requería o no la refrendación y, por lo mismo, si debió hacerse publicación.*

*Precisado lo anterior, entra la Sala a determinar el alcance de los artículos 64 y 65 del Decreto 1927 de 1991...*

*Del texto de las normas transcritas infiere la Sala:*

*1.- Que una empresa de transporte puede solicitar el cambio de la capacidad transportadora de una clase de vehículo o de un nivel de servicio a otro.*

*El nivel de servicio, según la definición que consagra el artículo 44 del Decreto 1927 de 1991 "Es el conjunto de elementos que determinan la calidad en la prestación del servicio de transporte". Tal nivel se clasifica, por ejemplo, en corriente o de lujo.*

*2. Que tiene dos opciones para el trámite de dicha solicitud:*

*a) Presentarla ante la autoridad correspondiente sin la refrendación de las empresas que cubren la misma ruta y hacer la publicación de la solicitud a fin de que los interesados puedan oponerse; o*

*b) Si se trata de cambio de nivel de servicio o de buseta a bus o viceversa, obtener la refrendación de todas las empresas que tienen autorizada la ruta origen-destino, para lo cual no se necesita ni de estudio, ni de publicación, pues sabido es que ésta última busca que los interesados conozcan la solicitud y puedan oponerse; y cuando de antemano la están avalando con la “refrendación”, aquélla resulta ilusoria.*

*En el evento sub lite, contrario a lo que estima el recurrente, el a quo le dio la interpretación correcta a las citadas normas pues, la refrendación y la no necesidad de publicación están referidas al cambio de un nivel de servicio a otro o cuando se trata de bus a buseta y viceversa; y teniendo la actora una ruta autorizada ...-, para que pudiera obviarse la publicación debió exigirse la refrendación por parte de “todas” las empresas que tenían autorizada la ruta; y como no ocurrió ni lo uno ni lo otro, se le negó la oportunidad de formular oposiciones y, por contera, se violó el debido proceso.*

**Decreto 171 de 2001 Artículo 38. Cambio De Nivel De Servicio:** Las empresas de transporte que tengan autorizada una ruta en origen – destino en el nivel de servicio básico podrán conjuntamente solicitar cambio de este nivel, manteniendo cuando menos un 50% del servicio en este nivel.

Para lo anterior suscribirán un acta de acuerdo entre todas ellas, distribuyendo los servicios y el nivel en que cada empresa servirá la ruta.

Para tal efecto deberán registrar ante el Ministerio de Transporte el acta de acuerdo sobre la modificación, debiendo empezar a servirla dentro de los quince (15) días siguientes a la ejecutoria del Acto Administrativo mediante la cual se autorizo.

**Decreto 171 de 2001 Artículo 39. Viajes Ocasionales.** Para la realización de viajes ocasionales las empresas acreditarán el cumplimiento de los requisitos que para este efecto señale el Ministerio de Transporte, quien igualmente establecerá la ficha técnica para la elaboración del formato de la planilla única de viaje ocasional y los mecanismos de control correspondientes.

**Reglamentación:** Resolución 4185 de 2008

**Resolución 4185 de 2008 Artículo 1º.** Las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros individual en vehículos taxi, de pasajeros por carretera y mixto, podrán realizar viajes ocasionales en un radio de acción distinto al autorizado, con el porte de la planilla única de viaje ocasional debidamente diligenciada, expedida por el Ministerio de Transporte.

**Parágrafo.** Las empresas de transporte mixto solamente podrán realizar viajes ocasionales en vehículos clase campero y buses escalera (Chivas).

**Resolución 4185 de 2008 Artículo 2º.** Adoptar el formato contenido en el anexo número 1 de la presente resolución, como documento Planilla Única de Viaje Ocasional para los vehículos señalados en el artículo 1º de la presente resolución.

**Resolución 4185 de 2008 Artículo 3º.** Para la realización de viajes ocasionales, el Ministerio de Transporte suministrará a las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual en vehículos taxi, de pasajeros por carretera y mixto en vehículos camperos y bus escalera, a través de las Direcciones Territoriales, la Planilla Única de Viaje Ocasional.

Cada vehículo podrá realizar un máximo de tres viajes ocasionales durante el mes, para lo cual las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte suministrarán las planillas a las empresas de transporte solicitantes. En el caso de que en un mes no se realicen los tres viajes ocasionales, estos no serán acumulables para el mes siguiente.

**Parágrafo.** Las planillas serán entregadas a las empresas debidamente habilitadas, para que las mismas, asumiendo la responsabilidad integral del transporte que se realice con ellas, las suministre a los vehículos vinculados.

**Resolución 4185 de 2008 Artículo 4º.** La entrega de nuevas planillas por parte de las Direcciones Territoriales se hará los primeros cinco (5) días de cada mes y será requisito indispensable que la empresa reporte las planillas utilizadas en el mes anterior, en medio magnético, en formato Excel con la siguiente información acompañada de un archivo que contenga la imagen escaneada de cada una de las planillas expedidas y relacionadas.

NIT	Nombre empresa	Nº Planilla	Placa del vehículo	Tipo de vehículo	Origen del viaje	Destino del viaje	Fecha de realización del viaje
-----	----------------	-------------	--------------------	------------------	------------------	-------------------	--------------------------------

**Resolución 4185 de 2008 Artículo 5º.** Los vehículos que realicen un viaje ocasional, no podrán prestar un servicio diferente al que está autorizado en la Planilla Única de Viaje Ocasional.

Se utilizará una sola planilla de viaje ocasional cuando el viaje sea de ida y de regreso con el mismo contratante. En el caso en que se tenga un contrato de ida y uno diferente de regreso, se deberá disponer de una planilla por cada contrato.

**Resolución 4185 de 2008 Artículo 6°.** Las autoridades de control no admitirán como válidas las planillas que contengan tachones o enmendaduras, ni las que se diligencien con posterioridad al inicio del viaje. En el evento que se origine la conducta antes descrita se aplicará el artículo 47 numeral 3 del Decreto 3366 de 2003, por alteración de los documentos que sustentan la operación del servicio.

**Resolución 4185 de 2008 Artículo 7°.** La Superintendencia de Puertos y Transporte y las Autoridades de Transporte y Tránsito, serán las encargadas de velar por el cumplimiento de la presente resolución.

**Resolución 4185 de 2008 Artículo 8°.** Una vez entre en operación el Registro Único Nacional de Tránsito RUNT, la Planilla Única de Viaje Ocasional será expedida en forma electrónica y el sistema asignará el correspondiente número de serie, realizando el control de consumo y cantidad de viajes por cada vehículo. Para lo anterior, las empresas de transporte deberán disponer de los protocolos y claves de acceso al RUNT, para gestionar la expedición de dichas planillas, omitiéndose lo establecido en el artículo 4° de la presente resolución.

**Decreto 171 de 2001 Artículo 40. Empalme De Rutas.** Previa reglamentación del Ministerio de Transporte, las empresas que tengan autorizadas rutas cuyo origen y destino permitan empalmar recorridos, podrán solicitar el registro de la nueva ruta y horarios a servir.

Concepto Ministerio de Transporte N° 14689 del 23 de mayo de 2003: "... en caso de evidente conveniencia o necesidad de un empalme, las Direcciones Territoriales pueden, previa solicitud de las empresas y mediante una verificación local de las resoluciones que autorizan las rutas objeto del empalme, constatar la racionalización del equipo con la presentación del plan de rodamiento para así establecer cuáles son las condiciones reales de la oferta y demanda de transporte en los dos tramos, cuales las empresas y horarios autorizados y como podría expedirse la autorización de empalme de las dos rutas, sin influir de manera desfavorable en las rutas autorizadas a otras sociedades transportadoras y sin producir duplicidad con sus horarios."

Concepto Ministerio de Transporte N° 12093 del 8 de marzo de 2007 el tema sobre el empalme de rutas, aun no se encuentra vigente por falta de reglamento del artículo 40 del Decreto 171 del 2001.

**Decreto 171 de 2001 Artículo 41. Ruta De Influencia.** Es aquella que comunica municipios contiguos sujetos a una influencia recíproca del orden poblacional, social y económico, que no hacen parte de un área metropolitana definida por la ley, requiriendo que las características de prestación del servicio, los equipos y las tarifas sean semejantes a los del servicio urbano.

Su determinación estará a cargo del Ministerio de Transporte, previa solicitud conjunta de las autoridades locales en materia de transporte de los municipios involucrados, quienes propondrán una decisión integral de transporte en cuanto a las características de prestación del servicio, de los equipos y el esquema para la fijación de tarifas.

**Reglamentación:** Resolución 3176 de 2000

**Resolución 3176 de 2000 Artículo 1°.** Autorizar la prestación del servicio público de transporte de pasajeros por carretera en las Rutas de Influencia previamente reconocidas por el Ministerio de Transporte como tales, mediante la utilización de vehículos homologados para el radio de acción urbano (Grupo 1 de la Resolución 7126 de 1995).

**Resolución 3176 de 2000 Artículo 2°.** Las empresas autorizadas para la prestación del servicio de transporte de pasajeros en el radio de acción nacional, que tengan autorizadas rutas de influencia, presentarán ante la Dirección

Territorial correspondiente la relación de las placas de los vehículos destinados de manera exclusiva para su operación en estas rutas.

**Parágrafo.** Bajo ninguna circunstancia estos vehículos podrán prestar el servicio en rutas de características diferentes a las de influencia.

**Resolución 3176 de 2000 Artículo 3°.** En la Tarjeta de Operación se determinará mediante una observación categórica, la destinación exclusiva del vehículo para el servicio en rutas de influencia.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil, Concepto 903, CP Luis Camilo Osorio

### **El Estatuto Nacional del Transporte.**

*La ley 105 de 1993, en su artículo 10, dispuso que el Gobierno Nacional presentaría al Congreso de la República durante la primera legislatura de 1994, los proyectos sobre Estatuto Nacional de Transporte y el Código Nacional de Transito, para unificar los criterios que rigen los diferentes "Modos de Transporte".*

*La ley 336 de 1996 cumplió tal propósito con la expedición del Estatuto Nacional del Transporte, que **tiene por objeto unificar los principios y criterios que servirán de fundamento para la regulación y reglamentación del transporte público, en concordancia con la Ley 105 de 1993 y las demás normas que la modifiquen o sustituyan.** Agrega que 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 y 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 y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado. (Arts. 1° a 4°).*

*Imprime el carácter de servicio público esencial al Modo de Transporte terrestre automotor y a la operación de las empresas de transporte; además implica la prelación del interés general sobre el particular, especialmente respecto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección del usuario. Asimismo señala que el servicio público de transporte dentro del país, tiene alcance nacional. (Arts. 5°, 9° y 56).*

*En el artículo 8° estipula lo siguiente...*

*La Sala formula una inicial precisión respecto de la autonomía y capacidad de las entidades territoriales que entraña la facultad de regular el transporte automotor, bajo la coordinación y colaboración del Gobierno Nacional que tiene la suprema dirección y aún la función de tutela administrativa, entendida ésta, con carácter subsidiario, esto es aplicable en el evento de la imposibilidad de las localidades para resolver sus propios asuntos o para dirimir las discrepancias en los eventos de conflicto con otras localidades que no pudieren superar en forma directa.*

*La misma ley 336 somete a las condiciones de regulación o libertad que se establezcan en los reglamentos, el permiso para la prestación del servicio en áreas de operación, rutas y horarios o frecuencias de despacho, dándole un carácter de revocable e intransferible. En cuanto al transporte de pasajeros señala que será la autoridad competente la que determinará la demanda existente o potencial, según el caso para adoptar las medidas conducentes a satisfacer las necesidades de movilización. (Artículos 17 y 18).*

*El artículo 89 dispone que el Gobierno Nacional por medio del Ministerio de Transporte, dictará en el término de un año, contado desde el 28 de diciembre de 1996, las reglamentaciones que correspondan a cada uno de los Modos de Transporte.*

*Respecto a la vigencia y derogaciones, dice el artículo 90 que rige a partir de su promulgación, deroga las disposiciones que les sean contrarias y declara cumplida la condición extintiva de la vigencia de las normas "a que se refiere el artículo 69 de la ley 105 de 1993, cuando se expidan los reglamentos a que se refiere el artículo anterior".*

*Debe entenderse que estos reglamentos buscan armonizar la mejor forma de aplicar el orden jurídico vigente que para estas materias son las leyes 105 / 93 y 336 / 96, pero sin modificar su alcance.*

### **Competencias entre la Nación y las entidades territoriales.**

*El servicio público de transporte, en la modalidad de transporte terrestre automotor, está organizado en el ordenamiento jurídico nacional, como una competencia estatal en la cual participan para las decisiones administrativas las entidades públicas en sus diversos ordenes nacional, departamental, regional, metropolitano, distrital y municipal, conforme a la autonomía administrativa entre la Nación y las entidades territoriales involucradas en su respectivo ámbito y en obediencia de los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad.*

*Teniendo en cuenta que el objetivo del legislador es “promover la armoniosa concurrencia de la Nación y las entidades territoriales”, compete a las autoridades nacionales fijar las políticas generales, los lineamientos y criterios que consulten la equitativa distribución del servicio público, según lo ordenan las propias leyes sobre la materia (arts. 3º.3, ley 105 / 93 y 336 / 96). También puede agregarse la ley 388 de 1997, que regula el ordenamiento del territorio municipal en todos los órdenes, incluido el del acceso de los habitantes a las vías públicas y a las “infraestructuras de transporte y demás espacios públicos”, entre otros aspectos (art. 2º.1).*

*La fijación de las políticas generales se verifica por el ejercicio de la función reglamentaria que la ley 105 de 1993 prevé como atribución del Gobierno Nacional, la cual se cumple por el Ministerio de Transporte y define las condiciones en el otorgamiento de rutas del Modo de Transporte terrestre automotor. Debe tenerse en cuenta que la Constitución también otorga facultades reglamentarias en su ámbito de jurisdicción y con estricta sujeción a la jerarquía normativa, a las asambleas departamentales y concejos distritales y municipales, de conformidad con los artículos 300 numerales, 1 y 2, 311 y 313, numeral 1.*

*Como ya se expresó compete al Gobierno Nacional, por medio del Ministerio de Transporte, ejercer la suprema dirección administrativa del sector y sistema de transporte (art. 8º, ley 336 / 96), y ejercer el control de tutela administrativa; este control llega hasta el extremo de permitir que la autoridad nacional revoque oficiosamente actos administrativos de las autoridades locales, conforme a su artículo 60, que por tanto resulta de dudosa constitucionalidad.*

*Lo anterior, a juicio de la Sala, permite afirmar que la autoridad nacional, esto es, el Gobierno Nacional por intermedio del Ministerio de Transporte puede legítimamente coordinar las decisiones administrativas de las entidades territoriales, en la prestación del servicio de transporte terrestre automotor y sólo por vía excepcional la autoridad nacional puede asumir la competencia de acuerdo con las hipótesis previstas en el artículo 57 de la ley 336 de 1996, siempre que se expida previamente el reglamento que regule el contenido de lo que se entiende por “naturaleza y complejidad del asunto”*

*Se destaca que la facultad decisoria corresponde a “cada autoridad municipal o distrital” porque la injerencia del Gobierno Nacional, - Ministerio de Transporte - tiene lugar sólo para efectos de coordinación.*

#### **Facultades para regular el transporte entre el Distrito Capital y municipios contiguos.**

*No obstante, que el decreto 80 de 1987 y la ley 105 de 1993 se ocupan de la competencia en estas materias, tanta a nivel distrital y municipal como intermunicipal, la ley 336 de 1996 también se refiere a ellas en los siguientes términos:*

*Artículo 57:*

***“En el caso de transporte terrestre automotor, cuando se trate de servicios que se presten dentro de las áreas metropolitanas, o entre ciudades que por su vecindad generan alto grado de influencia recíproca, bajo la coordinación del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, cada autoridad municipal o distrital decidirá lo relacionado con la utilización de su propia infraestructura de transporte, a menos que por la naturaleza y complejidad del asunto, el Ministerio de Transporte asuma su conocimiento para garantizar los derechos del usuario al servicio público. Cuando el servicio sea intermunicipal, será competencia del Ministerio de Transporte. (Destaca con negrilla la Sala).***

*La Sala considera que la norma citada no obstante ser posterior a la ley 105 de 1993, no es aplicable al Distrito Capital por lo siguiente:*

*La primera hipótesis de la norma transcrita se refiere a “áreas metropolitanas”, no es el caso del Distrito Capital, porque esa no es la organización territorial de Santafé de Bogotá, a pesar de existir todas las condiciones para su conformación con algunos de los municipios circunvecinos como lo prevé el artículo 325 de la Constitución Política.*

La segunda hipótesis normativa se refiere al transporte “**entre ciudades** que por su vecindad generen alto grado de influencia recíproca”. La Sala en ausencia de una definición en la ley, entiende el sentido de la expresión “las ciudades”, referida a los distritos y los municipios en particular a su parte urbana; el caso es que el Distrito Capital y los municipios contiguos, se rigen por norma específica (art. 11, ley 105 / 93).

La tercera hipótesis, el **transporte intermunicipal**, tampoco resulta aplicable a Santafé de Bogotá, en su condición de Distrito Capital, y por la exigencia constitucional de régimen administrativo especial, y finalmente, porque según se expresó, existe norma específica aplicable “al Distrito Capital y a los municipios contiguos” que es la prevista en el inciso 2º literal c) del artículo 11 de la ley 105 de 1993.

La Sala hace notar cómo el legislador distingue entre los demás distritos y el Distrito Capital, para referirse en el inciso 1º a todos los distritos y en el inciso 2º exclusivamente al Distrito Capital y sus municipios contiguos.

De otro lado el carácter de norma especial del inciso 2º, literal c) del artículo 11 de la ley 105 de 1993, no sólo se deriva por los destinatarios del precepto - Distrito Capital y municipios contiguos - sino también en relación con la materia de “adjudicación de rutas y su frecuencia”, que es una competencia específica, la cual no está comprendida en el artículo 57, ni demás disposiciones de la ley 336 de 1996, es decir, no existe unidad temática entre las disposiciones analizadas.

En abundamiento de la vigencia de la norma citada, la ley 336 / 96 en el artículo 1º cuando se refiere al objeto de la ley, concluye afirmando sobre su aplicación: “de conformidad con la ley 105”; en este mismo sentido confirma la misma ley en el artículo 56 que el Modo de Transporte Terrestre Automotor, además de ser un servicio público esencial, se regirá por las normas de esta ley **y por las e**

En síntesis la Sala concluye sobre la existencia previa de norma específica que regula los aspectos relacionados con la asignación de horarios y rutas entre el Distrito Capital y los municipios circunvecinos (art. 11 de la ley 105 / 93) con lo cual no es aplicable la disposición general prevista en la ley 336 (art. 57) y así quedará consignado en las respuestas objeto de la consulta.

**Decreto 171 de 2001 Artículo 42. Convenios De Colaboración Empresarial.** El Ministerio de Transporte, por intermedio de la Dirección General de Transporte y Tránsito Automotor autorizará convenios de colaboración empresarial bajo las figuras del consorcio, unión temporal o asociación entre empresas habilitadas, encaminados a la racionalización del uso del equipo automotor, procurando una mejor, eficiente, cómoda y segura prestación del servicio.

Los convenios se efectuarán exclusivamente sobre servicios previamente autorizados a alguna de las empresas involucradas, quien para todos los efectos continuará con la responsabilidad acerca de su adecuada prestación.

Igualmente se autorizaran para la conformación de consorcios o de sociedades comerciales administradoras y/o operadoras de sistemas o subsistemas de rutas y de acuerdo con la demanda, para la integración a sistemas de transporte masivo, el Ministerio de Transporte podrá reestructurar y modificar los horarios autorizados.

En caso de terminación de un convenio, cada empresa continuará prestando los servicios que tenía autorizados antes de su celebración.

**Parágrafo.** En épocas de temporada alta, las empresas de transporte de pasajeros por carretera podrán celebrar contratos con empresas de servicio especial para prestar el servicio exclusivamente en las rutas autorizadas.

**Reglamentación:** Resolución 2685 de 2007

**Resolución 2685 de 2007 Artículo 1º.** Suspender a partir de la vigencia de la presente resolución la autorización y renovación de Convenios de Colaboración Empresarial entre empresas de servicio público de transporte de pasajeros por carretera.

**Resolución 2685 de 2007 Artículo 2º.** Los convenios de colaboración empresarial actualmente vigentes, continuarán autorizados por un término máximo de un (1) año, contado a partir de la vigencia de la presente resolución y se deberán desarrollar en los términos autorizados.

**Reglamentación:** Resolución 2657 de 2008

**Resolución 2657 de 2008 Artículo 1º.** La autorización de convenios de colaboración empresarial, entre empresas de servicio público de transporte de pasajeros por carretera, solo procederá cuando se cumplan las siguientes condiciones:

1. Por parte de la empresa de transporte que tiene la ruta autorizada:

-- Demostrar a través de certificación de despachos de los últimos seis (6) meses, contados con anterioridad a la presentación de la solicitud, expedida por las terminales de transporte correspondientes que está sirviendo la(s) ruta(s) a convenir. Para las rutas en cuyo origen no existe terminal de transporte la empresa deberá presentar la relación de despachos realizada en el período señalado, avalada por la autoridad de transporte local.

-- Demostrar con el correspondiente plan de rodamiento que la empresa no cuenta con el parque automotor suficiente para atender los servicios autorizados.

2. Por parte de la empresa de transporte que serviría la ruta por convenio:

-- Demostrar con el correspondiente plan de rodamiento que la empresa cuenta con el parque automotor suficiente para atender los servicios a convenir sin desatender las rutas autorizadas.

3. Las rutas autorizadas con un solo horario por sentido, bajo ningún motivo podrán ser objeto de convenio.

4. No se podrá convenir más del cincuenta por ciento (50%) de los horarios autorizados en cada ruta.

5. En las rutas a convenir no se podrán despachar más horarios que los autorizados en el acto administrativo que adjudicó las mismas, no obstante estos horarios se podrán despachar en frecuencias (horas) diferentes a las autorizadas de acuerdo a las necesidades de la demanda.

6. Los convenios de colaboración empresarial no podrán ser acordados ni autorizados por un período superior a un (1) año.

7. Una ruta autorizada a una empresa solo podrá ser convenida con otra empresa.

8. Los convenios deberán indicar de manera precisa cuáles de los horarios autorizados son objeto del convenio y una vez autorizado el convenio deberá servirse con las mismas características autorizadas.

**Resolución 2657 de 2008 Artículo 2º.** Para la autorización de convenios de colaboración empresarial, las empresas de servicio público de transporte de pasajeros por carretera, deberán presentar los siguientes requisitos:

1. Solicitud de autorización de convenio suscrita por los representantes legales de las empresas.

2. Copia del convenio celebrado entre las empresas.

3. Certificaciones establecidas en los numerales 1 y 2 del artículo anterior.

**Resolución 2657 de 2008 Artículo 3°.** Los convenios de colaboración empresarial vigentes a la publicación de la presente resolución, continuarán autorizados hasta el 30 de septiembre de 2008, término dentro del cual deberán ajustarse a las condiciones establecidas en la presente resolución.

**Parágrafo.** Las empresas de transporte que no se acojan a las condiciones previstas en la presente resolución dentro del término aquí señalado, no podrán continuar prestando el servicio bajo la figura de convenio de colaboración empresarial.

**Reglamentación:** Resolución 1018 de 2009

**Resolución 1018 de 2009 Artículo 1°.** Para la correcta aplicación e interpretación de esta resolución, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

**Convenio de colaboración empresarial:** Consiste en un acuerdo entre dos empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros por carretera, autorizado mediante acto administrativo por el Ministerio de Transporte, cuyo objeto es la prestación conjunta del servicio público de transporte en las rutas acordadas y legalmente autorizadas a una de las empresas.

**Consortio:** Consiste en una asociación entre empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros por carretera, cuyo objeto es la organización para la prestación conjunta del servicio público de transporte de pasajeros por carretera en las rutas legalmente autorizadas a las empresas, debiendo responder solidariamente de todas y cada una de las obligaciones derivadas del contrato. En consecuencia, las actuaciones, hechos y omisiones que se presenten en desarrollo del contrato, afectarán a todos los miembros que lo conforman.

**Unión temporal:** Consiste en un acuerdo en virtud del cual dos o más empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros por carretera, conjuntamente solicitan al Ministerio de Transporte la autorización para la prestación del servicio público de transporte en rutas autorizadas a las empresas, respondiendo solidariamente por el cumplimiento total de la propuesta y de la autorización. Las sanciones en caso de incumplimiento se imponen de acuerdo a la participación en la ejecución de cada uno de los miembros de la unión temporal.

**Resolución 1018 de 2009 Artículo 2°.** *Convenio de colaboración empresarial.* Los convenios de colaboración empresarial entre empresas de Transporte Público Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, solo procederán cuando se cumplan con los requisitos y condiciones establecidos en la Resolución 2657 de 2008.

**Resolución 1018 de 2009 Artículo 3°.** *Consortio y uniones temporales.* Las asociaciones entre empresas para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros por carretera en consorcios o uniones temporales, solo se podrán autorizar cuando el acuerdo incluya la totalidad de las rutas de las empresas involucradas o la totalidad de empresas autorizadas en una ruta y se cumplan con los siguientes requisitos y condiciones:

1. Las empresas solicitantes deberán suscribir el correspondiente contrato de asociación indicando si es a título de consorcio o unión temporal, indicando la participación de cada una y relacionando todas las rutas, horarios, frecuencias y clase de vehículo.

El contrato deberá ser protocolizado por las partes, ante notario, copia del mismo se presentará ante el Ministerio de Transporte como requisito para expedición del acto administrativo de autorización.

2. Se efectuarán exclusivamente sobre las rutas previamente autorizadas a las empresas involucradas, debiendo responder solidariamente de todas y cada una de las obligaciones derivadas del contrato.

3. Demostrar que durante los últimos 6 meses con anterioridad a la solicitud, han prestado el servicio en las rutas involucradas. Para las rutas cuyo origen y/o destino corresponden a terminales de transporte este requisito se acredita con certificación de estas entidades, en la cual se informe el número de despachos promedio realizados en cada mes. En las demás, rutas se acreditará con certificación de los alcaldes correspondientes.

4. Demostrar con un plan de rodamiento integrado, que las empresas peticionarias racionalizan y optimizan su parque automotor.

5. Las empresas que conforman el consorcio o la unión temporal, deberán designar la persona que, para todos los efectos, representará al consorcio o unión temporal.

6. Programa o sistema de administración unificados de flotas para las rutas involucradas.

7. Mantener permanente información sobre demanda de pasajeros e indicadores de gestión con el objeto de aplicar correctivos o autorregulación.

**Resolución 1018 de 2009 Artículo 4°.** Los consorcios o uniones temporales, tendrán una vigencia máxima de un año, prorrogables por el mismo periodo, siempre y cuando se mantengan las condiciones que dieron lugar a su aprobación. En caso de terminación las empresas comunicarán al Ministerio de Transporte quien expedirá el acto administrativo correspondiente y cada empresa, continuará prestando los servicios que tenía autorizados antes de su celebración.

**Resolución 1018 de 2009 Artículo 5°.** En los procesos de regularización de horarios, los convenios, consorcios y uniones temporales, deberán someterse a los horarios y condiciones de servicio que se establezca.

**Resolución 1018 de 2009 Artículo 6°.** En épocas de temporada alta, las empresas de transporte de pasajeros por carretera, podrán celebrar convenios con empresas de la misma modalidad con el objeto de prestar el servicio exclusivamente en las rutas autorizadas a las empresas involucradas. Se entiende por temporada alta los siguientes periodos de tiempo:

- Semana Santa: Comenzando el viernes anterior al domingo de ramos hasta el lunes de pascua.
- Del 15 de junio al 31 de julio.
- Semana de receso escolar en el mes de octubre.
- Del 15 de noviembre al 31 de enero del año siguiente.

**Resolución 1018 de 2009 Artículo 7°.** Los acuerdos empresariales a título de consorcio y unión temporal, bajo ninguna circunstancia podrán empalmar, prolongar, modificar y conformar rutas diferentes a las autorizadas.

**Reglamentación:** Resolución 1736 de 2009

**Resolución 1736 de 2009 Artículo 1°.** Las empresas de servicio público de transporte de pasajeros por carretera podrán celebrar contratos con empresas de servicio público de transporte especial, en periodos de alta demanda o por deficiencias de parque automotor, únicamente en los periodos de Semana Santa comprendido desde el viernes anterior al Domingo de Ramos hasta el lunes de pascua, del 15 de junio al 31 de julio, semana de receso escolar en el mes de septiembre, del 15 de noviembre al 31 de enero del año siguiente y los fines de semana con puente (viernes o lunes festivo).

**Parágrafo.** Los contratos de que trata la presente resolución, solo se podrán celebrar entre empresas de servicio público de transporte de pasajeros por carretera y de servicio público de transporte especial, que tengan diferente razón social.

**Resolución 1736 de 2009 Artículo 2°.** Los contratos entre empresas de que trata la presente resolución, se formalizarán solo con la radicación de copia de los mismos en el Ministerio de Transporte, Terminales de Transporte y Superintendencia de Puertos y Transporte, de conformidad con el inciso 2° del artículo 25 del Decreto 174 de 2001.

**Resolución 1736 de 2009 Artículo 3°.** La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias, en especial la Resolución 871 de marzo 11 de 2009.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 47907 del 16 de agosto de 2007:** “... no existe responsabilidad mancomunada entre las empresas unidas en colaboración empresarial, respecto a la responsabilidad civil contractual y extracontractual, toda vez que cada una de las empresas unidas bajo esta modalidad deberán tomar con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que

*ampare los riesgos inherentes a la actividad transportadora, de conformidad con el artículo 18 del Decreto 171 de 2001 y el contrato de transporte que celebra el pasajero lo hace con la empresa que despacha el vehículo”*

**Concepto Ministerio de Transporte N°22401 del 16 de mayo de 2006:** *“El Ministerio de Transporte siempre ha considerado que la libertad de horarios establecida en la Resolución No. 7811 de 2001, se aplica integralmente para aquellas empresas que antes de la celebración del obtuvieron autorización de la (s) ruta(s), más no para aquellas que van a prestar el servicio en una ruta determinada amparadas bajo la figura del convenio de colaboración empresarial. De la libertad de horarios solamente pueden hacer uso las sociedades transportadoras que han sido autorizadas por la autoridad competente para operar una ruta en origen- destino, pero no aquellas que operan la ruta a través del convenio de colaboración empresarial.”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 16307 del 27 de marzo de 2008:** *“Por lo anterior, cuando se trata de suplir las deficiencias de parque automotor de las empresas de servicio público de pasajeros por carretera, ya sea por deficiencias de equipo o en periodos de alta demanda, se podrán celebrar convenios entre la empresa que tiene autorizada la ruta y otra empresa habilitada en el servicio especial.*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 25628 del 11 de mayo de 2007:** *“ ... el artículo 25 del Decreto 174 de 2001, establece que las empresas de transporte público terrestre automotor especial, podrán suplir deficiencias de parque automotor de las empresas regulares del servicio público de transporte terrestre automotor por carretera, en periodos de alta demanda o por deficiencias de equipo, previo contrato escrito suscrito con la empresa de transporte por carretera bajo la exclusiva responsabilidad de esta última, es decir, en este caso se exige llevar el contrato escrito y no el extracto del contrato.”*

**Concepto Ministerio de Transporte N°60262 del 08 de octubre de 2007** *“Ahora bien, es claro para este Despacho que cuando la norma habla de convenio o contrato este se debe celebrar entre dos (2) partes; es un acto por el cual una parte se obliga para con otra a dar, hacer o no hacer alguna cosa, cada parte puede ser de una o de varias personas, por lo tanto, no puede celebrar convenio de colaboración empresarial la empresa A en la modalidad intermunicipal con la empresa A en la modalidad de especial, por cuanto se estaría contratando consigo mismo ya que se trata de la misma persona jurídica y para que sea válida la relación contractual se requiere mínimo de dos partes de acuerdo con el artículo 1494 del Código Civil. Cuando los contratos se celebran en debida forma se debe entregar copia al Ministerio de transporte y a la Superintendencia de Puertos y Transporte”.*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 20832 del 8 de mayo de 2006:** *“... los convenios empresariales permiten la conformación de sociedades comerciales administradores u operadores de Sistemas o Subsistemas de rutas; entendiéndose por estas últimas como el conjunto de rutas necesarias para satisfacer la demanda de transporte de un área geográfica determinada. De tal manera que si la sociedad que usted representa denominada (...), cumple con los presupuestos del artículo 42 del Decreto 171 de 2001, para administrar el Sistema y subsistema de rutas y horarios del Corredor Vial de(...) que integran o unen con el Sistema de Transporte Masivo de (...), deben elevar a Convenio Empresarial con todas las empresas que se encuentran autorizadas en las rutas – origen – destino para solicitar autorización al Ministerio de Transporte que los reconozca como sociedad Administradora, posteriormente pueden solicitar la reestructuración o modificación de horarios a nombre de los asociados. (...) El control operativo del sistema de rutas podría adelantarlo la sociedad administradora, pero sin desbordar el ámbito interno de cada empresa y del que le corresponda a las entidades que ejercen control y vigilancia.”*

**Decreto 171 de 2001 Artículo 43.** *Autorización A Propietarios Por Cancelación O Negación De La Habilitación.* El Ministerio de Transporte podrá autorizar hasta por el término de seis (6) meses a los propietarios de los vehículos vinculados a una empresa cuya habilitación haya sido cancelada o aquella con licencia de funcionamiento que no obtuvo habilitación, para seguir prestando el servicio público de transporte en las rutas autorizadas a la empresa.

En un término improrrogable de seis (6) meses contados a partir de la ejecutoria de la resolución que cancelo la habilitación, un mínimo del 80% de los propietarios de los vehículos vinculados a la empresa podrán solicitar y obtener habilitación para operar los mismos servicios autorizados a la empresa cancelada, sin necesidad de efectuar el procedimiento establecido para la adjudicación de rutas y horarios.

Si en el término señalado, los propietarios de los vehículos no presentan la solicitud de habilitación, las rutas y horarios serán adjudicados mediante licitación pública. Los vehículos referidos tendrán prelación para llenar la nueva capacidad transportadora autorizada a la empresa adjudicataria.

Cuando los nuevos servicios de transporte sean adjudicados mediante un Contrato de Concesión u Operación, no se aplicará lo preceptuado en este artículo.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil, Concepto 1925 de 2008; CP Luis Fernando Alvarez

*El decreto 171 de 2001 tiene por objeto reglamentar la habilitación de las empresas de transporte público terrestre automotor de pasajeros por carretera, así como la prestación del servicio, por parte de éstas, de manera eficiente, segura, oportuna y económica, bajo los principios de la libre competencia y la iniciativa privada, con las restricciones que al efecto establezcan la ley y los Convenios Internacionales.*

*El mencionado decreto establece que las empresas legalmente constituidas, interesadas en prestar el servicio de transporte en él reglamentado, deberán solicitar y obtener la correspondiente habilitación para poder operar. En el caso de empresas nuevas, la habilitación se les otorgará una vez les hayan sido asignadas o adjudicadas las rutas y horarios a servir.*

*En tanto que las empresas que se encuentren funcionando a la entrada en vigencia del decreto y tengan licencia de funcionamiento vigente, mantendrán los derechos administrativos relacionados con las rutas y horarios que le fueron previamente otorgados, siempre y cuando continúen cumpliendo con las condiciones autorizadas para la prestación del servicio. Dichas empresas disponían de un término de doce meses, contados a partir de la publicación del decreto, para acreditar los requisitos exigidos para la habilitación. Advierte el decreto, que si la empresa presentaba la solicitud de habilitación extemporáneamente o el Ministerio de Transporte se la negaba, no podría continuar prestando el servicio, sin perjuicio de lo previsto en el artículo 43 del mismo.*

*El artículo 43, al referirse a la autorización a los propietarios por la cancelación o negación de la habilitación, dispone...*

*El inciso primero de la disposición transcrita plantea dos situaciones bajo cuya ocurrencia el Ministerio de Transporte puede autorizar, hasta por el término de seis meses, a los propietarios de los vehículos vinculados a una empresa para que sigan prestando el servicio público de transporte en las rutas autorizadas a la misma, son ellas:*

*Que a la empresa le haya sido **cancelada la habilitación**, caso en el cual se parte del supuesto de que dicha empresa había sido habilitada y que por alguna de las circunstancias previstas por el legislador<sup>145</sup>, tal habilitación le fue cancelada. Para el efecto se debe tener en cuenta que la habilitación de que trata la norma no es la otorgada en virtud de una autorización transitoria sujeta a una condición suspensiva, sino aquella concedida por la autoridad competente en virtud del cumplimiento de los requisitos que para su expedición exige la ley, como son los previstos en el artículo 14 del decreto 171 de 2001, o en su defecto si la solicitud fue anterior al año 2001, los contenidos en los artículos 8 a 12 del decreto 1557 de 1998. Por otra parte, es menester recordar que la ley 336 dispone que la cancelación de licencias, registros, habilitaciones o permisos de operación sólo procederá por las causales establecidas en el artículo 48 de la misma, de manera que cuando la administración para cumplir una decisión judicial deja sin efectos todos los actos expedidos con una vigencia temporal, para proteger un derecho tutelado en forma transitoria, no puede hablarse de cancelación en sentido técnico jurídico, y*

*Que a una empresa **con licencia de funcionamiento no se le haya otorgado la respectiva habilitación**, evento en el que se requiere que la resolución por medio de la cual se otorgó la licencia haya quedado en firme, esto es, que si contra la misma se interpuso algún recurso, los cuales en vía gubernativa se conceden en el efecto suspensivo, el mismo haya sido resuelto en forma negativa.*

---

<sup>145</sup> LEY 336 DE 1996, "Artículo 48. La cancelación de las Licencias, Registros, habilitaciones o permisos de operación de las empresas de transporte, procederá en los siguientes casos: ...".

Al respecto, es de anotar que al tenor de lo dispuesto en el inciso 4o. del artículo 11 de la ley 336 de 1996, una empresa prestadora del servicio público de transporte que tuviera licencia de funcionamiento vigente, contaba con un término de dieciocho (18) meses a partir de la reglamentación que para el efecto expediera el gobierno nacional, para solicitar la respectiva habilitación. Precisamente, la Corte Constitucional al declarar la exequibilidad de la citada norma, en sentencia C-043 de 1998 dijo:

“Finalmente, no sobra aclarar que, contrario a lo sostenido por el demandante, la norma acusada en manera alguna busca la revocatoria de las licencias de operación existentes; por el contrario, con fundamento en las consideraciones expuestas, lo que persigue es que los actuales operadores, dentro de un lapso de 18 meses, que por demás resulta razonable, cumplan con las nuevas condiciones de habilitación y procedan a convalidar las citadas licencias, sin que durante ese lapso se encuentren abocados a suspender la operación del servicio”.

En tratándose del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, como antes se dijo, el término de que disponían las empresas que tenían licencia de funcionamiento para acreditar los requisitos exigidos para la habilitación, era de doce meses, contados a partir de la publicación del decreto 171 de 2001.

Ahora bien, para que la posibilidad de que habla el inciso segundo del artículo 43 del decreto 171 de 2001 se dé, es necesario que a **una empresa le haya sido cancelada la habilitación**, es decir, que la empresa contaba con licencia de funcionamiento y estaba debidamente habilitada para la prestación del servicio. En este caso, el 80% de los propietarios de los vehículos vinculados a la referida empresa disponen del término de seis meses contados a partir de la ejecutoria de la resolución que canceló la habilitación, para solicitar y obtener una nueva habilitación que les permita operar los mismos servicios que tenía autorizados la empresa, sin necesidad de adelantar el procedimiento establecido para la adjudicación de rutas y horarios.

Armonizando lo dispuesto en los incisos primero y segundo del artículo 43 del decreto 171 de 2001, los propietarios de vehículos vinculados a **una empresa a la cual le ha sido cancelada la habilitación**, tienen la posibilidad de:

Solicitar al Ministerio de Transporte autorización, por el término de seis meses, para seguir prestando el servicio público de transporte en las rutas autorizadas, (inciso primero) y

Dentro de seis meses, que deben ser contados a partir de la ejecutoria de la resolución que canceló la habilitación, solicitar y obtener una nueva habilitación, petición que debe ser presentada por el 80% de los propietarios de vehículos vinculados a la misma empresa. (Inciso segundo).

Si dentro de los seis meses contados a partir de la ejecutoria de la resolución que canceló la habilitación, los propietarios del 80% de los vehículos no solicitaron la nueva habilitación, las rutas y horarios que tenía autorizados la empresa en mención serán adjudicados mediante licitación pública, y los vehículos vinculados a la empresa a la que se canceló la habilitación tendrán prelación para llenar la nueva capacidad transportadora que se autorice a la empresa adjudicataria, según lo establecido por el inciso tercero del citado artículo 43.

Como corolario de lo anterior, cuando se dan los supuestos señalados en el referido artículo 43 se tiene que:

(i) los propietarios de vehículos vinculados a **una empresa que contaba con licencia de funcionamiento pero a la que no le fue otorgada habilitación**, pueden ser autorizados por el Ministerio de Transporte para seguir prestando sus servicios por el término de seis meses en las rutas a ella autorizadas, y

(ii) el 80% de los propietarios de vehículos vinculados a una **empresa que tenía licencia de funcionamiento y le fue cancelada la habilitación**, también pueden ser autorizados por el Ministerio de Transporte para seguir prestando sus servicios en las rutas autorizadas a esa empresa por el término de seis meses, igualmente dichos propietarios pueden dentro de seis meses, contados a partir de la ejecutoria de la resolución que le canceló la habilitación, solicitar y obtener una nueva habilitación para operar los mismos servicios que tenían autorizados, so pena de que de no solicitar la nueva habilitación, las rutas y los horarios que la empresa tenía asignados sean adjudicados mediante licitación pública.

**Concepto Ministerio de Transporte N°22401 del 16 de mayo de 2006:** “...si puede el Ministerio de Transporte (una vez cancelada la habilitación de una empresa de transporte) autorizar hasta por el término de seis (6) meses a los propietarios de los vehículos para seguir prestando el servicio público de transporte en las rutas autorizadas a la

*empresa. Por otra parte, hay que precisar que ante la ocurrencia del segundo evento, (empresa con habilitación cancelada) se presenta otra alternativa, como lo es que una vez quede ejecutoriada la resolución que canceló la habilitación, dentro de los seis (6) meses siguientes, un mínimo del ochenta por ciento (80%) de los propietarios de los vehículos que estaban vinculados a la empresa, pueden solicitar y obtener habilitación para operar los mismos servicios autorizados a la empresa cancelada, obviando el procedimiento establecido para la adjudicación de rutas y horarios, teniendo prelación los mencionados vehículos para llenar la capacidad transportadora autorizada a la empresa adjudicataria.”*

**Decreto 171 de 2001 Artículo 44. Abandono De Rutas.** Se considera abandonada una ruta cuando se disminuye injustificadamente el servicio autorizado en más de un 50% o cuando la empresa no inicia la prestación del servicio, una vez se encuentre ejecutoriado el acto que adjudico la ruta.

Cuando se compruebe que una empresa abandono una ruta autorizada durante treinta (30) días consecutivos, el Ministerio de Transporte revocará el permiso, reducirá la capacidad transportadora autorizada y procederá a la apertura de la licitación pública correspondiente.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 8 de febrero de 2001, Expediente 8104, CP Gabriel Eduardo Mendoza.

*Cabe resaltar que dentro de las sanciones que señalan las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, que se invocan como sustento del Decreto contenido de la norma acusada, no se encuentra la revocación del permiso, sino la “cancelación” del mismo (artículos 9º y 48, respectivamente); no obstante que Ley 336 de 1996 en su artículo 18 prevé que “El permiso para prestar el servicio público de transporte es revocable...y obliga a su beneficiario a cumplir lo autorizado bajo las condiciones en él establecidas”.*

*Sin embargo, estima la Sala que la revocación y cancelación del permiso producen un mismo efecto: que el titular del mismo no pueda seguir prestando el servicio autorizado, por lo que, desde esta perspectiva, nada impide que las autoridades de tránsito puedan “cancelar” o “revocar” un permiso cuando se ha producido abandono de ruta, pues esta conducta, definida en el artículo 67 del Decreto 1557 de 1998 como una disminución injustificada del servicio autorizado en más de un 50% o cuando no se entra a servirla dentro del término señalado en el acto administrativo correspondiente, una vez ejecutoriado, encuadra perfectamente dentro de la prevista en los artículos 77, numeral 2, ibídem, y 48, literal b), de la Ley 336 de 1996, así: “...la injustificada cesación de actividades o de los servicios autorizados por parte de la empresa ...”; que da lugar a la sanción de cancelación, y respecto de la cual se exige el adelantamiento de un procedimiento que concluye con una resolución debidamente motivada.*

*Ahora bien, obsérvese que el acto acusado se refiere a “comprobar” la conducta de abandono de ruta, conducta esta que implica una cesación “injustificada” de la actividad de transporte; y “comprobar”, esto es, verificar si un acto se ajusta a la justicia o a la razón, es decir, si es justificable o no, necesariamente implica una actividad probatoria, un trámite previo donde la persona cuestionada tenga la oportunidad de explicar su conducta.*

*De tal manera que la expresión “de plano”, consagrada en la norma acusada, riñe no solo con claros principios contenidos en disposiciones superiores sino con otras regulaciones del mismo reglamento del cual ella forma parte, pues éste es quien define la conducta de abandono de ruta y señala la sanción aplicable, lo que necesariamente supone, como ya se dijo, la existencia de un trámite previo, trámite este que, según el alcance jurídico de la mentada locución estaría descartado.*

*No desconoce la Sala que si una ruta está abandonada ello ocasiona un traumatismo en la prestación del servicio de transporte que, dado su carácter público, debe ser ininterrumpido; sin embargo, el hecho de que para la revocatoria o cancelación del permiso se requiera, por mandato legal, un trámite previo a dicha sanción, no impide que se pueda hacer uso del otorgamiento de permisos especiales y transitorios para superar precisas situaciones de alteración del servicio, conforme lo autoriza el artículo 20 de la Ley 336 de 1996*

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado Sección Primera, Sentencia del 2 de abril de 2009, Expediente 11001-03-24-000-2003-00132-01, CP Marco Velilla

*De conformidad con lo dispuesto en los artículos 150, numeral 23 y 365 de la Constitución Política, es función del Congreso de la República regular mediante Ley el régimen jurídico de la prestación de los servicios públicos.*

*En ejercicio de estas competencias, el Congreso expidió las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, que establecen el régimen jurídico del servicio público de transporte.*

*El numeral 2° del artículo 3° de la Ley 105 de 1993 dispone que el transporte público es un servicio orientado a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica.*

*El transporte es un servicio público que está bajo la regulación del Estado, quien ejerce el control y la vigilancia necesaria para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad. Es deber del Estado evitar que se presenten prácticas monopolísticas u oligopolísticas que afecten los intereses de los usuarios.*

*El numeral 7 del artículo 3° de la ley 105 de 1993 dispone que la prestación del servicio público de transporte estará sometida al otorgamiento de permisos o contratos de concesión a operadores por parte del Ministerio de Transporte.*

*Por su parte, la Ley 336 de 1996 en su artículo 19, prevé que el permiso para la prestación del servicio público de transporte se otorgará mediante concurso en el que se garanticen la libre concurrencia y la iniciativa privada sobre creación de nuevas empresas, según lo determine la reglamentación que expida el Gobierno Nacional.*

*Así mismo, en su artículo 21 consagra que la prestación del servicio público de transporte en los distintos niveles y modalidades podrá convenirse mediante la celebración de contratos de concesión adjudicados en Licitación Pública, cumpliendo para ello los procedimientos y las condiciones señaladas en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública.*

*Quien cumpla con las exigencias que al respecto se establezcan, tendrá derecho al contrato de concesión u operación, o al permiso. Quedan incluidos en esta previsión los servicios de transportes especiales.*

*La naturaleza jurídica de los permisos o contratos de concesión está enmarcada dentro de la revocabilidad de dichos actos, por cuanto, está de por medio la prestación del servicio público de transporte.*

*En consecuencia, cuando la actividad llevada a cabo por el particular involucra intereses que superan a los suyos y comprometen derechos de la colectividad en los que media un interés público, es deber de la Administración no solo velar por su cumplimiento eficiente, so pena de revocar el permiso de operación, sino también reacondicionarlo o adecuarlo, en forma razonada y justa, a las circunstancias sobrevinientes a su expedición, y que hubieran sido determinantes para concederlo de haber existido en su oportunidad.*

*Con esto no se pretende desconocer el derecho que la Administración otorga al particular para operar un servicio público. Sin embargo, como ha quedado explicado, dado que se trata de una actividad en la que resulta comprometido el interés general, el derecho otorgado es precario y temporal y, por tanto, puede resultar afectado en cuanto a su ejecución, o bien por determinaciones de la Administración dirigidas a la optimización del servicio, o bien por normas posteriores de carácter legal o reglamentario, también dictadas por motivos de utilidad pública o de interés general.*

*En este sentido el artículo 18 de la Ley 336 de 1996, establece...*

*En conclusión, el permiso para prestar el servicio público de transporte es, en esencia, revocable, lo que permite inferir que no genera derechos adquiridos, por lo que desde esta misma perspectiva tampoco los generarían las autorizaciones otorgadas en virtud de los convenios.*

*Sin embargo, resalta la Sala que a pesar de ser revocable, cuando se pretende su revocación, al revestir esta decisión el carácter de sanción, es necesario de conformidad con lo dispuesto en el artículo 29 de la Constitución Política, que se respete el debido proceso.*

En desarrollo de dicho precepto el artículo 50 de la Ley 336 de 1996 establece una serie de elementos mínimos para que se garantice el debido proceso, cuando se estima que se está en presencia de una de las conductas tipificadas como sancionables.

Al respecto, sostuvo la Sala, en sentencia de 8 de febrero de 2001, con ponencia del Consejero Doctor Gabriel Eduardo Mendoza Martelo (Exp. 6104), que es necesario un procedimiento previo para comprobar la existencia de la conducta sancionable.

Así mismo, precisó que la expresión “de plano”, a la que aludía el acto acusado en el proceso dio lugar a la misma, “...riñe no solo con claros principios contenidos en disposiciones superiores, sino con otras regulaciones del mismo reglamento del cual ella forma parte, pues éste es quien define la conducta de abandono de ruta y señala la sanción aplicable, lo que necesariamente supone, como ya se dijo, la existencia de un trámite previo, trámite este que, según el alcance jurídico de la mentada locución estaría descartado. Así pues, para la Sala la expresión “de plano” contraviene el artículo 50 de la Ley 336 de 1996, que consagra la investigación previa a la resolución motivada que impone la sanción y, por contera, el artículo 29 de la Carta Política, razón por la cual habrá de declararse su nulidad.”

Por su parte, la Ley 336 de 1996 en su artículo 20, permite, en aras de garantizar la continua prestación del servicio público, que se expidan permisos especiales y transitorios para superar precisas situaciones de alteración del servicio público ocasionadas por una empresa de transporte en cualquiera de sus modos, que afecten la prestación del servicio, o para satisfacer el surgimiento de ocasionales demandas de transporte.

Superadas las situaciones mencionadas, los permisos transitorios cesarán en su vigencia y la prestación del servicio quedará sujeta a las condiciones normalmente establecidas o autorizadas, esto es, el agotamiento del concurso o licitación pública.

Respecto al abandono de rutas, como conducta sancionable, dispuso que era posible cuando aquello aconteciera, asignarle la ruta a otra empresa sin mediar licitación, en aras de garantizar el servicio público de transporte, siempre que sea de manera transitoria, mientras se surte el trámite respectivo del concurso o licitación pública, en igual sentido, el Decreto Reglamentario 171 de 2001, en su artículo 44 dispone que cuando se abandonen las rutas asignadas, deberá revocarse el permiso, para iniciar posteriormente la apertura de la licitación pública correspondiente.

Las leyes 105 y 336 claramente disponen que es necesario en todo momento para que puedan asignarse las rutas una licitación o concurso, salvo cuando existe abandono de ellas.

La adjudicación de una ruta puede ser revocada por el abandono de la misma y por el interés de garantizar el cumplimiento de los fines estatales, entre ellos, la continua prestación del servicio público de transporte, pero previa observancia de las formalidades creadas en la misma Ley y asignada de manera temporal, por medio de los permisos transitorios, como lo permite el artículo 20 de la Ley 336 de 1996, en tanto se surte el trámite de concurso o licitación pública.

Según el inciso segundo de esta norma, una vez superadas las situaciones mencionadas, los permisos transitorios cesarán en su vigencia y la prestación del servicio quedará sujeta a las condiciones normalmente establecidas o autorizadas, según el caso.

La Sala considera que cuando la ruta ha sido abandonada puede generar un traumatismo en la prestación del servicio público de transporte, razón por la cual es posible aplicar el artículo 20 de la Ley 336 de 1996.

En este caso, estima la Sala que a pesar de que en el proceso obra la comunicación núm. MT- 0376-01 00062 de 22 de enero de 2001, dirigida a la Empresa Expreso Palmira S.A. en la cual se le solicita explicación sobre las razones por las cuales no ha prestado el servicio en la mencionada ruta, tal comunicación no se ajusta a las previsiones del artículo 50 de la Ley 336 de 1996, el cual reclama que la resolución que abre la investigación debe ser motivada y debe contener, como mínimo, una relación de las pruebas aportadas o allegadas que demuestren la existencia de los hechos, los fundamentos jurídicos que sustenten la apertura y el desarrollo de la investigación, debe darse un 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 las reglas de la sana crítica.

Observa la Sala que los cargos alegados, se centran en el debate sobre si era necesario para revocar la adjudicación de un ruta a la empresa Expreso Palmira S.A., agotar el procedimiento dispuesto en el artículo 50 de la Ley 336 de 1996; y si era menester para adjudicarlo a la Empresa Transportes Unidos Buga S.A., agotar el trámite previo de concurso o Licitación Pública.

De conformidad con el texto de las disposiciones que se ha dejado reseñado ab initio de estas consideraciones, y de las pruebas que obran en el expediente, se concluye que no se respetó al debido proceso para revocar el permiso o contrato de concesión para operar en la determinada ruta a la empresa Expreso Palmira S.A.

No advierte la Sala en parte alguna del acto acusado que se hubiera hecho referencia a la posibilidad del permiso transitorio y mucho menos se especificó que fuera temporal, mientras se surtía el trámite de concurso o licitación pública, lo que permite inferir que no se hizo uso de esta figura.

Así mismo, para asignarse determinada ruta, es menester que medie previamente un concurso o licitación pública, pues así se desprende de la interpretación de la Ley 336 de 1996, del Decreto 1557 de 1998, hoy derogado, y del Decreto 171 de 2001.

En consecuencia, es del caso acceder a las pretensiones de la demanda, como en efecto se dispondrá en la parte resolutive de esta providencia.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 24168 del 25 de mayo de 2006:** "En tal virtud esa Territorial (del Ministerio de Transporte) es la encargada de proferir el acto administrativo de declaratoria de abandono de ruta o de horarios, previa investigación que debe adelantar la Superintendencia General de Puertos y Transporte, (...)"

**Decreto 171 de 2001 Artículo 45. Desistimiento De Prestación De Servicios.** Cuando una empresa considere que no está en capacidad de servir total o parcialmente los servicios autorizados, así lo manifestará al Ministerio de Transporte solicitando que se decrete la vacancia de los mismos.

Decretada la vacancia, el Ministerio de Transporte reducirá la capacidad transportadora autorizada y procederá a la apertura de la licitación pública correspondiente, si así lo considera conveniente.

**Decreto 171 de 2001 Artículo 46. Transitorio - Zonas De Operación.** Las empresas que cuentan con autorizaciones para prestar el servicio de transporte de pasajeros por carretera "en zonas de operación", presentarán la relación de rutas y horarios servidos en los tres (3) meses previos a la publicación del presente Decreto, debidamente soportada en los despachos realizados desde los terminales de transporte, anexando un plan de rodamiento que contemple la capacidad transportadora autorizada.

Verificado lo anterior, el Ministerio de Transporte expedirá el acto administrativo reconociendo estas rutas y horarios, entendiéndose como no servidos o abandonados aquellos servicios no relacionados u omitidos por las empresas.

**Concepto Ministerio de Transporte N°10547 del 27 de febrero de 2008:** "1. Las empresas de Transporte solamente pueden hacer uso del artículo 46 del Decreto 171 de 2001, una sola vez. La Dirección Territorial deberá expedir la resolución que reconoce las rutas y los horarios que debe servir la sociedad transportadora a partir de ese momento. 2. Las empresas de transporte se encuentran en libertad de acogerse o no al citado artículo 46 del Decreto 171 de 2001, lo cual no significa que la citada norma sea transitoria, toda vez que no se estableció un término perentorio para hacer la solicitud de reconocimiento de rutas y horarios. 3. La Dirección Territorial debe expedir la resolución que reconoce rutas y horarios, entendiéndose como no servidos o abandonados aquellos servicios no relacionados u omitidos por las empresas, lo anterior nos indica que en el acto de reconocimiento de rutas y horarios solamente se deben plasmar los servicios que efectivamente venía prestando la empresa durante los 3 meses anteriores a la publicación del Decreto 171 de 2001, por lo tanto, la capacidad transportadora asignada debe utilizarse para prestar los servicios legalizados al amparo del precitado decreto, precisando que el artículo 46 no faculta a la administración para modificar la capacidad

transportadora . 4. Las empresas deberán redistribuir su capacidad transportadora de acuerdo con los servicios autorizados legalmente, esto es permitir que los vehículos presten el servicio en las rutas y horarios que el Ministerio de Transporte le autorizó a través del respectivo acto administrativo que se profirió cuando se solicitó las zonas de operación de conformidad con el artículo 46 del Decreto 171 de 2001. 5. De acuerdo con los artículos 50 y 51 del Decreto 171 de 2001, referentes a la racionalización y unificación automática del parque automotor de la empresa, es importante tener en cuenta para efectos de absolver este interrogante relacionado con la viabilidad de cambiar camperos por automóviles o camionetas a las empresas que están prestándole servicio en zonas de operación, que la capacidad transportadora fue asignada antes de la vigencia del Decreto 171 de 2001 y si existe acto administrativo que determinó el tipo de vehículo campero deberá modificarse esta clase de vehículo por la del grupo A y una vez unificada la capacidad transportadora, la sociedad transportadora tendrá la posibilidad de cambiar dentro del mismo grupo los diferentes tipos de vehículos que conforman el grupo A; en este caso hay equivalencia de 1 por 1 por encontrarse los vehículos dentro del mismo grupo.

**Conceptos Ministerio de Transporte N° 11261 del 15 de marzo de 2004, 57749 del 5 de diciembre de 2005 y 10547 del 27 de febrero de 2008:** "... el Ministerio tiene la atribución de expedir el acto administrativo reconociendo rutas y horarios y dejar por fuera los servicios no relacionados u omitidos por la empresa; entendiéndose éstos como abandonados. De tal suerte que al constatar la administración que la relación presentada por una empresa no es verídica por manifestación de la autoridad local, deberá proceder de acuerdo con la prueba documental expedida por la autoridad municipal". Ahora bien, en el acto de reconocimiento de rutas y horarios solamente se deben plasmar los servicios que efectivamente venía prestando la empresa durante los 3 meses anteriores a la publicación del Decreto 171 de 2001, esto es, entre el 5 de noviembre de 2000 y al 5 de febrero de 2001, de tal suerte que las rutas y horarios de las zonas de operación, que no se hayan demostrado como servidas en dicho lapso de tiempo a través de las pruebas indicadas anteriormente, con la aclaración que en aquellos municipios donde existía terminal pero que no se encontraba habilitado por la época de los hechos, es de recibo tener en cuenta la información suministrada por este, por lo tanto, el acto administrativo que profiera el Ministerio de Transporte reconociendo las rutas y los horarios de las zonas de operación conforme al precitado artículo deberá excluir o suprimir las no servidas durante el mencionado periodo, situación que deberá ser clara en la resolución correspondiente y por consiguiente deberá derogarse de manera expresa el acto que autorizó las zonas de operación."

**Decreto 171 de 2001 Artículo 47. Transitorio - Despachos Según Demanda.-** Las empresas que cuentan con autorizaciones para prestar el servicio de transporte de pasajeros por carretera "según la demanda", presentarán la relación de rutas y horarios servidos en los tres (3) meses previos a la publicación del presente Decreto, debidamente soportada en los despachos realizados desde los terminales de transporte, anexando un plan de rodamiento que contemple la capacidad transportadora autorizada.

Verificado lo anterior, el Ministerio de Transporte expedirá el acto administrativo reconociendo estos horarios, entendiéndose como no servidos aquellos no relacionados u omitidos por las empresas.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 83471 del 03 de marzo de 2009** "las empresas que cuentan con despachos según demanda o como en su caso "según enturnamiento", que tiene los mismos efectos, deberán presentar la relación de las rutas y horarios servidos en los tres meses previos a la publicación del decreto debidamente soportado, con los anexos necesarios para que el Ministerio de Transporte expida el correspondiente acto administrativo, reconociendo los horarios"

## SECCIÓN V EQUIPOS

**Reglamentación:** Resolución 479 de 2010

**Resolución 479 de 2010 Artículo 1º. Modificado Resolución 3172 de 2010 Artículo 2º.** Expedir el siguiente Reglamento Técnico aplicable a todos los vehículos con capacidad de 10 pasajeros en adelante, no incluido el conductor, destinados al servicio público de transporte de pasajeros.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 2º. Objeto.** Las disposiciones contenidas en el presente Reglamento Técnico están dirigidas a proporcionar accesibilidad a los medios físicos de transporte y a prevenir o minimizar riesgos para la vida e integridad de las personas, ocasionados durante el transporte o en accidentes de tránsito.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 3º. Modificado Resolución 3172 de 2010 Artículo 3º. Campo de aplicación.** Las disposiciones contenidas en el presente Reglamento se aplican a todos los vehículos que se ensamblen, fabriquen o importen para el servicio público de transporte de pasajeros con capacidad de 10 pasajeros en adelante, no incluido el conductor.

Los vehículos objeto del presente Reglamento Técnico son aquellos que se importen, fabriquen o ensamblen y que se encuentran clasificados en las siguientes subpartidas arancelarias del Arancel de Aduanas Colombiano:

Subpartida	Texto Subpartida
87.02	Vehículos automóviles para transporte de más de 10 personas, incluido conductor.
8706009910	Únicamente para los chasis equipados con su motor, de vehículos automóviles de la subpartida 8702909920.
8706009990	Únicamente para los chasis equipados con su motor, de vehículos automóviles de la subpartida 87.02.
8707901000	Carrocerías de vehículos automóviles de la subpartida 87.02.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 4º. Transitorio.** El Ministerio de Transporte en coordinación con el Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación, ICONTEC, desarrollan la Norma Técnica Colombiana para los vehículos de transporte escolar con capacidad inferior a 20 pasajeros. Mientras se desarrolla la norma y su posterior adopción, serán de obligatorio cumplimiento para dichos vehículos los requisitos establecidos en la Resolución 7171 de 2002 expedida por este Ministerio.

**Parágrafo.** Los ensambladores, fabricantes e importadores de carrocerías y vehículos de transporte escolar con capacidad inferior a 20 pasajeros, deberán a partir de la entrada en vigencia del literal b) del artículo 18 del presente reglamento, obtener para los mismos el respectivo certificado de conformidad de producto que cubra los requisitos dimensionales descritos en la Resolución 7171 de 2002 expedido por un organismo de certificación de producto acreditado con la norma GTC 38 o la que la reemplace. Los métodos de ensayo aplicables serán los establecidos en la NTC-5206:2009 según corresponda.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 5º. Modificado Resolución 3172 de 2010 Artículo 4º. Definiciones.** Para los efectos del presente Reglamento Técnico, además de las definiciones contempladas en las normas legales correspondientes, aplican las incluidas en las Normas Técnicas Colombianas NTC-5206:2009, NTC-4901-1, NTC-4901-2, NTC-4901-3, NTC-5701 y NTC-5702, las establecidas en la NTC-ISO 17000, la NTC-ISO 17025, la GTC 38, la NTC-ISO 17020 o las que las reemplacen y las siguientes:

**Organismo de Acreditación.** Es el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia, ONAC, en virtud del Decreto 4738 del 15 de diciembre de 2008.

**Ensamblador o Fabricante.** Se debe entender como el nombre comercial o razón social de la empresa nacional que fabricó o ensambló el chasis, la carrocería o el vehículo.

**Importador.** De acuerdo con el Decreto 2685 de 1999, “es la persona que está obligada a declarar, entendido este como quien realiza la operación de importación o aquella persona por cuya cuenta se realiza”. Los importadores se reputan productores respecto de los bienes que introduzcan al mercado nacional.

**Nombre del ensamblador, fabricante y/o importador.** Corresponde al nombre comercial o razón social de la persona o empresa fabricante y/o importadora del producto.

**País de origen.** Lugar de manufactura, fabricación o elaboración final del producto.

**Productor.** Toda persona natural o jurídica que elabore, procese, transforme o utilice uno o más bienes, con el propósito de obtener uno o más productos o servicios, destinados al consumo público.

**Siglas.** Las siglas y símbolos que aparecen en el texto del presente Reglamento Técnico tienen el siguiente significado y así deben ser interpretadas:

ILAC. International Laboratory Accreditation Cooperation (Conferencia Internacional sobre Acreditación de Laboratorios de ensayo).

ISO. International Standard Organization.

NTC. Norma Técnica Colombiana.

OMC. Organización Mundial del Comercio.

ONAC. Organismo Nacional de Acreditación Colombiano.

IAF. International Accreditation Forum.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 6°. Modificado Resolución 3172 de 2010 Artículo 5°. Requisitos.** Las prescripciones establecidas en las Normas Técnicas Colombianas NTC-5206:2009, NTC-4901-1, NTC-4901-2, NTC-4901-3, NTC-5701 y NTC-5702, serán de obligatorio cumplimiento en Colombia tanto para los vehículos de ensamble o fabricación nacional y los importados, en el campo de aplicación del presente Reglamento Técnico.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 25 de febrero 1999, *Radicación número:* 3544, CP Manuel Santiago Urueta

...siendo una prioridad del Sistema y del Sector Transporte la seguridad de las personas y teniendo en cuenta que el término prioridad es definido en el diccionario de la Real Academia Española como, "Anterioridad de una cosa respecto de otra, o en tiempo o en orden", fácil es concluir que es de la esencia del servicio público de transporte su prestación en debidas condiciones de seguridad, condiciones que fueron fijadas en la resolución demandada, sin que el demandante haya siquiera intentado probar, debiendo hacerlo, que las mismas no cumplen con dicha finalidad.

En consecuencia, no puede decirse que se vulneró el principio de la integración nacional e internacional, pues sobre el mismo prima el de la seguridad, en la medida de que la misma Ley 105 de 1993, que consagra uno y otro principio, expresamente estableció la prioridad de la seguridad de las personas en el Sistema y en el Sector Transporte.

**Parágrafo 1°.** Además de las especificaciones técnicas exigidas en la NTC-5206:2009, los vehículos deben cumplir las siguientes:

1. En el transporte colectivo municipal, distrital y metropolitano, los sistemas que se instalen para el control y contabilización de los pasajeros que acceden al vehículo, no deben obstaculizar ni afectar la entrada y salida de los pasajeros.

2. Los vehículos de servicio público de transporte de pasajeros intermunicipal y especial, podrán tener instalado baño siempre y cuando el mismo cuente con sistema de ventilación exclusivamente desde el exterior del vehículo, su cierre debe ser hermético y solo se podrán emplear para su limpieza las sustancias especiales recomendadas por su fabricante.

3. La longitud máxima de los vehículos de servicio público colectivo y especial de pasajeros de que trata la NTC-5206:2009, serán:

Vehículos Rígidos de dos ejes: 13,30 metros.

Vehículos Rígidos de tres ejes: 14,00 metros.

Vehículos Articulados: 18,50 metros.

4. En los vehículos Clase I de la NTC-5206:2009 la altura de visibilidad superior deberá ser como mínimo 1500 milímetros y no la consignada en la tabla 7 de dicha norma.

5. En los vehículos Clase II de la NTC-5206:2009 la altura de bodega dispuesta entre ejes delantero y trasero deberá ser máximo de 1250 milímetros.

**Parágrafo 2°.** Para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros por carretera, entre las ciudades donde se estén implementando Sistemas de Transporte Masivo y Sistemas Estratégicos de Transporte Público –SETP– y sus municipios contiguos, denominado transporte intermunicipal de cercanías, se homologarán buses rígidos o articulados, con capacidad entre 80 y 120 pasajeros, cumpliendo con las características y especificaciones establecidas en la clase 1 de la NTC-5206:2009.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 7°.** A partir del 1° de enero de 2012 los vehículos destinados al servicio público de transporte colectivo de pasajeros por carretera y especial, con capacidad superior a 19 pasajeros no incluido el conductor, deberán cumplir con el método de ensayo para medir la resistencia mecánica de la estructura, previsto en el Reglamento 66R00 de las Naciones Unidas prescripciones uniformes relativas a la homologación de los vehículos de gran capacidad para el transporte de personas.

**Parágrafo. Modificado Resolución 3172 de 2010 Artículo 6°.** Mientras en el país no existan laboratorios acreditados o reconocidos que permitan evaluar la resistencia mecánica de la estructura según el numeral 5.12.1 de la NTC-5206:2009 (cumplimiento de Reglamento R66), se aprobará la resistencia estructural únicamente con el cumplimiento del numeral 5.12.3 (Ensayo de carga en techo y lateral). Aquellas estructuras que cumplan con las descripciones prescritas en el Reglamento R66 de las Naciones Unidas, no se les debe aplicar los requisitos del numeral 5.12.3.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 8°. Modificado Resolución 3172 de 2010 Artículo 7°.** Los ensambladores, fabricantes e importadores de carrocería, chasis y vehículos deberán, dentro del año siguiente a la publicación del presente acto administrativo, certificar su sistema de gestión de la calidad con la Norma ISO 9001, con un alcance que cubra su manufactura y/o ensamble. La certificación debe ser otorgada por un organismo de certificación acreditado dentro del subsistema nacional de calidad establecido en el Decreto 3257 de 2008, verificable anualmente.

**Parágrafo 1°.** En el caso de los importadores, deberán presentar la certificación del sistema de gestión de la calidad con la Norma ISO 9001, con un alcance que cubra al menos su línea de producción del país de origen de los chasis, de las carrocerías o de los vehículos que importen al país.

**Parágrafo 2°.** Los fabricantes de carrocerías y ensambladores de chasis que se constituyan e inscriban como tales ante el Ministerio de Transporte con posterioridad a la publicación de la presente resolución, deberán obtener la certificación del sistema de gestión de calidad, de que trata este artículo, dentro los seis (6) meses siguientes, contados a partir de la fecha de la señalada inscripción.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 9°. Normas Técnicas Colombianas Referentes.** De acuerdo con el numeral 2.4 del artículo 2° del Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio - OTC de la OMC y de conformidad con el artículo 8° de la Decisión 562 de la Comisión de la Comunidad Andina, el presente Reglamento Técnico se basa, además de la NTC-5206:2009, en las siguientes Normas Técnicas Colombianas:

- NTC-5701: Vehículos Accesibles con características para el transporte urbano de personas incluidas aquellas con movilidad y comunicación reducida. Capacidad mínima de 9 pasajeros más el conductor.
- NTC-5702: Vehículos Accesibles con características para el transporte urbano de personas incluidas aquellas con movilidad y comunicación reducida. Capacidad igual o menor a 8 pasajeros más el conductor.
- NTC-957:1997. Práctica para ensayar la resistencia al agua de los recubrimientos en humedad relativa de 100 por ciento.
- NTC-1020:1999. Sistemas de Combustibles. Camiones y Tractocamiones.

- NTC-1141. Automotores. Extintores Portátiles.
- NTC-1156:1998. Procedimiento para el ensayo de la cámara salina.
- NTC-1467:2001 Materiales para vidrio - acristalamiento - de seguridad utilizados en vehículos de seguridad y en equipos de vehículos automotores que operan en carreteras.
- NTC-1570:2003 Disposiciones uniformes respecto a cinturones de seguridad de retención para ocupantes de vehículos automotores.
- NTC-4821:2005 Instalación de componentes del equipo completo para vehículos con funcionamiento dedicado GNCV o biocombustible gasolina, GVCV.
- Las NTC aquí referenciadas corresponden a los Anexos que hacen parte integral del presente Reglamento Técnico.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 10. Modificado Resolución 3172 de 2010 Artículo 8º.** *Procedimiento para evaluar la conformidad.* Los ensambladores, fabricantes e importadores de carrocerías y vehículos, deberán obtener para los vehículos del campo de aplicación del presente Reglamento Técnico el respectivo certificado de conformidad de producto que cubra los requisitos del producto y los ensayos descritos en la norma NTC-5206:2009, NTC-4901-1, NTC-4901-2, NTC-4901-3, NTC-5701 y NTC-5702, según corresponda, expedido por:

1. Un organismo de certificación de producto, acreditado con la GTC 38 o la norma que la reemplace. El organismo que expida el certificado de conformidad requerido por el presente Reglamento Técnico, deberá soportar dicho certificado en resultados de ensayos realizados en laboratorio acreditado con la NTC-ISO 17025 ante el organismo de acreditación o en resultados de inspecciones realizadas por un organismo de inspección tipo A acreditado con la norma NTC-ISO 17020 ante el organismo de acreditación, o
2. Un organismo de certificación internacional acreditado ante la IAF soportado en ensayos realizados en laboratorios acreditados por un organismo de acreditación que haga parte de los acuerdos de reconocimiento en la IAF, ILAC y organismos similares.

**Parágrafo 1º.** Los ensayos descritos en las Normas Técnicas Colombianas NTC-5206:2009, NTC-4901-1, NTC-4901-2, NTC-4901-3, NTC-5701 y NTC-5702, y las demás normas que se refieren en las mismas y en el presente Reglamento, deberán realizarse en laboratorios acreditados por el organismo de acreditación.

Mientras no exista en el país laboratorios acreditados, los certificados de conformidad expedidos por los organismos de certificación de producto de chasis, carrocerías y vehículos ensamblados o fabricados en el país, podrán soportarse en ensayos realizados en laboratorios de empresa o en laboratorios nacionales o internacionales de tercera parte no acreditados, que hayan sido evaluados por dicho organismo certificador bajo los criterios establecidos en la norma ISO 17025.

**Parágrafo 2º.** La certificación de producto debe hacerse como se reconoce en el sistema de acreditación nacional como Sello de Calidad o Examen Tipo. Se hará seguimiento a la certificación de producto teniendo en cuenta la certificación modelo que se expidió; esta se realizará como mínimo una vez cada dos años por el ente certificador.

El seguimiento de tipo se realizará en la certificación de modelo, una única vez y el seguimiento de rutina se realizará como mínimo una vez cada dos años por el ente certificador.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 11. Modificado Resolución 3172 de 2010 Artículo 9º.** Los ensambladores, fabricantes e importadores de carrocerías y vehículos deberán obtener para los vehículos con capacidad superior a 79 pasajeros, no incluido el conductor, el respectivo certificado de conformidad de producto que cubra los requisitos técnicos de producto previstos en las Normas Técnicas Colombianas NTC-4901-1, NTC-4901-2, NTC-4901-3, NTC-5701 y NTC-5702, según corresponda.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 12. Modificado Resolución 3172 de 2010 Artículo 10.** *Certificación para demostrar la conformidad.* Previa a la homologación de vehículos que se ensamblen, fabriquen o importen para el servicio público con capacidad de 10 pasajeros en adelante no incluido el conductor, deberán demostrar su cumplimiento a través de un certificado de conformidad, conforme lo establezca la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio en un plazo de dos (2) meses a partir de la publicación de la presente resolución.

**Parágrafo 1°.** Se aceptarán como equivalentes para efectos de homologación, los ensayos y resultados de los procedimientos de evaluación de la conformidad basados en las siguientes normas internacionales:

1. Para efectos de la NTC-5206:2009, la Regulación 107 de las Naciones Unidas es válida para todos los ensayos, excepto para los siguientes requisitos, que se deberán verificar contra la NTC-5206:

2.5.3 Masas.

3.5.4 Condiciones de carga.

4.5.7.2 Sistemas de combustible.

5.5.7.3 Manejo central de seguridad.

6.5.9.9 Silla del conductor.

7.5.10 Iluminación exterior.

8.5.11 Resistencia a la corrosión.

9.5.13 Indicadores de ruta.

2. Regulación R66 de las Naciones Unidas válida para el requisito 5.12 resistencia Mecánica de la superestructura de la NTC-5206:2009.

3. Para efectos del cumplimiento de la NTC-5206 son válidas para los requisitos y ensayos de los numerales 5.7.2.1, 5.7.2.2.1, 5.7.2.2.2, 5.7.2.2.3 y 5.7.2.3.1, las normas ECE R 34 Test de impacto frontal y posterior a los tanques hechos de material plástico o Directiva 70/221/EEC Requerimientos para tanques de combustible o FMVSS 301 Requerimientos del desempeño del sistema de combustible a impactos frontales laterales y posteriores (Estados Unidos). Son válidos para los requisitos y ensayos del numeral 5.7.2 las normas FMVSS 303 y FMVSS 304 o ECE R 110.

4. Para efectos del cumplimiento del tema de frenos establecido en las NTC-5206:2009, NTC-4901-1, NTC-4901-2 y NTC-4901-3 son válidas para los requisitos y ensayos lo establecido en el Reglamento Técnico aplicable a los componentes del sistema de frenos establecido en la Resolución 1001 del 23 de abril de 2010 expedida por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo o la norma que la modifique o sustituya.

**Parágrafo 2°.** Una vez que se expida el Certificado de Conformidad según lo establece la presente resolución, el Organismo de Certificación de producto deberá registrar la información del mismo en la funcionalidad de homologación de vehículos del sistema HQ-RUNT, de acuerdo con las características operativas, tecnológicas y de conectividad establecidas por el Ministerio de Transporte. Los certificados de conformidad expedidos por entes certificadores del exterior, deberán ser remitidos al Ministerio de Transporte en idioma español, quien lo registrará en el sistema HQ-RUNT.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 13. Requisitos para la Homologación.** Los fabricantes, ensambladores e importadores interesados en comercializar en el país un producto de que trata el presente reglamento deberán homologarlo ante el Ministerio de Transporte atendiendo el siguiente procedimiento:

1. Obtener el Certificado de Conformidad

2. Realizar la homologación a través del Sistema de Homologación en línea del Registro Único Nacional de Tránsito RUNT, cumpliendo con los siguientes requisitos:

a. Estar previamente inscrito ante el Ministerio de Transporte como importador, ensamblador o fabricante de chasis, vehículo o carrocería.

b. Presentar solicitud en el sistema, anexando los planos a escala 1:20 con vistas internas, laterales, frontales y superiores para el caso de carrocerías y vehículos carrozados y catálogos del producto dados por el fabricante cuando se trate de chasis.

c. Consignación de los derechos causados por concepto de trámite.

**Parágrafo.** Para la homologación de un prototipo, el Ministerio de Transporte confrontará los datos consignados en el Sistema de Homologación en línea del RUNT y el Certificado de Conformidad con los requisitos establecidos en la NTC – 5206:2009 y demás normas.

**Parágrafo 2°. Adicionado Resolución 3172 de 2010 Artículo 11.** Los documentos de que trata el presente artículo deberán estar suscritos en idioma español o en otro idioma con la respectiva traducción.

**Parágrafo 3°. Adicionado Resolución 3172 de 2010 Artículo 11.** Los importadores, ensambladores y fabricantes de carrocerías podrán homologar vehículos, cumpliendo con el presente reglamento, antes de la fecha prevista en el literal b) del artículo 18 de la Resolución 00478 de 2010.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 14. Responsabilidad de Ensambladores, Fabricantes e Importadores.** La responsabilidad civil, penal y/o fiscal originada en la inobservancia de las disposiciones contenidas en el presente Reglamento Técnico, será la que determinen las disposiciones legales vigentes y recaerá en forma individual en los ensambladores, fabricantes e importadores en Colombia, según aplique, y en el organismo de certificación que dio la conformidad a los productos sin que se cumplieran las prescripciones contenidas en esta Resolución.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 15. Régimen Sancionatorio.** Sin perjuicio de lo contemplado en las demás disposiciones legales vigentes, no se permitirá la comercialización dentro del territorio Colombiano de los productos aquí contemplados, que no cumplan con los requisitos técnicos establecidos, con fundamento en los procedimientos de evaluación de la conformidad definidos en el presente Reglamento Técnico.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 16. Vigilancia y Control.** La Superintendencia de Puertos y Transporte vigilará para que los fabricantes e importadores cumplan todo lo establecido en el presente Reglamento, para tales efectos podrá efectuar visitas de inspección y verificación del cumplimiento de las certificaciones con la norma y el presente Reglamento.

De conformidad con lo establecido en el Sistema Nacional de Normalización, Certificación y Metrología, le corresponde a la Superintendencia de Industria y Comercio, SIC, el control y vigilancia de los laboratorios acreditados, Organismos de Certificación y Organismos de Inspección.

**Parágrafo.** El Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Puertos y Transporte de oficio o a petición de parte podrá someter a verificación del cumplimiento de los requisitos a los vehículos de que trata el presente reglamento técnico.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 17. Anexos.** Hacen parte integrante de la presente resolución la NTC-5206:2009, NTC 4901-1, 4901-2, 4901-3 Normas Técnicas mencionadas en el presente documento y las referenciadas en las mismas.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 18. Vigencia.** De conformidad con lo señalado en el numeral 2.12 del Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio de la OMC y con el numeral 5 del artículo 9° de la Decisión 562 de la Comisión de la Comunidad Andina, el presente Reglamento entrará en vigencia así:

a) Para el proceso de homologación empleando el Sistema de Homologación en línea del RUNT, previsto en el numeral 2 del artículo 13 del presente reglamento, una vez entre en operación la funcionalidad del sistema en el Registro Nacional Automotor.

b) Para los demás aspectos contemplados en la presente resolución, doce (12) meses después de la publicación en el **Diario Oficial**, excepto los términos especiales contemplados en la misma.

**Adicionado Resolución 3172 de 2010 Artículo 12.** c) La homologación de los vehículos buses rígidos o articulados de que trata el parágrafo 2° del artículo 6° Requisitos, de la presente resolución, podrá realizarse a partir de la fecha de publicación de la presente resolución.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 19. Autoridades competentes.** Las autoridades competentes para el desarrollo del transporte municipal, distrital y metropolitano, exigirán en sus licitaciones, respecto de los equipos, el cumplimiento de la presente resolución.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 20. Modificado Resolución 3172 de 2010 Artículo 13. Derogatorias.** A la entrada en vigencia del literal b) del artículo 18 de la presente resolución, quedan derogadas todas las normas que le sean contrarias, en especial las Resoluciones 7126 de 1995, 5411 de 2007 y 4659 de 2008.

**Parágrafo.** Todas las homologaciones de las carrocerías y vehículos objeto de la presente resolución realizadas con anterioridad al término establecido en el literal b) del artículo 18 del presente Reglamento y que no cumplan los requisitos establecidos en las normas NTC-4901-1, NTC-4901-2, NTC-4901-3, NTC-5701, NTC-5702 y NTC-5206:2009 y en el presente Reglamento, quedan derogadas a la entrada en vigencia del citado literal, excepto los formatos de ficha técnica de homologación.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 25 de febrero 1999, *Radicación número:* 3544, CP Manuel Santiago Urueta

De acuerdo con lo expuesto por el actor, al señalar el artículo 3º, numerales 6 y 7, de la Resolución 07126 de 1995, respectivamente, las especificaciones de las puertas de ascenso y descenso, y la altura del suelo al estribo de los vehículos de transporte público, está violando el principio de la libre competencia, pues, a su juicio, sólo las grandes empresas transportadoras podrán hacer la cuantiosa inversión que demanda el adecuar los vehículos a las especificaciones exigidas por la resolución acusada.

Sobre el particular, esta Corporación considera que no le asiste razón al demandante, dado que es competencia del Ministerio de Transporte, de acuerdo con lo estipulado en el artículo 2º, numeral 4, del Decreto 2171 de 1992, regular las condiciones técnicas mínimas de los vehículos de transporte para que operen dentro de los límites de seguridad, aspectos precisamente regulados por la resolución demandada, como lo indica su encabezamiento: "Por la cual se establecen las características y especificaciones técnicas y de seguridad para los vehículos de transporte público colectivo de pasajeros".

Ahora bien, no se discute que el adecuar los vehículos a las especificaciones y características determinadas en el acto demandado implica una erogación. Sin embargo, ello no puede considerarse como una violación a la libertad de empresa, ya que tal y como lo consagra el artículo 333 de la Carta Política, la actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común, lo cual, para la Sala, aplicado al caso analizado, significa que bien podía la entidad demandada, en ejercicio de la atribución a ella otorgada, señalar las especificaciones técnicas contenidas en los actos demandados, con las cuales se pretende lograr una mayor seguridad para los usuarios del servicio de transporte público, seguridad que, al tenor del artículo 2º de la Ley 105 de 1993, "constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte.

**Resolución 512 de 2011 Artículo 1º.** Suspéndase la entrada en vigencia de las Resoluciones números 00479 de febrero 22 de 2010 y 003172 de agosto 3 de 2010 hasta tanto se surtan los procesos de notificación, en cumplimiento de las normas legales pertinentes.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 86571 del 8 de octubre de 2008:** "Los vehículos del grupo II como mínimo deben tener una puerta de servicio de pasajeros. No existe norma que permita que a los vehículos que prestan el servicio en el radio de acción intermunicipal o municipal se les instale registradoras, en consideración al control que deben efectuar las empresas de transporte y los terminales de transporte. De otra parte, los equipos deben cumplir con las condiciones de homologación establecidas por la autoridad competente y la disposición citada no permite la colocación de registradoras en los automotores, ni para el radio de acción municipal como intermunicipal, so pena que el vehículo se inmovilice de conformidad con el artículo 48 del Decreto 3366 de 2003".

#### **Reglamentación:**

**Resolución 7777 de 2001 Artículo 2º.** Los vehículos clase AUTOMOVIL destinados a la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en el radio de acción nacional, además de las condiciones exigidas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, cumplirán las siguientes características y especificaciones mínimas generales:

1. Deben tener cuatro (4) puertas laterales.
2. La cabina de pasajeros acomodará hasta cinco (5) personas, incluido el conductor, con un módulo de espacio por pasajero no inferior a 420 milímetros de ancho a la altura de los hombros y con módulo de silletería de 750 milímetros.
3. La bodega o espacio para el equipaje debe tener una capacidad no inferior a 0.40 metros cúbicos.
4. Deben tener instalados en cada silla, incluida la del conductor, cinturones de seguridad.
5. La potencia debe asegurar una relación mayor a un (1) HP SAE neto a nivel del mar, por cada veinticinco (25) kilogramos de peso bruto vehicular.

**Resolución 7777 de 2001 Artículo 3º.** Los vehículos clase CAMIONETA TIPO STATION WAGON destinados a la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en el radio de acción nacional, además de las condiciones exigidas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, cumplirán las siguientes características y especificaciones mínimas generales:

1. Deben tener cuatro (4) puertas laterales.
2. La cabina de pasajeros acomodará hasta nueve (9) personas, incluido el conductor, con un módulo de espacio por pasajero no inferior a 420 milímetros de ancho a la altura de los hombros y con módulo de silletería de 750 milímetros.
3. La bodega o espacio para el equipaje debe tener una capacidad no inferior a 0.40 metros cúbicos.
4. Deben tener instalados en cada silla, incluida la del conductor, cinturones de seguridad.
5. La potencia debe asegurar una relación mayor a un (1) HP SAE neto a nivel del mar, por cada veinticinco (25) kilogramos de peso bruto vehicular.

**Parágrafo.**- Los vehículos de que trata el presente artículo hacen parte de la excepción contemplada en el Artículo 1 de la Resolución 7126 del 11 de octubre de 1995.

## **TÍTULO I CAPACIDAD TRANSPORTADORA**

**Decreto 171 de 2001 Artículo 48. Definición.** La capacidad transportadora es el número de vehículos requeridos y exigidos para la adecuada y racional prestación de los servicios autorizados y/o registrados.

Las empresas deberán acreditar como mínimo el 3% de capacidad transportadora mínima de su propiedad y/o de sus socios, que en ningún caso podrá ser inferior a un (1) vehículo, incluyéndose dentro de este porcentaje los vehículos adquiridos bajo arrendamiento financiero.

Para las empresas de economía solidaria, este porcentaje podrá demostrarse con vehículos de propiedad de sus cooperados.

Si la capacidad transportadora autorizada a la empresa se encuentra utilizada a su máximo, solamente será exigible el cumplimiento del porcentaje de propiedad de la misma, cuando a la empresa le autoricen o registren nuevos servicios

**Concepto Ministerio de Transporte N° 590823 del 30 de octubre de 2008.** “(...) la capacidad transportadora es el número de vehículos requeridos y exigidos para la adecuada y racional prestación de los servicios autorizados y/o registrados. Para efectos del cambio este deberá extenderse a los vehículos en su totalidad, teniendo que estar homologados. El cambio de grupo no es parcial, se hace por cada ruta en su integridad”.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 12106 del 08 de marzo de 2007.** “Cada empresa solo debe tener un plan de rodamiento que involucre todos los vehículos que encuentren vinculados, por lo tanto, no puede tener planes paralelos, ya que no podría cubrir en su totalidad las rutas y horarios que tiene autorizadas. El plan de rodamiento debe involucrar todos los servicios autorizados, no se puede ni dejar por fuera rutas, como tampoco vehículos vinculados a la empresa.”

**Concepto Ministerio de Transporte N°48511 del 2 de octubre de 2006:** *“... una sociedad transportadora no puede excluir un vehículo afiliado del plan de rodamiento presentado a la autoridad competente. En el evento que el automotor se encuentre en reparación solamente se excluirá del plan de rodamiento el tiempo que dure esta.”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 30822 del 01 de junio de 2007** *“.... no se puede excluir un vehículo afiliado del plan de rodamiento presentado a la autoridad competente, por lo tanto, si el propietario no cumple con el mismo, se debe poner la queja ante la autoridad de transporte con el fin que inicie la respectiva investigación aportando las pruebas pertinentes”*

**Decreto 171 de 2001 Artículo 49. Fijación.** El Ministerio de Transporte fijará la capacidad transportadora mínima y máxima con la cual la empresa prestará los servicios autorizados y/o registrados.

Para la fijación de nueva capacidad transportadora mínima, por el otorgamiento de nuevos servicios, se requerirá la revisión integral del plan de rodamiento a fin de determinar la necesidad real de un incremento.

La capacidad transportadora máxima no podrá ser superior a la capacidad mínima incrementada en un veinte por ciento (20%).

El parque automotor no podrá estar por fuera de los límites de la capacidad transportadora mínima y máxima fijada a la empresa.

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional Sentencia T-365 de 2006

*Cuando la STT emite un acto administrativo que restringe la circulación de vehículos de transporte público colectivo e individual de pasajeros, está ejerciendo una competencia legal y administrativa que no puede considerarse per se ilegal así incidan en derechos con contenido patrimonial de personas determinadas. En igual sentido, y de acuerdo con el artículo 60 de la Ley 336 de 1996, la revocatoria de los actos administrativos que modifican la capacidad transportadora de las empresas no requiere el consentimiento del particular afectado.*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 37238 del 24 de agosto de 2005:** *“... si con la desvinculación que autorice el Ministerio de Transporte se afecta la capacidad transportadora mínima exigida a la empresa, ésta tendrá un plazo de seis (6) meses improrrogables, contados a partir de la ejecutoria de la resolución correspondiente, para suplir la deficiencia en su parque automotor. Si en este plazo no sustituye el vehículo, se procederá a ajustar la capacidad transportadora de la empresa, reduciéndola en esta unidad. De otra parte, en el evento que las empresas de transporte estén operando por fuera de los límites mínimos y máximos de capacidad transportadora debidamente autorizada, le corresponde a la Superintendencia de Puertos y Transporte iniciar la respectiva investigación...”*

**Decreto 171 de 2001 Artículo 50. Racionalización.** Con el objeto de posibilitar una eficiente racionalización en el uso de los equipos, la asignación de la clase de vehículo con la cual se prestara el servicio, se agrupara según su capacidad así:

GRUPO A: 4 A 9 PASAJEROS  
GRUPO B: 10 A 19 PASAJEROS  
GRUPO C: MAS DE 19 PASAJEROS

Para el cambio de Grupo de los vehículos autorizado en una ruta, se tendrán en cuenta las siguientes equivalencias:

Del Grupo C al Grupo B o del Grupo B al Grupo A, es decir en forma descendente, será de uno (1) a uno (1).

Del Grupo A al Grupo B o del Grupo B al Grupo C, es decir en forma ascendente, será de tres (3) a dos (2).

**Concepto Ministerio de Transporte N° 58904 del 24 de noviembre de 2004:** "... la racionalización de equipos se encuentra desarrollada en el decreto 171 de 2001, el cual es reglamentario de la Ley 336 de 1996. En dicha racionalización se tiene en cuenta que el número de sillas de los vehículos que salen del servicio sea equivalente al número de sillas de los vehículos que ingresen a formar parte del parque automotor, por eso si salen 3 vehículos del grupo A solamente pueden ingresar 2 del grupo B."

**Decreto 171 de 2001 Artículo 51. Unificación Automática.** Las empresas podrán unificar la clase de vehículo autorizado en cada una de las rutas asignadas, de acuerdo con los Grupos antes señalados, así:

AUTOMOVIL - CAMPERO – CAMIONETA GRUPO A  
MICROBUS - VANS GRUPO B  
BUSETA - BUS. GRUPO C

**Parágrafo.** Con el objeto de posibilitar una eficiente racionalización en el uso de los equipos vinculados, las empresas podrán despachar en los diferentes horarios, indistintamente cualquiera de las clases de vehículos que tiene autorizados.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 69193 del 16 de noviembre de 2007:** "a) Las sociedades transportadoras que poseen capacidad transportadora asignada por clase de vehículo (microbús, buseta, bus, etc.), deberán coparla de acuerdo con la denominación del automotor descrita en la Licencia de Tránsito, toda vez que a estos no aplica la distinción de grupos. b) Las capacidades transportadoras de las empresas asignadas por grupos (A, B, C), deben llenarse teniendo en cuenta el número de pasajeros sin importar la clase de vehículo consignado en la Licencia de Tránsito, toda vez que las denominaciones descritas en el Artículo 51 del Decreto 171 de 2001, no son de carácter taxativo, se implementaron a manera de ejemplo y estas fueron establecidas antes de la vigencia de la Ley 769 de 2002 por lo tanto no corresponden a las clases descritas en la Ley"

**Concepto Ministerio de Transporte N° 20819 del 8 de mayo de 2006:** "a.) Las sociedades transportadoras que poseen capacidad transportadora asignada por clase de vehículo (microbús, buseta, bus, etc.) deberán coparla de acuerdo con la denominación del automotor descrita en la Licencia de Tránsito, toda vez que a estos no aplica la distinción de grupos; b.) Las capacidades transportadoras de las empresas asignadas por grupos (A,B,C), deben llenarse teniendo en cuenta el número de pasajeros sin importar la clase de vehículo consignado en la Licencia de Tránsito, toda vez que las denominaciones descritas en el artículo 51 del decreto 171 de 2001, no son de carácter taxativo, se implementaron a manera de ejemplo y estas fueron establecidas antes de la vigencia de la Ley 769 de 2002, por lo tanto no corresponden a las clases descritas en la ley; c.) En tratándose del decreto 174 de 2001, es importante precisar que este reglamento no consagro la clasificación de grupos A,B,C, para las capacidades transportadoras, por lo tanto la misma se asigna por la clase prevista en la Licencia de Tránsito y la empresa debe poseer disponibilidad por clase de vehículo, ej. Microbús, buseta, automóvil, etc.

## TÍTULO II VINCULACIÓN Y DESVINCULACIÓN DE EQUIPOS

**Decreto 171 de 2001 Artículo 52. Equipos.** Las empresas habilitadas para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera solo podrán hacerlo con equipos registrados en el servicio público.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 36323 del 1 de marzo de 2010.** *“...debe resaltarse que el certificado de disponibilidad de capacidad transportadora es un requisito previo al registro inicial de los vehículos públicos de pasajeros que una vez registrados se vincularán a una empresa debidamente habilitada, sin éste certificado no se puede realizar la matrícula, además el citado documento deberá reposar en la carpeta del Organismo de Tránsito. Dicho lo anterior se concluye que si faltó algún requisito para el registro inicial, existe una causal de nulidad del registro y por lo tanto, un particular o la misma entidad que lo expidió tendrá la posibilidad de agotar en primera instancia, la vía gubernativa por intermedio de los recursos de ley y en el evento que no prosperen, tendrá la posibilidad de acudir ante la jurisdicción de lo contencioso administrativo. Además el organismo de tránsito puede ser investigado y sancionado por la Superintendencia de Puertos y Transporte”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 43321 del 11 de febrero de 2010 y 9491 del 8 de junio de 2010** *“Por expresa disposición normativa, no es viable efectuar el cambio de clase de un vehículo y en consecuencia, tampoco podrá aceptarse el cambio de modalidad de un automotor (taxi) de servicio público individual de pasajeros en vehículo taxi a la modalidad de Transporte de pasajeros por carretera, la cual se rige por el Decreto 171 de 2001”*

**Decreto 171 de 2001 Artículo 53. Vinculación.** La vinculación de un vehículo a una empresa de transporte público es la incorporación de éste al parque automotor de dicha empresa. Se formaliza con la celebración del respectivo contrato entre el propietario del vehículo y la empresa y se oficializa con la expedición de la tarjeta de operación por parte del Ministerio de Transporte.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 42771 del 17 de junio de 2009:** *“Debe dejarse en claro que no es procedente el embargo o remate de “cupos” o “tarjetas de operación”, porque las normas específicas del transporte prohíben su negociación, por ello en este caso no puede desligarse el bien embargado (vehículo), de su vinculación, para otorgarle a una parte del proceso el vehículo y a otra la vinculación del mismo”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 50755 del 30 de agosto de 2007** *“Dentro de un proceso judicial, tanto el vehículo como la capacidad transportadora, son objeto de medidas cautelares de embargo y secuestro y pueden ser subastados, aclarando que la capacidad transportadora no tiene asignado valor alguno por las normas de transporte. Cuando existe una medida cautelar de embargo o cualquier medida que afecte el derecho de dominio de un vehículo automotor, de mutuo acuerdo el propietario y la empresa podrán solicitar la desvinculación administrativa o el cambio de empresa, siempre y cuando el juez de conocimiento autorice estos actos. El vehículo que haya sido objeto de medida cautelar de embargo y secuestro, sigue conservando el cupo, hasta tanto quede en firme el acto administrativo de desvinculación del mismo o la decisión judicial, toda vez que éste hace parte de la capacidad transportadora de la empresa”*

**Decreto 171 de 2001 Artículo 54. Contrato De Vinculación.** El contrato de vinculación del equipo se registrará por las normas del derecho privado, debiendo contener como mínimo las obligaciones, derechos y prohibiciones de cada una de las partes, su término, causales de terminación y preavisos requeridos para ello, así como aquellas condiciones especiales que permitan definir la existencia de prórrogas automáticas, las obligaciones de tipo pecuniario y los mecanismos alternativos de solución de conflictos al que se sujetarán las partes.

Igualmente, el clausulado del contrato deberá contener en forma detallada los ítems que conformarán los cobros y pagos a que se comprometen las partes y su periodicidad. De acuerdo con esta, la empresa expedirá al propietario del vehículo un extracto que contenga en forma discriminada los rubros y montos, cobrados y pagados, por cada concepto.

Cuando el vehículo haya sido adquirido mediante arrendamiento financiero - leasing, el contrato de vinculación lo suscribirá el poseedor del vehículo o locatario, previa autorización expresa del representante legal de la sociedad de leasing.

Los vehículos que sean de propiedad de la empresa habilitada, se entenderán vinculados a la misma sin que para ello sea necesario la celebración del contrato de vinculación.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 35666 del 23 de junio de 2008.:** *“Los contratos de vinculación son del resorte o de la órbita del derecho privado, son Ley para las partes, donde el Ministerio de Transporte no tiene ninguna injerencia y las cláusulas que contraríen los parámetros generales citados en el Decreto 172 de 2001, se tendrá por no escrito o podrán demandarse ante la justicia ordinaria. El citado Decreto No. 172 señala en el artículo 27, y siguiente que la vinculación de un vehículo a una empresa de transporte público es la incorporación de éste al parque automotor de dicha empresa. Se formaliza con la celebración del respectivo contrato entre el propietario del vehículo y la empresa, y se oficializa con la expedición de la tarjeta de operación por parte de la autoridad de transporte competente. Cuando el vehículo haya sido adquirido mediante arrendamiento financiero –leasing-, el contrato de vinculación los suscribirá el poseedor o locatario, previa autorización del representante legal de la sociedad de leasing”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 19897 del 4 de julio de 2003:** *“... frente a los cobros por vinculación de vehículos a las empresas de transporte, son las partes que suscriben el respectivo contrato, las facultadas para estipularlos, así como las condiciones sobre las que va a regirse el mencionado contrato de vinculación, toda vez que las normas vigentes no contemplan nada sobre el particular a contrato sensu como si lo hace, tratándose de la prohibición expresa de cobros por desvinculación o entrega de paz y salvos. ”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 40041 del 4 de noviembre de 2009:** *“El locatario o poseedor del vehículo suscribirá el respectivo contrato de vinculación con la empresa de transporte, habiendo obtenido previamente la autorización expresa del representante legal de la sociedad leasing, requisito indispensable para celebrar el contrato de vinculación. Por tal motivo, es viable que la empresa de transporte a la cual se encuentra vinculado el vehículo se niegue a otorgarle el paz y salvo a la entidad financiera, toda vez que la misma al otorgarle previamente al locatario o poseedor del automotor la autorización expresa para celebrar el contrato, implícitamente es solidaria con el mismo en relación con los deberes y obligaciones contraídos en virtud del multialudido contrato de vinculación del equipo”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 44216 del 8 de septiembre de 2006:** *“Por lo tanto, para estos casos, es decir, cuando no se estipule cláusula relacionada con la prórroga automática, necesariamente se necesita que una de las partes manifieste por escrito su voluntad y deseo de no prorrogar el contrato de vinculación, mientras esto no ocurra el contrato se encuentra vigente, así el término inicial pactado haya expirado, ya que con posterioridad a este (en el caso planteado en la Resolución No. 04398 del 29 de diciembre de 2005) el vehículo siguió operando amparado en la tarjeta de operación que tramitó la sociedad transportadora previo el cumplimiento de los requisitos exigidos para tal fin.”*

**Concepto Ministerio de Transporte N°61631 del 12 de octubre de 2007:** *“... la cláusula **aceleratoria**, que describe en su comunicación, permite determinar a este despacho acuerdos existentes y pactados voluntariamente por las partes; en este sentido, tanto la desvinculación administrativa por solicitud del propietario y la desvinculación administrativa por solicitud de la empresa no aplicarían para casos como el consultado, toda vez que para que opere cada una de las desvinculaciones de que trata el decreto 171 de 2001, debe estar **vencido el contrato de vinculación**, se exceptúa la desvinculación de común acuerdo por razones obvias.”*

**Concepto Ministerio de Transporte N°78245 del 24 de diciembre de 2007:** *“...La Desvinculación Administrativa y la Reposición, no son equivalentes, la primera es el resultado de un proceso en el que deben dársele la oportunidad de intervenir a los interesados, que se declara mediante acto administrativo por la autoridad competente y la segunda es el reemplazo un vehículo que ya ha cumplido su vida útil en la modalidad por uno nuevo o de menor edad. Finalmente cabe destacar que la capacidad transportadora para el cumplimiento de rutas, en el servicio de transporte de pasajeros, se le asigna a las empresas de transporte, quienes tienen total disponibilidad para reemplazar los vehículos vinculados, siempre y cuando cumplan con los requisitos señalados en las normas al respecto, por lo que las discrepancias derivadas del contrato de vinculación suscrito por la empresa y el propietario o poseedor, por ser de carácter privado, deben someterse a la justicia ordinaria.”*

**Decreto 171 de 2001 Artículo 55. Desvinculación De Común Acuerdo.** Cuando exista acuerdo para la desvinculación del vehículo, la empresa y el propietario de manera conjunta, informarán por escrito de esta

decisión al Ministerio de Transporte, quien procederá a efectuar el trámite correspondiente cancelando la respectiva Tarjeta de Operación.

**Conceptos Ministerio de Transporte N° 38232 del 30 de agosto de 2005 y 19278 del 27 de abril de 2006:** "...cuando exista acuerdo para la desvinculación del vehículo, la empresa y el propietario de manera conjunta informarán por escrito de esta decisión a la Dirección Territorial respectiva, quien procederá a efectuar el trámite correspondiente cancelando la tarjeta de operación, es decir, basta la manifestación por escrito de las partes interesadas para que la autoridad competente proceda a la cancelación de la tarjeta de operación, por lo tanto, no se requiere de ningún otro documento adicional ya el artículo 55 del Decreto 171 de 2001 así lo estableció.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 19351 del 1 de junio de 2009:** "La desvinculación de común acuerdo se plasma en un documento privado, mediante el cual el propietario y empresa informan a la autoridad competente, su deseo de desvincular el vehículo, mientras que la desvinculación administrativa se ordena mediante acto administrativo motivado, previo el desarrollo de un proceso, en el que el funcionario competente, decide si se dan unas causales establecidas para su declaratoria, bien sea por parte de la empresa o por parte del propietario, dependiendo siempre de las obligaciones pactadas en el contrato de vinculación".

**Decreto 171 de 2001 Artículo 56. Desvinculación Administrativa Por Solicitud Del Propietario.** Vencido el contrato de vinculación, cuando no exista acuerdo entre las partes, el propietario del vehículo podrá solicitar al Ministerio de Transporte su desvinculación, invocando alguna de las siguientes causales imputables a la empresa:

1. Trato discriminatorio en el plan de rodamiento señalado por la empresa.

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional, Sentencia T-677 de 2001

*Existe una diferenciación entre el peticionario afiliado a la Empresa de Transportes, propietario de un campero y transportista, y el propietario de un campero y transportista, pero además socio y tesorero de la empresa, respecto de su trabajo en el cubrimiento de las rutas autorizadas a la empresa. La pregunta que sigue es si existe o no una "justificación objetiva y razonable" para esta diferenciación. Del estudio cuidadoso del expediente resulta que no existe una justificación objetiva y razonable para la diferenciación. La empresa está concediendo una ventaja injustificada a uno de los transportistas que implica la vulneración del derecho a la igualdad del accionante.*

2. El cobro de sumas de dinero por conceptos no pactados en el contrato de vinculación.
3. No gestionar oportunamente los documentos de transporte, a pesar de haber reunido la totalidad de requisitos exigidos en el presente Decreto o en los reglamentos.

**Parágrafo:** El propietario interesado en la desvinculación del vehículo no podrá prestar sus servicios en otra empresa hasta tanto no se haya autorizado la desvinculación.

**Decreto 171 de 2001 Artículo 57. Desvinculación Administrativa Por Solicitud De La Empresa.** Vencido el contrato de vinculación, cuando no exista acuerdo entre las partes, el representante legal de la empresa podrá solicitar al Ministerio de Transporte su desvinculación, invocando alguna de las siguientes causales imputables al propietario del vehículo:

1. No cumplir con el plan de rodamiento registrado por la empresa ante el Ministerio de Transporte.
2. No acreditar oportunamente ante la empresa la totalidad de los requisitos exigidos en el presente Decreto o en los reglamentos para el trámite de los documentos de transporte.
3. No cancelar oportunamente a la empresa las sumas pactadas en el contrato de vinculación.

4. Negarse a efectuar el mantenimiento preventivo del vehículo, de acuerdo con el programa señalado por la empresa.
5. No efectuar los aportes obligatorios al fondo de reposición de la empresa.

**Parágrafo 1º.** La empresa a la cual está vinculado el vehículo, tiene la obligación de permitir que continúe trabajando en la misma forma como lo venía haciendo hasta que se decida sobre la desvinculación.

**Parágrafo 2º.** Si con la desvinculación que autorice el Ministerio de Transporte se afecta la capacidad transportadora mínima exigida a la empresa, ésta tendrá un plazo de seis (6) meses improrrogables, contados a partir de la ejecutoria de la resolución correspondiente, para suplir esta deficiencia en su parque automotor.

Si en ese plazo no sustituye el vehículo, se procederá a ajustar la capacidad transportadora de la empresa, reduciéndola en esta unidad.

**Conceptos Ministerio de Transporte N° 24200 del 25 de mayo de 2006 y 65995 del 21 de diciembre de 2006:** *"En consecuencia, puede que el contrato esté vencido, conforme lo establece el presupuesto inicial del artículo 57, pero con esta norma que se debe considerar como una estipulación incorporada al mismo, se prolongan los efectos del contrato y se siguen sus derechos y obligaciones hasta que se decida la desvinculación administrativa tramitada por solicitud de la empresa" (Subrayado fuera de texto). (...) Teniendo en cuenta que la empresa tiene la obligación de permitir que el vehículo "continúe trabajando en la misma forma como lo venía haciendo", como también continúan los derechos y obligaciones derivadas del contrato de vinculación, durante el tiempo que dure el proceso de desvinculación, significa lo anterior que por mandato del parágrafo 1 del artículo 57 del Decreto 171 de 2001, la tarjeta de operación como documento de transporte necesario para la prestación del servicio público esencial, se debe entender que durante el término que dure el proceso de desvinculación administrativa, la autoridad de transporte competente deberá expedirla por el término que señala los reglamentos, así se encuentre vencido el contrato de vinculación, término que deberá modificarse de acuerdo con el resultado de la solicitud de desvinculación administrativa".*

**Conceptos Ministerio de Transporte N° 52828 del 11 de septiembre de 2008:** *" Por lo anterior, es aconsejable que hasta tanto el vehículo continúe en el parque automotor de la empresa, se siga amparando la responsabilidad civil y proceder a solicitar la desvinculación administrativa motivada por el incumplimiento del contrato de vinculación".*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 29762 del 23 de mayo de 2008:** *"para cancelar la tarjeta de operación de un vehículo de una entidad de economía solidaria se exige como condición previa la desvinculación del vehículo, consagrada en los artículos 56 y 57 del Decreto 171 de 2001 (desvinculación administrativa de los vehículos de transporte público terrestre automotor de pasajeros por carretera, por solicitud del propietario o de la empresa, respectivamente) "*

**Concepto Ministerio de Transporte N°47127 del 22 de septiembre de 2006:** *"La muerte, el retiro voluntario o la exclusión de un asociado de una entidad de economía solidaria de transporte público de pasajeros por carretera, que sea el propietario de un vehículo vinculado a ésta, constituyen causales para la pérdida de la calidad de asociado de la entidad, de acuerdo con el artículo 25 de la ley 79 de 1988, pero no lo son para la desvinculación administrativa del vehículo; cuando se presenten tales eventos y consiguientemente, se dé por terminado el contrato de vinculación del vehículo, cualquiera de las partes de éste podrá informar dicha circunstancia al Ministerio de Transporte a fin de que efectúe la cancelación de la respectiva tarjeta de operación. Si existiere controversia entre el asociado o sus causahabientes y la entidad de economía solidaria, respecto a los mencionados eventos y sus consecuencias, tal controversia deberá ser dirimida por la jurisdicción ordinaria.*

**Decreto 171 de 2001 Artículo 58. Procedimiento.** Para efecto de la desvinculación administrativa establecida en los artículos anteriores se observará el siguiente procedimiento:

1. Petición elevada ante el Ministerio de Transporte, indicando las razones por las cuales solicita la desvinculación, adjuntando copia del contrato de vinculación y anexando para ello las pruebas respectivas.
2. Dar traslado de la solicitud de desvinculación al propietario del vehículo o al representante legal de la empresa, según el caso, por el término de cinco (5) días para que presente por escrito sus descargos y las pruebas que pretende hacer valer.
3. Decisión dentro de los quince (15) días siguientes, mediante resolución motivada.
4. La Resolución que ordena la desvinculación del vehículo, proferida por el Ministerio de Transporte, reemplazará el paz y salvo que debe expedir la empresa, sin perjuicio de las acciones civiles y comerciales que se desprenden del contrato de vinculación suscrito entre las partes.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, Radicado 14 de 2003, CP Cesar Hoyos Salazar

***El contrato de vinculación de vehículos automotores a las empresas de transporte público de pasajeros por carretera.***

*El actual estatuto nacional de transporte, la ley 336 de 1996, dispuso en el artículo 22, que el reglamento establecería la forma de vinculación de los equipos, vale decir, los vehículos, a las empresas de servicio público de transporte, lo cual, en el caso del transporte de pasajeros por carretera se hizo mediante los artículos 53 y 54 del decreto 171 del 5 de febrero de 2001, reglamentario de esta clase de transporte.*

*El artículo 53 define la vinculación como la incorporación del vehículo al parque automotor de una empresa de transporte público, la cual se formaliza con la celebración de un contrato especial, denominado “de vinculación”, entre el propietario del vehículo y la empresa, y se oficializa con la tarjeta de operación expedida por el Ministerio de Transporte.*

*El contrato de vinculación se encuentra reglamentado por el artículo 54, el cual dispone básicamente que dicho contrato se rige por las normas del derecho privado y le señala una serie de estipulaciones mínimas, entre ellas, las de su término y las causales y los preavisos de terminación y una muy particular, referente a la expedición por parte de la empresa al propietario, de un extracto de los cobros y pagos periódicos generados en desarrollo del contrato.*

*Ahora bien, el decreto 171 de 2001 contempla tres casos de desvinculación del vehículo que conviene analizar, habida consideración de que la consulta se presenta sobre los dos últimos, relacionados con la llamada “desvinculación administrativa”.*

***La desvinculación del vehículo de la empresa de transporte público de pasajeros por carretera.***

*Respecto de la desvinculación del vehículo de la empresa transportadora, el artículo 55 del decreto 171 de 2001 prevé la que se produce por acuerdo de las partes...*

*En este evento, no se presenta divergencia entre las partes y, a petición suya, el Ministerio cancela la tarjeta de operación del vehículo.*

*Una cuestión distinta se observa en la denominada “desvinculación administrativa” que consagra el mencionado decreto en los artículos 56 y 57...*

*Como se aprecia, en estas normas se contemplan dos posibilidades de desvinculación administrativa del vehículo, la una por solicitud del propietario y la otra por solicitud de la empresa, pero en ambos casos se requiere que el respectivo contrato de vinculación se encuentre vencido y no haya acuerdo de las partes. Ese vencimiento o terminación del contrato ocurrirá por las causales pactadas en el mismo.*

*Se da como fundamentos de tales solicitudes determinadas conductas, atribuibles a la otra parte del contrato, que resultan lesivas a los intereses económicos de la solicitante o, cuando menos, significan un incumplimiento del contrato.*

*La actuación que debe adelantar el Ministerio de Transporte, para la desvinculación administrativa en cualquiera de los dos casos, se encuentra reglamentada de manera especial por el artículo 58 del decreto 171 de 2001...*

*La consulta plantea si las causales establecidas en los artículos 56 y 57 del referido decreto para solicitar la desvinculación administrativa y consiguientemente, para decretarla, con base en las pruebas correspondientes, por parte del Ministerio de Transporte, mediante resolución, son taxativas o si por el contrario, son enunciativas y se pueden adicionar con otras.*

*Al respecto, es necesario señalar que de acuerdo con el artículo 121 de la Carta "ninguna autoridad del Estado podrá ejercer funciones distintas de las que le atribuyen la Constitución y la ley" y en consecuencia, el Ministerio de Transporte tiene competencia para decretar la desvinculación administrativa del vehículo de que tratan los citados artículos 56 y 57, sólo por las causales expresamente contempladas allí, y mediante el procedimiento establecido específicamente por el artículo 58, sin que pueda extenderse a otras causales, pues en ese caso desbordaría la competencia otorgada por tales norma*

*Los artículos 56 y 57 enumeran unas causales precisas, que son las que puede invocar la parte solicitante y sobre las cuales se puede pronunciar el Ministerio, luego de escuchar a la contraparte y de apreciar las pruebas aportadas.*

*Su competencia en torno a la llamada desvinculación administrativa por dichas normas se refiere únicamente a las causales consagradas en las mismas y por el trámite fijado para ello. Hacerlo sobre una causal no establecida allí sería salirse de ese marco funcional.*

*Las causales enumeradas en los artículos 56 y 57 son concretas, categóricas, restrictivas, tanto más cuanto que éstos no indican al final una causal genérica o sujeta a la interpretación de las partes que pudiera invocarse por ellas y sobre la cual debiera decidir el Ministerio.*

*La enumeración se hizo sobre determinados eventos y a ellos se limita la competencia de la autoridad para producir la denominada desvinculación administrativa.*

*En consecuencia, las causales mencionadas en los artículos 56 y 57 del decreto 171 de 2001 revisten carácter taxativo y son de interpretación restrictiva.*

*En estas circunstancias, se observa que no se puede adicionar como causal de desvinculación administrativa del vehículo, la pérdida de la calidad de asociado de una cooperativa de transporte público de pasajeros por carretera, pues no está contemplada como tal.*

*En el caso de una persona que se encuentra asociada a una cooperativa o entidad de economía solidaria que constituye una empresa de transporte público de pasajeros por carretera y es propietaria de un vehículo vinculado a la misma, si pierde la calidad de asociada por muerte<sup>146</sup>, retiro voluntario o exclusión, conforme a lo dispuesto por el artículo 25 de la ley 79 de 1988 y por lo tanto, se da por terminado el contrato de vinculación del vehículo, lo conducente es que se informe al Ministerio de Transporte para que proceda a cancelar la tarjeta de operación del vehículo, pues ésta, de acuerdo con lo establecido por el artículo 63 del decreto 171 de 2001, se expide únicamente a los vehículos legalmente vinculados a las empresas de transporte público.*

*Adicionalmente, se requiere la presentación del paz y salvo de la cooperativa para formalizar la desvinculación del vehículo, conforme a lo dispuesto por el numeral 4° del artículo 75 de la ley 79 de 1988. El paz y salvo es la certificación expedida por la empresa al propietario del vehículo sobre la inexistencia de obligaciones derivadas exclusivamente del contrato de vinculación, según la definición dada por el artículo 7° del decreto 171 de 2001.*

---

<sup>146</sup> En relación con los efectos de la muerte de un asociado a una cooperativa, la Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia, en sentencia de 24 de abril de 1994, Gaceta Judicial Tomo CCXXVIII - No.2467, Vol. 2 pág...1015, afirma: "Es regla general, que los herederos suceden al causante o autor en su calidad "calidad jurídica"; pasan a subrogarlo si así puede decirse en la posición integral del contratante emanada de los negocios por él celebrados. Salvedad hecha de aquellos eventos, excepcionales por cierto, en que esa especie de cesión, consecuencia forzosa del postulado de la transmisibilidad hereditaria aplicado al campo de las relaciones contractuales, no resulta posible dado el carácter intransmisible de ésta última predicable en vista de su naturaleza propia de la índole de "personalísima" de determinados efectos que le son inherentes, en fin, de la explícita voluntad de los estipulantes en tal sentido puesta de manifiesto". Y, más adelante, agrega: Una cosa es la calidad de un "asociado" que se extingue por la muerte, status personal no transmisible, y otra muy diferente la liquidación de los derechos y obligaciones inherentes a la participación que ese "status" corresponde".

Finalmente, resulta oportuno indicar que si se presentan divergencias entre el asociado o sus causahabientes y la cooperativa, en torno a la pérdida de la calidad de asociado por estos eventos y sus efectos, tales divergencias deben ser resueltas por una autoridad judicial, no una administrativa, esto es, por el funcionario competente de la jurisdicción ordinaria, no el Ministerio de Transporte.

**La prolongación del contrato de vinculación mientras se adelanta la desvinculación administrativa del vehículo por solicitud de la empresa.**

La consulta inquiriere también acerca de cuáles son las obligaciones de las partes del contrato de vinculación, durante el tiempo en el cual el vehículo sigue prestando el servicio mientras se decide la desvinculación administrativa por solicitud de la empresa, teniendo en cuenta que el contrato ya se encuentra vencido.

Al respecto, es preciso señalar que el párrafo 1° del artículo 57 del decreto 171 de 2001 establece, en el caso de la mencionada desvinculación administrativa, que la empresa tiene la obligación de permitir que el vehículo “continúe trabajando en la misma forma como lo venía haciendo” hasta que se decida sobre la desvinculación, lo cual quiere decir que siguen los derechos y obligaciones derivados del contrato de vinculación, durante ese tiempo, en virtud de esta disposición, la cual tiene carácter imperativo.

En efecto, el citado párrafo constituye una norma imperativa que entra a formar parte de las estipulaciones del contrato, ya que contiene un mandato a la empresa de transporte público, pues le ordena que “tiene la obligación” de dejar que el vehículo continúe prestando el servicio durante el tiempo señalado y, como se sabe, la operación de las empresas de transporte público reviste el carácter de servicio público esencial, de acuerdo con el artículo 5° de la ley 336 de 1996.

En consecuencia, puede que el contrato esté vencido, conforme lo establece el presupuesto inicial del artículo 57, pero con esta norma que se debe considerar como una estipulación incorporada al mismo, se prolongan los efectos del contrato y siguen sus derechos y obligaciones hasta que se decida la desvinculación administrativa tramitada por solicitud de la empresa.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado Sección Cuarta, Sentencia del 10 de mayo de 2007, Expediente 76001-23-31-000-2006-03631-01(AC), CP María Inés Ortiz

Advierte la Sala que el transporte colectivo es un servicio público esencial [artículo 5 de la Ley 336 de 1996] cuya prestación eficiente está obligado a garantizar el Estado a todos los habitantes del territorio nacional.

Corresponde al Estado, además, su regulación, control y vigilancia tal como lo dispone el artículo 365 de la Constitución Política, en los términos previstos en los artículos 333 y 334 de la misma.

El transporte público implica la prelación del interés general sobre el particular, en especial para garantizar su prestación eficiente y la protección de los usuarios. Para la prestación de este servicio las empresas, formas asociativas de transporte y de economía solidaria deben estar habilitadas por el Estado y acreditar las condiciones que demuestren capacidad técnica, operativa, financiera, de seguridad y procedencia del capital aportado.

Las Leyes 105 de 1993, 336 de 1996, 769 de 2002, entre otras, han desarrollado las pautas constitucionales para que las autoridades locales dentro de sus respectivas jurisdicciones y de acuerdo con la ley, puedan expedir las normas y medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas, y la reglamentación del servicio de transporte público.

La Administración tiene las facultades de introducir las modificaciones que considere necesarias para obtener una mejor organización y funcionamiento del servicio, exigir al operador del servicio la adaptación del mismo a las nuevas demandas o conveniencias para los usuarios, la vigilancia y control sobre la actividad desarrollada, lo cual se justifica por el interés público que aquella involucra, y el derecho a revocar la licencia de funcionamiento antes de cumplirse el plazo estipulado por razones de interés público o por circunstancias previamente definidas en la Constitución, la ley o los reglamentos.

Ahora bien, el capítulo IV de la Ley 336 de 1996 establece que las condiciones de prestación del servicio público de transporte estarán sujetas a la habilitación y a la expedición de un permiso<sup>147</sup>. Por esta razón, la licencia, permiso o habilitación constituye el título sin el cual la actividad desplegada por el particular deviene ilegítima.

Así las cosas, es necesario indicar que la expedición de tarjetas de operación a vehículos de servicio público se encuentra reglamentada por medio de los Decretos 170, 171, 172, 174 y 175 de 2001 expedidos por el Ministerio del Transporte y su cancelación procede conforme a los artículos 48 de la Ley 336 de 1996 y 46 del Decreto 3366 de 2003, cuando se compruebe por parte de la autoridad de transporte competente que las condiciones de operación que dieron origen a su otorgamiento no corresponden a la realidad.

De otro lado, de conformidad con el Decreto 175 de 2001, la capacidad transportadora es el número de vehículos requeridos y exigidos para la prestación de los servicios de transporte público autorizado y/o registrado. El parque automotor no podrá estar por fuera de los límites de la capacidad transportadora mínima y máxima fijada a la empresa prestadora por la autoridad competente.

El artículo 38 del mismo Decreto establece que la vinculación de un vehículo a una empresa de transporte público es la incorporación de éste al parque automotor de dicha empresa; se formaliza con la celebración del respectivo contrato entre el propietario del vehículo y la empresa y se oficializa con la expedición de la tarjeta de operación por parte de la autoridad de transporte competente.

Las cooperativas de transporte en atención al artículo 75 de la Ley 79 de 1988 están conformadas, separada o conjuntamente, de usuarios del servicio, trabajadores o propietarios asociados para la prestación del mismo.

Siendo ello así y en concordancia con los artículos 3° y 4°<sup>148</sup> de la misma Ley, las asociaciones cooperativas están integradas por personas naturales o jurídicas siempre y cuando tengan el carácter de asociado, calidad que ostentan los fundadores desde la fecha de la asamblea de constitución y quienes ingresen posteriormente a partir de la fecha en que sean aceptados por el órgano competente conforme al artículo 22 de la Ley 79 de 1988 y las normas internas de cada asociación cooperativa.

De lo anterior se concluye que el término vinculado se refiere al vehículo y no al asociado cuyos intereses son representados por el Gerente o Representante Legal de la Cooperativa.

De los documentos obrantes en el expediente la Sala observa que mediante Resolución No. 880 de 7 de febrero de 1992 proferida por el "INTRA" se fijó la capacidad transportadora de la Cooperativa Especializada de Motoristas y Transportadores Ltda. "COOMOPEPAL" en un mínimo de 55 y un máximo de 66 y que en virtud de que se encontraba por encima del máximo autorizado, la Dirección Territorial del Valle del Cauca del Ministerio de Transporte ordenó el reajuste de la misma.

Al respecto la Sala señala que la administración, en uso de las facultades otorgadas por la Ley 336 de 1996 y los Decretos 2053 de 2003 y 171 de 2001, inició actuación administrativa y que de las pruebas obrantes no se advierte vulneración de los derechos invocados pues la misma se enmarca dentro de los parámetros y objetivos fijados por el Estatuto General del Transporte, en cuyo articulado se precisan las pautas a seguir en cuanto a la protección de los

---

<sup>147</sup> Artículo 16 de la Ley 336 de 1996: "De conformidad con lo establecido por el Artículo 3o. numeral 7o. de la Ley 105 de 1993, sin perjuicio de lo previsto en Tratados, Acuerdos o Convenios de carácter internacional, la prestación del servicio público de transporte estará sujeta a la habilitación y a la expedición de un permiso o a la celebración de un contrato de concesión u operación, según que se trate de rutas, horarios o frecuencias de despacho, o áreas de operación, servicios especiales de transporte, tales como: escolar, de asalariados, de turismo y ocasional."

<sup>148</sup> **Artículo 3°.** Es acuerdo cooperativo el contrato que se celebra por un número determinado de personas, con el objetivo de crear y organizar una persona jurídica de derecho privado denominada cooperativa, cuyas actividades deben cumplirse con fines de interés social y sin ánimo de lucro. Toda actividad económica, social o cultural puede organizarse con base en el acuerdo cooperativo.

**Artículo 4°.** Es cooperativa la empresa asociativa sin ánimo de lucro, en la cual los trabajadores o los usuarios, según el caso, son simultáneamente los aportantes y los gestores de la empresa, creada con el objeto de producir o distribuir conjunta y eficientemente bienes o servicios para satisfacer las necesidades de sus asociados y de la comunidad en general.

Se presume que una empresa asociativa no tiene ánimo de lucro, cuando cumpla los siguientes requisitos:

1. Que establezca la irrepartibilidad de las reservas sociales y en caso de liquidación, la del remanente patrimonial.

2. Que destine sus excedentes a la prestación de servicios de carácter social, al crecimiento de sus reservas y fondos, y a reintegrar a sus asociados para los mismos en proporción al uso de los servicios o a la participación en el trabajo de la empresa, sin perjuicio de amortizar los aportes y conservarlos en su valor real.

usuarios, la seguridad, la comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación de este servicio, aspectos que constituyen una prioridad esencial que las autoridades competentes deberán exigir y verificar a los operadores del transporte.

Si bien es cierto las decisiones proferidas por la Dirección Territorial del Valle del Cauca del Ministerio de Transporte pueden tener efectos sobre los vehículos vinculados a la Cooperativa de propiedad de sus asociados, dicha calidad no los habilita para actuar directamente en el proceso adelantado con el fin de ajustar la capacidad transportadora de la empresa al máximo establecido por la Resolución No. 880 de 1992, pues sus intereses están siendo representados por ésta.

Además, según el artículo 43 del Decreto 175 de 2001 los asociados pueden ejercer las acciones civiles y comerciales en razón del contrato de vinculación suscrito con la Cooperativa cuando quiera que por la actuación irregular de ésta se vean afectados sus derechos patrimoniales.

Debe aclararse que los actos administrativos proferidos por la accionada en ningún momento de manera oficiosa proceden a la desvinculación de los vehículos afiliados a la Cooperativa, sino que concede el término de seis meses para que se realicen los trámites correspondientes para ajustar la capacidad transportadora al máximo establecido. La manifestación sobre cuáles vehículos debían ser desvinculados se realizó con ocasión de la solicitud elevada por la Cooperativa bajo la consideración de que no conocía los parámetros para realizar su escogencia.

Desde esta perspectiva, no encuentra la Sala vulneración alguna de los derechos alegados por los actores, en tanto la accionada actuó conforme a derecho y en ejercicio de sus funciones con el fin de garantizar la prestación eficiente del servicio público de transporte.

Así mismo, no obra prueba en el expediente de la que se pueda advertir que a personas en situaciones de hecho y derecho idénticas se les haya dado un trato diferente al de los actores, sin mediar justificación para tal fin, por lo que la Sala concluye que el derecho a la igualdad no ha sido vulnerado.

En cuanto a la alegada vulneración al derecho al debido proceso se observa que en tanto los intereses de los asociados son representados por la Cooperativa de la cual hacen parte, no pueden actuar dentro del proceso administrativo de manera independiente y es a la empresa a quien le corresponde realizar la desvinculación de los vehículos sin perjuicio de las pertinentes acciones.

De otro lado se advierte que en el presente caso se tiene que no se demostraron las condiciones de urgencia, gravedad e inminencia que hagan improrrogable el amparo por esta vía, pues la orden dada por la Dirección Territorial del Valle del Cauca tiene como fin garantizar la prestación adecuada del servicio público de transporte y dentro del marco legal establecido para tal fin.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado Sección Primera, Sentencia del 3 de Noviembre de 2005, Expediente 25000-03-24-000-1997-09149-01, CP Camilo Arciniegas

El actor argumenta que en la actuación administrativa se le vulneró el debido proceso, pues la Dirección General de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte no le notificó personalmente el acto el acusado y para expedirlo no tuvo en cuenta el material probatorio que allegó. A contrario sensu, el Ministerio consideró que el acto no debió habersele notificado y que su labor frente a la desvinculación consistía exclusivamente en constatar el cumplimiento de los requisitos del artículo 81 del Decreto 1927 de 1991, pero nunca interferir en la relación contractual de las partes.

La Sala encuentra que la comunicación de la solicitud de vinculación a MIGUEL ÁNGEL VILLALBA CARRANZA que surtió la Regional de Cundinamarca mediante Oficio ARC-OJ-599 de 8 de agosto de 1996 es irregular, puesto que aunque la normativa que rige las actuaciones administrativas establece para las autoridades el deber de citar a los terceros determinados que puedan resultar afectados con sus decisiones (artículo 14 CCA) también determina que los procedimientos administrativos regulados por leyes especiales deben regirse por éstas (artículo 1° CCA).

El trámite de la desvinculación de los vehículos está regulado en el capítulo IV (artículos 78-83) del Decreto 1927 de 1991 y efectivamente el artículo 81, que prevé la circunstancia bajo la cual TRANSPORTES TIERRA GRATA y CIA Ltda.

*Solicitó la desvinculación del vehículo SUC-759, propiedad de MIGUEL ÁNGEL VILLALBA CARRANZA, no exige el traslado de la solicitud al propietario del vehículo.*

*MIGUEL ÁNGEL VILLALBA CARRANZA se hizo parte en el trámite administrativo, sin embargo, la Dirección General de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte consideró acertadamente en la Resolución 256 de 30 de agosto de 1996 que la citación efectuada por la Regional de Cundinamarca era improcedente y que el material probatorio aportado por el tercero interesado no podía tenerse en cuenta para su decisión.*

*A su vez, la Sala considera que la Resolución 7691 de 13 de noviembre de 1996 tampoco debió notificársele personalmente al actor según lo exige el artículo 44 CCA, por tratarse de una decisión que puso término a una actuación administrativa en la que no podía tenerse como interesado.*

*Así, en virtud de lo dispuesto por el artículo 84 CCA, la solicitud de anulación de la Resolución 7691 de 13 de noviembre de 1996 a la luz de este cargo debe negarse, pues para su expedición la Dirección General de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte cumplió los procedimientos establecidos en la ley y no desconoció el derecho de audiencia y de defensa de MIGUEL ÁNGEL VILLALBA CARRANZA, esto es, no incurrió en la violación del debido proceso alegada. En ese sentido, debe confirmarse la sentencia de primera instancia.*

*Asimismo, la Sala no encuentra convincente la argumentación del actor respecto a la omisión del requisito de demostrar, en la forma prevista en el contrato o en la ley, que la empresa notificó oportunamente al propietario del vehículo su decisión de no renovarlo, establecido en el literal b) del artículo 81 del Decreto 1927 de 1991 para la expedición del acto acusado.*

*Según el diccionario de la Real Academia de la Lengua Española notificar es dar extrajudicialmente noticia de algo, con propósito cierto; y en el contexto jurídico, comunicar formalmente a su destinatario una resolución administrativa o judicial. Es claro que este concepto envuelve la claridad del mensaje y se subordina a la práctica respectiva, en este caso, la del sector transportador.*

*Ahora bien, teniendo en cuenta que el contrato de administración y vinculación del vehículo SUC-759. Suscrito entre TRANSPORTES TIERRA GRATA y CIA Ltda. y MIGUEL ÁNGEL VILLALBA CARRANZA el 19 de agosto de 1994 no especificó ninguna forma especial para la notificación de su terminación unilateral, y que el artículo 81 del Decreto 1927 de 1991 exige notificar al propietario del vehículo en la forma prevista en el contrato o en la ley, la oferta de paz y salvo comunicada por la empresa a MIGUEL ÁNGEL VILLALBA CARRANZA el 12 de marzo de 1996 valía como manifestación unilateral de dar por terminado el contrato y, por lo tanto, como cumplimiento del requisito legal.*

*La notificación de la terminación del contrato, por ser un acto privado o extraprocesal no debía cumplir ningún requisito especial, sino verificarse en la forma acostumbrada en el sector transportador. Así, la carta enviada por TRANSPORTES TIERRA GRATA el 12 de marzo de 1996 a MIGUEL ÁNGEL VILLALBA CARRANZA para manifestarle que se estudiaba la posibilidad de no renovarle el contrato de administración y que se le ofrecía el PAZ Y SALVO para que dispusiera de su vehículo, debe considerarse una notificación regular porque su mensaje, conforme se acostumbra en el medio, lleva ínsita la voluntad de terminación unilateral del contrato de vinculación. Por lo tanto, satisface el requisito exigido en el artículo 81 del Decreto 1927 de 1991 para la desvinculación del vehículo.*

*Entonces, si la labor del Ministerio de Transporte respecto de la solicitud de desvinculación del vehículo consistía exclusivamente en constatar el cumplimiento de los requisitos del artículo 81 (literal b) del Decreto 1927 de 1991, debe concluirse que fue cumplida correctamente y que, en consecuencia, era del caso negar las pretensiones de la demanda.*

**Decreto 171 de 2001 Artículo 59. Pérdida, Hurto O Destrucción Total.** En el evento de pérdida, hurto o destrucción total del vehículo, su propietario tendrá derecho a reemplazarlo por otro, bajo el mismo contrato de vinculación, dentro del término de un (1) año contado a partir de la fecha en que ocurrió el hecho. Si el contrato de vinculación vence antes de este término, se entenderá prorrogado hasta el cumplimiento del año.

Para efectos de la capacidad transportadora mínima exigida a la empresa, durante este periodo no se tendrá en cuenta la falta del vehículo.

**Decreto 171 de 2001 Artículo 60. Cambio De Empresa.** La empresa a la cual se vinculará el vehículo debe acreditar ante el Ministerio de Transporte los requisitos establecidos en el artículo 65 del presente Decreto, adicionando el paz y salvo de la empresa de la cual se desvincula o el pronunciamiento de la autoridad administrativa o judicial competente.

El Ministerio de Transporte verificará la existencia de disponibilidad de la capacidad transportadora de la empresa a la cual se pretende vincular el vehículo y expedirá la respectiva tarjeta de operación.

**Conceptos Ministerio de Transporte N° 59091 del 25 de noviembre de 2004 y 8272 del 7 de marzo de 2005:** *"Este despacho considera que si es viable el cambio de empresa de un vehículo de servicio municipal de pasajeros al servicio público de transporte de pasajeros por carretera, siempre y cuando exista disponibilidad de la capacidad transportadora de la empresa a la cual se vincula y el automotor se encuentre homologado para el radio de acción pertinente."*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 30814 del 01 de junio de 2007:** *"...la expedición del paz y salvo no da por terminado el contrato de vinculación. La única forma para que el contrato de vinculación se entienda terminado entre la empresa y el propietario del vehículo es que las partes de común acuerdo así lo hagan constar expresamente o que exista una decisión administrativa que ordene la desvinculación del vehículo."*

### **TÍTULO III TARJETA DE OPERACIÓN**

**Decreto 171 de 2001 Artículo 61. Definición.** La tarjeta de operación es el documento único que autoriza a un vehículo automotor para prestar el servicio público de transporte de pasajeros por carretera bajo la responsabilidad de una empresa, de acuerdo con los servicios a esta autorizados y/o registrados.

**Decreto 171 de 2001 Artículo 62. Expedición.** El Ministerio de Transporte expedirá la tarjeta de operación únicamente a los vehículos legalmente vinculados a las empresas de transporte público debidamente habilitadas, de acuerdo con la capacidad transportadora fijada a cada una de ellas.

**Decreto 171 de 2001 Artículo 63. Vigencia.** La tarjeta de operación se expedirá por el término de dos (2) años y podrá modificarse o cancelarse si cambian las condiciones exigidas a la empresa para el otorgamiento de la habilitación.

**Decreto 171 de 2001 Artículo 64. Contenido.** La tarjeta de operación contendrá al menos los siguientes datos:

De la empresa: Razón social o denominación, sede y radio de acción.

Del vehículo: Clase, marca, modelo, número de la placa, capacidad y tipo de combustible.

Otros: Nivel de servicio, fecha de vencimiento, numeración consecutiva y firma de la autoridad que la expide.

**Parágrafo.** La tarjeta de operación deberá ajustarse como mínimo a la ficha técnica que para el efecto expida el Ministerio de Transporte.

**Decreto 171 de 2001 Artículo 65. Requisitos Para Su Obtención O Renovación.** Para obtener o renovar la tarjeta de operación, la empresa acreditará ante el Ministerio de Transporte los siguientes documentos:

Solicitud suscrita por el representante legal, adjuntando la relación de los vehículos, discriminados por clase y por nivel de servicio, indicando los datos establecidos en el numeral 2. del artículo anterior, para cada uno de ellos.

En caso de renovación, duplicado o cambio de empresa, se indicará el número de las tarjetas de operación anteriores.

Certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia de los contratos de vinculación vigentes de los vehículos que no son de propiedad de la empresa.

Fotocopia las licencias de tránsito de los vehículos.

Fotocopia de las Pólizas vigentes del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, de cada vehículo.

Constancia de las revisiones técnico-mecánicas vigentes, a excepción de los vehículos último modelo.

Certificación expedida por la compañía de seguros en la que conste que el vehículo está amparado por las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual de la empresa solicitante.

Duplicado al carbón de la consignación a favor del Ministerio de Transporte por pago de los derechos correspondientes, debidamente registrada por la entidad recaudadora.

**Parágrafo.** En caso de duplicado por pérdida, la tarjeta de operación que se expida no podrá tener una vigencia superior a la de la tarjeta originalmente autorizada.

**Decreto 171 de 2001 Artículo 66. Obligación De Gestionarla.** Es obligación de las empresas gestionar las tarjetas de operación de la totalidad de su parque automotor y de entregarlas oportunamente a sus propietarios, debiendo solicitar su renovación por lo menos con dos (2) meses de anticipación a la fecha de vencimiento.

En ningún caso la empresa podrá cobrar suma alguna a los propietarios de los vehículos por concepto de la gestión de la tarjeta de operación.

Dentro de los diez (10) días siguientes a la entrega de las nuevas tarjetas de operación, la empresa deberá devolver al Ministerio de Transporte los originales de las tarjetas vencidas o del cambio de empresa.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 23737 del 02 de mayo de 2007:** *“La Superintendencia de Puertos y Transporte deberá conocer de las supuestas irregularidades por el no trámite de la tarjeta de operación, ya sea de oficio o a solicitud de parte, o a través de los informes proporcionados por la Dirección Territorial, para que se estudie la posibilidad de ordenar y conminar a la empresa para que tramite inmediatamente la tarjeta de operación, en el caso que ésta sea la responsable de la omisión. Si la empresa incumple la orden impartida por la Superintendencia de Puertos y Transporte, este organismo de control y vigilancia deberá estudiar la posibilidad de ordenar a la Dirección Territorial competente la expedición de este documento de transporte y continuar con la investigación en contra de la empresa si a ello hubiere lugar”.*

**Decreto 171 de 2001 Artículo 67. Obligación De Portarla.** El conductor del vehículo deberá portar el original de la tarjeta de operación y presentarlo a la autoridad competente que lo solicite.

**Decreto 171 de 2001 Artículo 68. Retención.** Las autoridades de tránsito y transporte sólo podrán retener la tarjeta de operación en caso de vencimiento de la misma, debiendo remitirla a la autoridad que la expidió, para efectos de la apertura de la investigación correspondiente.

## **TÍTULO IV DISPOSITIVO DE CONTROL DE VELOCIDAD**

**Resolución 4110 de 2004 Artículo 1º. Derogado Resolución 1122 de 2005 Artículo 13.**

**Resolución 4110 de 2004 Artículo 2º. Derogado Resolución 1122 de 2005 Artículo 13.**

**Resolución 4110 de 2004 Artículo 3º Derogado Resolución 1122 de 2005 Artículo 13.**

**Jurisprudencia Administrativa:** Artículo original declarado Nulo Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 26 de febrero de 2009, Radicación 11001-03-24-000-2005-00089-01, CP Rafael E. Ostau de Lafont Pianeta

**Resolución 1122 de 2005 Artículo 1º.** Las empresas de transporte público de pasajeros por carretera y de servicio público especial, deberán dotar a sus equipos autorizados para la prestación del servicio, de una serie de elementos al interior de los mismos que permitan el control de la velocidad por parte de los usuarios y de la misma empresa de transporte.

Igualmente, los propietarios de vehículos particulares autorizados para la prestación del servicio escolar conforme al Decreto 174 de 2001 y los vehículos de servicio particular pertenecientes a los establecimientos educativos, también deberán instalar los mismos elementos de control de velocidad de que trata el presente artículo.

Los elementos mencionados deberán contener como mínimo:

a) Un dispositivo sonoro que se active cuando se sobrepase el límite máximo de velocidad autorizado por el Código Nacional de Tránsito Terrestre;

b) Una pantalla digital que registre la velocidad a la que transita el vehículo;

c) Un sistema de almacenamiento de información que guarde la placa del vehículo, los eventos en que se exceda la velocidad permitida por más de un (1) minuto y que registre como mínimo:

- Hora del día.
- Fecha.
- Velocidad máxima alcanzada en cada evento.
- Tiempo que duro el exceso de la velocidad permitida de cada evento.
- Un sistema de lectura de información;

d) Un sistema de chequeo;

e) Una calcomanía de información a los usuarios.

**Parágrafo.** Las empresas deberán verificar permanentemente el estado de funcionamiento de los elementos de control de velocidad descritos en el presente artículo.

**Resolución 1122 de 2005 Artículo 2º.** El dispositivo sonoro de que trata el artículo 1º de la presente resolución deberá cumplir, como mínimo, con los siguientes aspectos técnicos:

a) Intensidad, frecuencia y forma de medición: Emitirá una señal acústica no menor a 75 (setenta y cinco), ni mayor a 90 (noventa) decibeles (db), medida a 10 centímetros de este y frecuencia comprendida entre 1.500 (mil quinientos) y 4.000 (cuatro mil) Hertz;

b) Tipo de señal: La señal acústica deberá ser de emisión continua y uniforme o corresponder a un mensaje de voz (referente al exceso de velocidad);

c) Tipos de alarma:

**Tipo 1:** Dispositivo sonoro que se activa una vez el vehículo alcance los 61 km/h (sesenta y un kilómetros por hora) y se desactiva solamente cuando se alcance una velocidad menor a 58 km/h (cincuenta y ocho kilómetros por hora).

**Tipo 2:** Dispositivo sonoro que se activa una vez el vehículo alcance los 81 km/h (ochenta y un kilómetros por hora) y se desactiva solamente cuando se alcance una velocidad menor a 78 km/h (setenta y ocho kilómetros por hora).

**Tipo 3:** Dispositivo sonoro que cuenta con una llave o elemento físico o electrónico de seguridad que le permite modificar la velocidad de activación o desactivación, permitiendo cumplir únicamente las velocidades de activación y desactivación contempladas en las alarmas tipo 1 y tipo 2;

d) Ubicación: La alarma o dispositivo sonoro se deberá instalar en la parte delantera del vehículo, dentro del área dispuesta para los pasajeros. Dicha alarma también deberá ser audible para el conductor del vehículo;

e) Tipo de alarma de acuerdo con la modalidad de servicio:

- Los vehículos de transporte público de pasajeros por carretera deberán instalar la alarma Tipo 2.

- Los vehículos de transporte público especial que movilicen pasajeros únicamente dentro de las zonas urbanas, los vehículos particulares autorizados para la prestación del servicio de transporte escolar y los vehículos de propiedad de los establecimientos educativos que prestan el servicio de transporte escolar deberán instalar la alarma tipo 1.

- Los vehículos de transporte público especial que presten servicio dentro de las zonas urbanas y en carreteras deberán instalar la alarma tipo 3. La activación de la llave e de seguridad será responsabilidad de los acompañantes o monitores de ruta, para el caso del transporte escolar, y de los Gerentes de las empresas cuando se trate de otro tipo de servicio diferente de este.

**Resolución 1122 de 2005 Artículo 3º.** La pantalla digital de que trata el artículo 1º de la presente resolución deberá cumplir, como mínimo, con los siguientes aspectos técnicos:

a) **Dimensiones:** Deberá tener un mínimo de dos (2) dígitos de cuarenta y cinco (45) milímetros de altura, en los vehículos clase bus y buseta, y quince (15) milímetros de altura, en los vehículos clase microbús, camioneta y automóvil. Serán de color rojo, verde o ámbar y llevarán el texto km/h, del mismo tamaño de los dígitos, al lado derecho de la cifra registrada para indicar que esta corresponde a los kilómetros por hora de velocidad que registra el vehículo, de acuerdo a como se muestra en la siguiente figura:

60	Km/h
----	------

b) **Ubicación:** La pantalla digital deberá instalarse en la parte superior delantera del vehículo, dentro del área dispuesta para los pasajeros y la cifra que marque deberá corresponder con la velocidad en kilómetros por hora que desarrolle el vehículo. La velocidad que registre la pantalla digital deberá, también, corresponder con la registrada por el velocímetro del vehículo que sirve de guía para el conductor del mismo.

**Resolución 1122 de 2005 Artículo 4º.** El sistema de chequeo de que trata el artículo 1º de la presente resolución consistirá en un elemento mecánico o electrónico que permita verificar el funcionamiento del dispositivo sonoro y la pantalla digital, el cual una vez sea activado, en estado de reposo, deberá emitir el sonido del dispositivo sonoro y marcar en la pantalla digital la cifra de la velocidad máxima autorizada para transitar, es decir, sesenta (60) kilómetros por hora en la alarma tipo 1, ochenta (80) kilómetros por hora en la alarma tipo 2 y la velocidad correspondiente a la activación en que se tenga la alarma tipo 3.

**Parágrafo 1º.** Las autoridades de tránsito podrán en cualquier tiempo verificar la existencia y funcionamiento de estos dispositivos. Asimismo, cada vez que se realice la revisión técnico-mecánica de los vehículos de transporte público de pasajeros por carretera de servicio público especial y de los demás vehículos autorizados para la prestación del servicio de transporte escolar, deberá realizarse dicha verificación.

**Resolución 1122 de 2005 Artículo 5º.** Para informar sobre la existencia del dispositivo de control de velocidad a los usuarios de los vehículos de transporte público de pasajeros por carretera, de servicio público especial, los vehículos particulares autorizados para la prestación del servicio de transporte escolar y los vehículos de propiedad de los establecimientos educativos que prestan el servicio de transporte escolar, deberá colocarse una calcomanía con el siguiente texto:

**Este vehículo cuenta con una alarma para el control de la velocidad, que se activa en el caso en que el conductor sobrepase los límites autorizados por el Código Nacional de Tránsito, de 60 km/h en ciudad y de 80 km/h en carretera.**

**Presente su queja por la violación de dichos límites de velocidad, ante las autoridades y las directivas de la empresa.**

**Teléfonos:**

**Policía de Carreteras: Número 767 (celular) ó 4288080 (Bogotá)**

**Empresa:**

**Tránsito urbano:**

**Parágrafo.** La calcomanía a que hace referencia el presente artículo será de fondo blanco y letras negras. Las letras serán tipo erial con una altura mínima siete (7) milímetros en los vehículos clase bus, buseta y microbús y cuatro (4) milímetros en los vehículos clase camioneta y automóvil. La información sobre el teléfono del tránsito urbano deberá corresponder al de las autoridades de la ciudad en donde tiene sede principal la empresa o el colegio y deberá colocarse únicamente en los vehículos de servicio público especial, los vehículos particulares autorizados para la prestación del servicio de transporte escolar y los vehículos de propiedad de los establecimientos educativos que prestan el servicio de transporte escolar.

**Resolución 1122 de 2005 Artículo 6º.** La medición de la velocidad podrá realizarse a través de señal satelital o sobre elementos eléctricos o mecánicos del vehículo, siempre que se garantice la activación de la alarma sonora cuando se sobrepasen los límites de velocidad autorizados y se logre que la medición sea concordante con la velocidad registrada por el velocímetro del vehículo.

**Resolución 1122 de 2005 Artículo 7º.** Para la instalación del dispositivo sonoro, la pantalla digital, el sistema de almacenamiento de información, el botón de chequeo y la calcomanía enunciados en los artículos anteriores, los vehículos de transporte público de pasajeros por carretera, de servicio público especial, los vehículos particulares autorizados para la prestación del servicio de transporte escolar y los vehículos de propiedad de los establecimientos educativos que prestan el servicio de transporte escolar, contarán con el siguiente plazo:

MODELOS DE LOS VEHICULOS	PLAZO DE INSTALACION.
2005 a 1999	Hasta el 31 de agosto de 2005
1998 a 1991	Hasta el 30 de septiembre de 2005
1990 y anteriores	Hasta el 30 de noviembre de 2005

**Parágrafo.** Los vehículos que con anterioridad a la expedición del presente acto administrativo instalaron los dispositivos sonoros y luminosos para el control de velocidad, con base en lo reglamentado en las Resoluciones números 4110 de 2004 y 865 de 2005, tendrán plazo hasta el 30 de noviembre de 2005 para dar cumplimiento a lo exigido en la presente disposición.

**Resolución 1122 de 2005 Artículo 8º.** Los vehículos clase campero que prestan el servicio público de transporte de pasajeros por carretera quedan exentos de la instalación del dispositivo sonoro, la pantalla digital, el botón de chequeo y la calcomanía exigidos en la presente resolución.

**Resolución 1122 de 2005 Artículo 9°.** Una vez vencidas las fechas previstas en el artículo 7° de la presente resolución, las terminales de transporte no permitirán el despacho de los vehículos de transporte de pasajeros por carretera que no porten el dispositivo sonoro, la pantalla digital, el sistema de almacenamiento de información, el botón de chequeo y la calcomanía exigidos en esta disposición.

**Resolución 1122 de 2005 Artículo 10.** Todos los vehículos homologados por el Ministerio de Transporte y que se matriculen en cualquier Oficina de Tránsito del país, cuyo modelo corresponda a los años 2007 o posteriores, que se ensamblen, fabriquen, importen al país, para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros por carretera, el servicio público especial y el servicio privado de transporte escolar, deberán garantizar que estos equipos cuenten con los elementos para el control de velocidad descritos en la presente resolución, además de lo señalado en el artículo 11 de la misma.

**Resolución 1122 de 2005 Artículo 11.** Los vehículos modelo 2007 y posteriores deberán traer de fábrica un tacógrafo digital o aparato de control, con la finalidad de indicar, registrar y almacenar, automática o semiautomáticamente, datos referentes a la marcha de dichos vehículos y los tiempos de trabajo de sus conductores, de conformidad con el reglamento técnico que expida el Ministerio de Transporte en un plazo no mayor de dos (2) meses.

**Resolución 1122 de 2005 Artículo 12. Modificado Resolución 2656 de 2005 Artículo 1°. Modificado Resolución 2747 de 2006 Artículo 1°.** A partir del 1° de julio de 2006 las empresas de transporte público de pasajeros por carretera, de servicio público especial y los propietarios de los vehículos particulares autorizados para la prestación del servicio de transporte escolar, incluidos los pertenecientes a los establecimientos educativos, que permitan el despacho de sus vehículos vinculados, sin contar con el equipo de control de velocidad o tener este en mal estado de funcionamiento, de acuerdo con la Resolución 1122 de 2005 serán sancionados conforme a lo establecido en el artículo 45 de la Ley 336 de 1996 y el artículo 57 del Decreto 3366 de 2003, así:

1. Amonestación escrita que consistirá en la exigencia perentoria al sujeto para que adopte las medidas tendientes a instalar, reparar y poner en correcto funcionamiento el equipo de control de velocidad. Para el efecto el investigado deberá demostrar ante la Superintendencia de Puertos y Transporte mediante certificación escrita por el fabricante del equipo de control de velocidad, que subsanó la deficiencia detectada.
2. Cuando el sujeto de sanción no haya dado cumplimiento a la amonestación escrita de que trata el numeral anterior dentro de los 30 días siguientes de la ejecutoria del acto administrativo que la impuso, será sancionado con cinco (5) salarios mínimos mensuales legales vigentes.

~~**Resolución 4110 de 2004 Artículo 4°** A partir del 1° de marzo de 2005 tanto las terminales de transporte y las empresas de servicio público de transporte de pasajeros por carretera y de servicio especial, deberán contar con una cartelera informativa para los usuarios que indique las estadísticas de accidentalidad de cada una de las empresas que tengan origen o destino en la terminal. Dichas estadísticas indicarán mensualmente el número de accidentes, heridos y muertos y el acumulado causado del respectivo año, de acuerdo con las cifras oficiales que reporte el Comando Nacional de la Policía de Carreteras dentro de los primeros diez (10) días de cada mes, para las terminales de transporte; para las empresas la misma información circunscrita a cada empresa en particular.~~

~~**Parágrafo.** Las carteleras informativas de las terminales de transporte de que trata el presente artículo deberán elaborarse en materiales que garanticen su visibilidad, estabilidad, duración y se ubicarán en sitios visibles para los usuarios; los tamaños de letra que se utilicen no deberán ser inferiores a los cinco (5) centímetros de altura y la de las empresas la letra será de un tamaño mínimo de 2.5 cm de altura, ubicados en la taquilla de venta de tiquetes~~

**Jurisprudencia Administrativa:** Artículo declarado Nulo Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 26 de febrero de 2009, Radicación 11001-03-24-000-2005-00089-01, CP Rafael E. Ostau de Lafont Pianeta

**Resolución 303 de 2006 Artículo 1°.** Confórmese una Mesa de Trabajo para que revise, evalúe y recomiende técnicamente el proceso de fabricación, instalación y seguimiento de los equipos de control de velocidad contemplados en la Resolución número 1122 del 26 de mayo de 2005.

**Parágrafo 1°.** La Mesa de Trabajo estará integrada por las siguientes personas:

- El Director de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte o su delegado.

- El Subdirector de Tránsito o su delegado.
- El Subdirector de Transporte o su delegado.
- El Coordinador de Seguridad Vial quien hará las funciones de Secretario.
- El Director Ejecutivo del Fondo de Prevención Vial o su delegado.
- Un representante de Cesvicolombia, empresa que evalúa técnicamente los equipos de control de velocidad, de conformidad con el Convenio de Cooperación número 094 de 2005, celebrado entre el Ministerio de Transporte y el Fondo de Prevención Vial.
- Un representante por cada gremio de transporte de pasajeros por carretera.
- Un representante por cada gremio de transporte especial, incluidos los transportadores escolares.
- Los fabricantes de equipos de control de velocidad evaluados y calificados positivamente, o en proceso de evaluación, por parte de la firma Cesvicolombia.
- Representantes de las asociaciones de usuarios del transporte de pasajeros y de los padres de familia de los colegios.

**Parágrafo 2º.** La Mesa de Trabajo que se integra en virtud de la presente resolución, se instalará el 1º de febrero de 2006 y sesionará de manera permanente en las oficinas del Ministerio de Transporte, hasta que se definan los procedimientos correspondientes que garanticen la fijación de una fecha definitiva para la aplicación de sanciones pecuniarias a quienes incumplan lo establecido en la mencionada resolución.

**Resolución 303 de 2006 Artículo 2º.** La sanción con multa de que trata el parágrafo del artículo 12 de la Resolución número 1122 del 26 de mayo de 2005, será exigible una vez se determine la fecha correspondiente en la Mesa de Trabajo que se cita en el artículo primero de la presente resolución. En consecuencia, las autoridades de tránsito y transporte continuarán imponiendo comparendos educativos a quienes incumplan lo establecido en dicha resolución, hasta que se defina; la nueva fecha para aplicación de las sanciones pecuniarias.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 26 de febrero de 2009, Radicación 11001-03-24-000-2005-00089-01, CP Rafael E. Ostau de Lafont Pianeta

*La controversia jurídica de la cual trata este proceso, se orienta a establecer, en primer término, si la Resolución 4110 de 29 de diciembre de 2004 “por la cual se establecen medidas especiales para la prevención de la accidentalidad de los vehículos de transporte público de pasajeros y de servicio público especial”, proferida por el señor Ministerio del Transporte, desbordó o no las competencias asignadas a ese despacho, al “crear y establecer”, como lo afirma el demandante, unas “nuevas sanciones” a los conductores y empresas de transporte público de pasajeros que incumplan con la obligación de instalar en sus vehículos los dispositivos sonoros y visuales previstos en el articulado del acto demandado. Por otra parte, se busca determinar también si el acto demandado está convirtiendo a las terminales de transporte en “autoridades de tránsito” y si la exigencia de informar a los usuarios acerca de los índices de accidentalidad vial, mediante el empleo de carteleras que deben instalarse en lugar visible de las terminales de transporte, vulnera o no los derechos fundamentales al debido proceso, a la igualdad y a la intimidad de las empresas del sector.*

*La Sala, tal como lo ha expuesto en muchas oportunidades, y acogiendo el concepto del Ministerio Público, determina que el hecho de que el acto acusado haya sido Derogado o Subrogado no es motivo legal suficiente para abstenerse de pronunciarse sobre el fondo del asunto planteado, teniendo en cuenta los efectos que dicho acto pudo haber producido mientras estuvo vigente*

*Para poder tomar una decisión frente a los cargos planteados en la demanda, es indispensable tomar en consideración el marco regulatorio invocado por el Ministerio de Transporte como fundamento de la Resolución acusada y que enseguida se esboza:*

*Pues bien, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 1º de la ley 769 de 2002, “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”, es función de las autoridades de tránsito velar por la seguridad de las personas y las cosas en las vías públicas y privadas abiertas al público. El artículo 7º de esa misma Ley agrega que “Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías.”*

*Adicionalmente, los artículos 106 y 107 de la ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito), vigentes para la época de expedición del acto demandado y que por demás le sirvieron de fundamento, establecían, en su orden, los límites*

máximos de velocidad permitidos tanto en las vías urbanas como en las autopistas y carreteras localizadas en las zonas rurales...

Por otra parte, en el Título IV de la Ley 769 de 2002, se establece el régimen de sanciones aplicable a los infractores de las normas de tránsito y se define el procedimiento administrativo que ha de seguirse para su imposición. Para el caso específico de aquellos conductores que transiten sin los dispositivos luminosos requeridos o sin los elementos determinados en dicho código, el literal c) del artículo 131 contempla la imposición de una multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes...

A su vez, en lo pertinente para este caso, el numeral 5.3 del artículo 5º del Decreto 2003 “por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte y se dictan otras disposiciones”, al establecer las funciones del Despacho del Ministro le atribuye expresamente la de “Formular la regulación técnica en materia de transporte, tránsito y de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo”.

Por último y en concordancia con lo anterior, el artículo 26 literal a) del Decreto 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”, dictado por el Presidente de la República en ejercicio de sus facultades Constitucionales y legales, en especial las que le confiere el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política de Colombia, y en desarrollo de las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, prevé la imposición de sanciones a las empresas de transporte público de pasajeros y mixto por carretera, que permitan la prestación del servicio en vehículos que no cuenten con las condiciones necesarias de seguridad, señalando para tales casos una multa de once (11) a quince (15) salarios mínimos mensuales legales vigentes...

Pues bien, es evidente que de conformidad con lo dispuesto por las Leyes 105 de 1993, “por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”, y la 336 de 1996, “por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte”, dicha actividad en su condición de servicio público esencial y de gestión industrial, se encuentra intervenida por el Estado bajo las condiciones que en tales disposiciones se señalan, entre las cuales se postula el propósito de que las personas y cosas se transporten sanas y salvas desde su lugar de origen hasta el de destino. En ese orden se entiende el alcance de lo dispuesto en el artículo 2º de la última de las leyes citadas al disponer que: “La seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del Sector y del Sistema de Transporte”.

Así mismo, el artículo 23 de la ley anteriormente referenciada determina que “Las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte sólo podrán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio, previamente homologados ante el Ministerio de transporte, sus entidades adscritas, vinculadas o con relación de coordinación y que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos de acuerdo con la infraestructura de cada Modo de transporte”, y el 31 ibídem dice que “Los equipos destinados al servicio público de transporte en cualquier Modo, deberán cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad, comodidad, de control gráfico o electrónico de velocidad máxima, de control a la contaminación del medio ambiente, y otras especificaciones técnicas, de acuerdo con lo que se señale en el reglamento respectivo, para efectos de la homologación correspondiente”.

Armonizado el contenido de las normas anteriormente aludidas con la finalidad que ellas persiguen, se observa claramente que el Ministro de Transporte contaba con la expresa competencia para regular técnicamente lo concerniente al establecimiento de mecanismos tendientes a propiciar un efectivo control de la velocidad utilizada en los vehículos automotores, tal como lo hizo en los artículos 1º y 2º del acto acusado y sin que en ello se advierta extralimitación alguna en el ejercicio de sus atribuciones.

De otro lado, no es preciso realizar grandes esfuerzos hermenéuticos para advertir que el artículo 3º de la Resolución 4110 del 29 de diciembre de 2004 establece exactamente las mismas sanciones que fueron previstas por el artículo 26 del Decreto N° 3366 de 2003. No obstante lo anterior, la Sala considera necesario señalar que al establecerse en este Decreto un rango de sanciones que va desde los once (11) y hasta los quince (15) salarios mínimos mensuales legales vigentes, el Presidente de la República, al hacer uso de las facultades reglamentarias conferidas por el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política, incurrió en una violación de la norma reglamentada, pues en primer lugar, la ley reglamentada no tipifica esta conducta, y por otra parte, como se mencionó anteriormente, el literal c) del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, en vez de consagrar el rango antes aludido, se limita simple y llanamente a señalar una sanción

única de quince (15) salarios mínimos, lo cual permite concluir que estamos en presencia de un desbordamiento inadmisibles en el ejercicio de las facultades reglamentarias, pues en ejercicio de las mismas el Ejecutivo no puede establecer multas que no han sido previstas por el legislador.

De conformidad con los criterios que han sido reiterados por la jurisprudencia y la doctrina, el ejercicio de la función reglamentaria no tiene alcances absolutos, pues es preciso, en primer término, que la autoridad que la ejerce sea competente para cumplir dicha tarea y, en segundo término, es indispensable que al acometer el ejercicio de la función reglamentaria, no se desborden los límites de la norma que es objeto de reglamentación, lo cual sucede en aquellos eventos en los cuales se restringe, amplía o modifica su contenido, su alcance y su sentido, traicionando la voluntad del legislador.

(...)

Hechas las anteriores acotaciones, resulta oportuno señalar, en primer término, que el sólo hecho de que el acto demandado se limite a reproducir lo dispuesto en el artículo 26 del Decreto N° 3366 de 2006, que como ya se dijo es un acto administrativo que a todas luces desborda lo dispuesto en la ley reglamentada, constituye un vicio suficiente para tener por desvirtuada la legalidad del artículo 3° de la Resolución 4140 del 29 de diciembre de 2004, por cuanto igualmente vulnera lo dispuesto por el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito.

Por otra parte, la Sala debe precisar igualmente que no es propio de la función reglamentaria la nuda transcripción textual de las normas superiores que se pretenden reglamentar, soslayando la definición o desarrollo de aquellos aspectos que son indispensables para hacer posible su estricta y efectiva aplicación. Si bien en tales eventos, que son de suyo contrarios a la más depurada técnica jurídica, no puede predicarse la existencia de una contradicción con el precepto legal que es objeto de reproducción, ello no se ajusta propiamente a los aspectos teleológicos que justifican el ejercicio de la función reglamentaria, en tanto y en cuanto no contribuye para nada a la cabal ejecución de la ley reglamentada, así no la infrinja o desobedezca.

El debate jurídico planteado en este proceso permite a la Sala reiterar además que el ejercicio de las facultades reglamentarias es una competencia predominante del Presidente de la República, según se desprende de lo dispuesto en el artículo 189, numeral 11 de nuestra Carta Política. Con todo, el ordenamiento jurídico faculta al legislador para atribuir ciertas funciones regulatorias de carácter secundario a determinadas autoridades administrativas, ordinariamente referidas a aspectos técnicos, cuyo ejercicio debe enmarcarse necesariamente dentro de los parámetros señalados por la ley y los actos reglamentarios proferidos por el ejecutivo. Es el caso de la función a que se refiere el citado numeral 5.3 del artículo 5° del Decreto 2053 de 2003.

En relación con el cargo relativo a la supuesta conversión de las terminales de transporte en autoridades de tránsito y a la atribución de funciones sancionatorias que les hace el acto demandado, la Sala considera que al disponerse en el párrafo segundo del artículo 1° de la Resolución 4110 de 2004, que “A partir de la fecha prevista en este artículo las terminales de transporte permitirán el despacho únicamente de los vehículos que porten los dispositivos de que trata el presente artículo”, no se les está otorgando dicha calidad como tampoco se les está atribuyendo ninguna función sancionatoria. Al respecto, es preciso poner de presente que de conformidad con lo dispuesto por los artículos 27 y 28 de la Ley 336 de 1996, se consideran como servicios conexos al de transporte los que se prestan en las Terminales, Puertos Secos, Aeropuertos, Puertos o Nodos y Estaciones, según lo que corresponda a cada Modo de transporte, y además se señala que “El control y vigilancia que ejerce el Ministerio de Transporte sobre los servicios a que se refiere el artículo anterior, se entiende únicamente respecto de la operación, en general, de la actividad transportadora”. En ese orden de ideas, la regla contemplada en dicho párrafo, en el sentido de que las terminales de transporte impidan el despacho de vehículos que no cuenten con los dispositivos de seguridad y prevención mencionados en la norma impugnada, se enmarca precisamente dentro de la filosofía del ejercicio del control y la vigilancia que le corresponde al Ministerio, siempre con la manifiesta finalidad de garantizar la seguridad propia de la actividad regulada, y, por ende, mal puede entenderse, como lo hace el demandante, que ello deba ser interpretado como la imposición de una sanción sin fórmula de juicio, pues es indudable que estamos en presencia de una medida de naturaleza preventiva y no sancionatoria.

Con respecto a la presunta violación de los derechos fundamentales de los conductores y empresas de transporte determinada por la obligación de divulgar en una cartelera la información relativa a los índices de accidentalidad, es indispensable tener presentes las siguientes consideraciones:

*La Resolución 4110 de 29 de diciembre de 2004, tal cual lo anuncia su propio encabezamiento, fue proferida por el Ministerio del Transporte con la intención de adoptar "...algunas medidas especiales para la prevención de la accidentalidad de los vehículos de transporte público de pasajeros y de servicio público especial. Siendo ese el norte teleológico de la medida, la Sala considera que la controvertida obligación de fijar una cartelera en las Terminales de Transporte anunciando los índices de accidentalidad registrados por cada una de las empresas, especificando el número de heridos y muertos, y el acumulado causado del respectivo año, no contribuye en nada a la consecución de los fines preventivos señalados en el acto demandado.*

*Antes por el contrario y como bien lo anota el demandante, la mencionada obligación comporta la flagrante violación del derecho fundamental al buen nombre, el cual también se predicen de las personas jurídicas existentes en Colombia. En efecto, al ordenarse la divulgación de esa información, se está afectando de manera injustificada el prestigio de las empresas del sector, y por otra parte, se está menguando su competitividad, pues obviamente al ser sometidas al escarnio público, que es una forma inadmisiblemente de agresión moral, se está generando un impacto emocional negativo en los usuarios de ese servicio público, al magnificarse una imagen negativa fundada en unos índices de accidentalidad que por cierto no necesariamente se fundan en el proceder negligente, descuidado o imprudente de las empresas o de los conductores a ellas afiliados, pues como se sabe estamos hablando de una actividad peligrosa que implica riesgos.*

*En este tipo de situaciones, cuando se presenta una tensión o confrontación entre principios, derechos e intereses de rango jurídico superior, la Corte Constitucional aconseja un ejercicio de ponderación orientado a establecer si la eventual afectación de derechos fundamentales resulta o no constitucionalmente admisible a la luz de los fines que se le atribuyen a la medida.*

*De manera reiterada ha señalado la jurisprudencia constitucional<sup>149</sup>, que el juicio de proporcionalidad supone establecer, en primer lugar, si la finalidad de una medida que implica un trato desigual o que impone restricciones a los derechos constitucionales es o no legítima<sup>150</sup>; en segundo lugar si los medios empleados son adecuados para lograr el fin perseguido; en tercer lugar, si son necesarios, en el sentido de que no exista otro medio menos oneroso en términos de sacrificio de otros principios constitucionales para alcanzar el fin perseguido y, finalmente, si son proporcionados *stricto sensu*, esto es, que no se sacrifiquen valores y principios que tengan un mayor peso que el principio que se pretende satisfacer<sup>151</sup>.*

*En ese orden de ideas, es del caso señalar que sin bien la política de prevención de accidentes consulta unos fines que son jurídicamente válidos, la divulgación de los índices de accidentalidad en la forma prevista en la Resolución acusada, estigmatiza de manera innecesaria a las empresas del sector, lo cual, además de no ser razonable no contribuye de ninguna manera a prevenir o reducir los índices de accidentalidad vial. Es bien sabido que la prevención de accidentalidad puede lograrse mediante la aplicación de otras medidas o dispositivos, tales como los controles de velocidad, las revisiones técnico.-mecánicas del estado de los automotores, etc., que a la postre resultan ser mucho más adecuados y eficientes que los contenidos en el artículo 4° de la Resolución acusada. En suma existen otros medios como los enunciados, que además de contribuir de mejor manera a la consecución de los fines propuestos, implican o conllevan un sacrificio menor de los derechos fundamentales a los cuales se alude en la demanda.*

*En ese orden de ideas, la afectación de los derechos al buen nombre y al mantenimiento del prestigio empresarial de quienes se ocupan de la prestación del servicio público de transporte, resulta ser en este caso desproporcionada y por lo mismo inconstitucional, lo cual debe conducir a la necesaria anulación del precepto opugnado. Además, no encuentra la*

---

<sup>149</sup> Ver Sentencia C-142 de 2001.

<sup>150</sup> La jurisprudencia constitucional ha señalado que los derechos fundamentales, en tanto que fijan estándares de actuación susceptibles de desarrollo legal (C-475 de 1997), están sujetos a ciertas condiciones de ejercicio y disfrute. Por otra parte, si bien es cierto que tales derechos no son absolutos y que, como tal, son susceptibles de limitaciones, no es menos cierto que el legislador no puede desconocer su núcleo esencial, que, como lo ha señalado esta Corporación, "es resguardado indirectamente por el principio constitucional de ponderación del fin legítimo a alcanzar frente a la limitación del derecho fundamental, mediante la prohibición de limitaciones desproporcionadas a su libre ejercicio" Quiere ello decir que cuando surja una tensión como producto de la necesidad de limitar un derecho en orden a la obtención de un fin constitucionalmente legítimo, es necesario aplicar el juicio de proporcionalidad, "... el cual, por su carácter estricto, en principio se ha reservado para el estudio de las restricciones impuestas a los derechos fundamentales (Sentencia C-584 de 1997 M.P. Eduardo Cifuentes Muñoz. Respecto del test intermedio y el débil, ver sentencias C-445 de 1995 M.P. Alejandro Martínez Caballero y C-183 de 1998 M.P. Eduardo Cifuentes Muñoz, C-142 de 2001). Este criterio fue reiterado en la sentencia T-1073 de 2007.

<sup>151</sup> Sentencia C-309 de 1997, criterio acogido en la T-1073 de 2007. Sobre el juicio de proporcionalidad *stricto sensu*, en la sentencia C-584 de 1997 se precisa que "

*Sala soporte legal alguno que permita específicamente adoptar la medida cuestionada.*

*Finalmente, la Sala encuentra que es jurídicamente irrelevante el hecho de que al expedirse la Resolución 4110 del 29 de diciembre de 2004, el señor Ministro de Transporte haya omitido la consulta que según el demandante ha debido formular ante el Consejo Nacional de Seguridad del Transporte – CONSET-, pues aunque los artículos 40 y 41 de la Ley 336 de 1996, le asignan a este último la función de emitir “recomendaciones” en esa materia, no existe ningún dispositivo legal que obligue al titular de esa cartera ministerial a elevar una solicitud de concepto o recomendación ante dicho Consejo, ni mucho menos que sus apreciaciones deban ser tenidas en cuenta de manera imperativa.*

*La simple lectura de los dos preceptos transcritos permite concluir que el Consejo anteriormente mencionado es de carácter meramente asesor y en tal virtud, no tiene asignada la función de intervenir en la adopción de todas aquellas decisiones que sean de competencia del Ministro de Transporte, ni la autoridad necesaria para imponerle sus criterios o apreciaciones. A fortiori, mal puede pretenderse que la consulta de sus opiniones esté llamada a condicionar el ejercicio de las funciones regulatorias y sancionatorias que el Código Nacional de Transporte le asigna al Ministro del ramo. En otras palabras, la emisión de recomendaciones por parte de dicho Consejo asesor, está sujeta a que el Ministro de Transporte, por estrictas razones de necesidad, oportunidad y conveniencia libremente apreciadas por su Despacho, decida solicitarla, pues es indiscutible que estamos haciendo referencia a un organismo de apoyo que desde el punto de vista jurídico no ejerce atribuciones de naturaleza jerárquica llamadas a condicionar, determinar o limitar, con fuerza vinculante, el ejercicio de las atribuciones que la ley le asigna al Ministro de Transporte.*

## **TÍTULO V REPOSICIÓN**

**Ley 105 de 1993 Artículo 7º.** *Programa de Reposición del Parque Automotor.* Las empresas de carácter colectivo de pasajeros y/o mixto, y las organizaciones de carácter cooperativo y solidario de la industria del transporte, están obligadas a ofrecerle a los propietarios de vehículos, programas periódicos de reposición y a establecer y reglamentar fondos que garanticen la reposición gradual del parque automotor, establecida en el artículo anterior.

**Parágrafo 1º.** El Ministerio de Transporte en asocio con las autoridades territoriales competentes, vigilará los programas de reposición.

**Parágrafo 2º.** La utilización de los recursos de reposición para fines no previstos en la presente Ley, será delito de abuso de confianza y de él será responsable el administrador de los recursos.

**Parágrafo 3º.** Igualmente, el proceso de reposición podrá desarrollarse por encargo fiduciario constituido por los transportadores o por las entidades públicas en forma individual o conjunta.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 27309 del 16 de mayo de 2007:** *La Ley 105 de 1993, artículo 7º, estableció la obligatoriedad por parte de las empresas de ofrecer a los propietarios de vehículos programas de reposición y establecer y reglamentar fondos que garanticen la reposición gradual del parque automotor y en sus parágrafos 1 y 2 señaló que el Ministerio de Transporte en asocio con las autoridades territoriales competentes vigilará los programas de reposición, siendo delito de abuso de confianza, la utilización de los recursos de reposición para fines no previstos en la ley citada.”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 33519 del 2 de agosto de 2005:** *“Así las cosas, los fondos de reposición a los que hemos hecho alusión son creados, establecidos o reglamentados por las empresas de carácter colectivo de pasajeros o mixto y la utilización de los recursos para fines no previstos en las normas legales, será delito de abuso de*

confianza y de él será responsable el administrador de los recursos, de conformidad con lo previsto en el artículo 7º de la Ley 105 de 1993.”

## **Ley 336 de 1996 Artículo 59. Derogado Ley 688 de 2001 Artículo 25.**

**Jurisprudencia Constitucional:** El párrafo 1º del texto original fue declarado Exequible por la Corte Constitucional Sentencia C-066 de 1999.

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional Sentencia C-066 de 1999.

*El párrafo 1 del artículo 59 de la Ley 336 de 1996, cuya inexequibilidad se pretende, en nada vulnera la Constitución Política, pues, como aparece de su propio texto tan sólo se circunscribe a ampliar las fechas límites que el artículo 6 de la Ley 105 de 1993, en su párrafo primero ya había establecido para la reposición de equipo automotor, en orden a procurar que el servicio de transporte se preste en condiciones que garanticen la seguridad, y comodidad de los usuarios y, además, la de los transeúntes, lo que corresponde a la función propia del legislador y, en general, de todas las autoridades del Estado dentro de la órbita de sus respectivas competencias.*

**Reglamentación:** Resolución 19199 de 1993

**Resolución 19199 de 1993 Artículo 4º. Aclarado Artículo 1º Resolución 159 de 1994.** Autorizar el cobro del cero punto cinco por ciento (0.5%) adicional a las tarifas determinadas en el artículo 1º de la presente resolución, con destino a la reposición de equipos. Los propietarios de los vehículos destinados al servicio público intermunicipal de pasajeros aportarán para la reposición de equipos un cero punto cinco por ciento (0.5%) del valor de las tarifas indicadas en el artículo 1º. El Ministerio de Transporte establecerá el manejo de los recursos destinados a la reposición del parque automotor dentro de los sesenta (60) días siguientes contados a partir de la vigencia de la presente resolución.

**Concepto Ministerio de Transporte N°55447 del 14 de noviembre de 2006:** “ (...) En la segunda pregunta formulada, comoquiera que los recursos que se captan para el fondo de reposición corresponden a un 0.5% por cada pasajero que se transporta, quiere ello decir que si un vehículo sufre daños mecánicos, accidentes, embargos judiciales y otras circunstancias que imposibiliten la prestación del servicio con el automotor, no se debe captar suma alguna por el fondo de reposición durante el periodo que se encuentre fuera de servicio, por cuanto no estaría generando ningún ingreso mensual.”

**Reglamentación:** Resolución 709 de 1994

**Resolución 709 de 2004 Artículo 1º.** Las empresas de Transporte Intermunicipal de Pasajeros por Carretera continuarán recaudando los porcentajes con destino a la reposición de equipo automotor, según lo establecido en el Artículo Cuarto de la Resolución 19199 del 28 de diciembre de 1993 y la resolución N° 0159 de 2 de febrero de 1994. Los dineros recaudados a partir de la vigencia de dicha norma por este concepto, se deberán consignar en cuenta especial con destinación exclusiva para la reposición de cada vehículo automotor en entidades de carácter financiero, autorizadas y vigiladas por la Superintendencia Bancaria, preferencialmente por encargo fiduciario. Las empresas deberán consignar el producto del recaudo del mes anterior, a más tardar el día veinticinco (25) de cada mes, o el primer día hábil siguiente, si este fuere festivo.

**Parágrafo 1º.** Los valores recaudados a partir de la vigencia de la resolución 19199 del 28 de diciembre de 1993, deberán ser consignados por las empresas transportadoras, dentro de los primeros quince (15) días del mes de abril de 1994.

**Parágrafo 2º. Derogado Artículo 9º Resolución 364 del 1º de marzo de 2000.**

**Concepto Ministerio de Transporte N° 19740 del 2 de mayo de 2006:** “Por lo anterior se concluye que cada vehículo tendrá una cuenta en el fondo y solamente se manejará los recursos de la recolección de los aportes y se le entregará al propietario los que disponga en su cuenta individual ya sea para reponer, renovar o una vez chatarrizado el vehículo el propietario los puede solicitar si no quiere continuar en el transporte, es decir, que los dineros solamente estarán a disposición del aportante.”

**Resolución 709 de 1994 Artículo 2°.** Las empresas de transporte intermunicipal de Pasajeros por Carretera, enviarán a la Dirección general de transporte y Tránsito terrestre Automotor del Ministerio de Transporte, dentro de la semana siguiente a los plazos señalados, un informe que contendrá: Nombre de la Empresa, Código, Regional a la que pertenezca y Nit; el nombre o razón social e identificación del propietario: Marca, Clase, Modelo y número de Placas del Vehículo; Valor consignado; y entidad en la cual se efectuó. Dicho informe deberá ser remitido impreso y en medio magnético con las siguientes especificaciones: Disket de 5 ¼ o 3 ½ de alta o baja densidad, en archivo plano.

**Resolución 709 de 1994 Artículo 3°.** En cumplimiento del párrafo 1° del artículo 7° de la Ley 105 de 1993, el Ministerio de Transporte podrá en cualquier momento verificar el cumplimiento de lo dispuesto en esta Resolución.

**Resolución 709 de 1994 Artículo 4°.** La utilización de los recursos que se destinen para fines diferentes a la reposición del parque automotor, constituirá delito de abuso de confianza y de él será responsable el administrador de los mismos, conforme a lo señalado en el párrafo 2° del artículo 7° de la ley 105 de 1993.

**Resolución 709 de 1994 Artículo 5°.** La presente Resolución rige a partir de la fecha de su publicación y deroga la Resolución 000339 del 25 de febrero de 1994 y las demás disposiciones que le sean contrarias.

**Reglamentación:** Resolución 364 de 2000

**Resolución 364 de 2000 Artículo 1°.** Los valores recaudados por las empresas con fundamento en lo previsto en la Resolución 709 de 1994, así como los rendimientos financieros generados por los mismos, constituyen un patrimonio autónomo. Dichos recursos deberán aplicarse exclusivamente para reposición o renovación de los vehículos automotores que hayan aportado al respectivo fondo según las normas legales vigentes.

**Concepto Ministerio de Transporte N°64961 del 26 de octubre de 2007:** *“... los intereses y demás rendimientos, seguros de deuda, cancelados por los asociados a quienes se les otorga crédito del fondo de reposición, deben ingresar a la entidad financiera, que la empresa escoja, o la fiduciaria que se haya elegido, por cuanto los rendimientos hacen parte del patrimonio autónomo del fondo, conforme el artículo 1 de la Resolución 364 de 2000, por lo tanto estos no se pueden utilizar para el financiamiento de la empresa toda vez que se tiene destinación específica.”*

**Resolución 364 de 2000 Artículo 2°.** Los aportes al fondo de reposición serán administrados por las empresas de Transporte Intermunicipal de Pasajeros por Carretera a través de la entidad financiera que cada empresa escoja para la consignación de que trata la Resolución 709 de 1994 o serán manejados por encargo fiduciario, en una entidad especializada y vigilada por la Superintendencia Bancaria, según su conveniencia.

**Resolución 364 de 2000 Artículo 3°.** El contrato de administración entre la Empresa de Transporte Intermunicipal y la entidad financiera o fiduciaria deberá estipular claramente los requisitos bajo los cuales se otorgarán los créditos, teniendo en cuenta las siguientes condiciones:

1. Los propietarios de los vehículos, previa constancia de la propiedad de los mismos, presentarán solicitudes de crédito de acuerdo con las necesidades de reposición o renovación de los vehículos a los que corresponden los aportes.
2. La aprobación de solicitudes presentadas en condiciones similares tendrá que favorecer a los vehículos de mayor edad.
3. Los intereses que se pacten para los créditos tendrán que ser menores a los del mercado, teniendo en cuenta que parte de los recursos captados se reciben de manera obligatoria y pueden obtener rendimientos menores a las tasas del mercado.
4. Los recursos de los créditos serán desembolsados cuando el propietario acredite la intención de compra de un vehículo nuevo o de menor edad al que actualmente posee por medio de un contrato de compraventa celebrado en debida forma y el vehículo adquirido formará parte de la garantía del crédito.

**Resolución 364 de 2000 Artículo 4°.** Los recursos ahorrados corresponden al vehículo aportante y por lo tanto, cualquier hecho o negocio que afecte la propiedad del automotor deberá incluir los dineros que figuren en la cuenta

correspondiente, excepto cuando el automotor ha sufrido destrucción total o perdida y es objeto de indemnización por las compañías de seguros como consecuencia de actos terroristas. Los recursos se le girarán directamente el fondo de reposición de la empresa a la cual quede vinculado.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 20842 del 8 de mayo de 2006:** “... le corresponde al propietario del vehículo siniestrado percibir el valor de la indemnización y los aportes que tenía en el fondo de reposición y con estos adquirir un nuevo vehículo si desea continuar con el negocio del transporte público.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 50087 del 9 de octubre de 2006:** “... cuando el vehículo ha sido hurtado, no es necesario el certificado de desintegración física, toda vez que se debe aportar el dictamen expedido por la autoridad competente de la desaparición del vehículo y certificación de que no fue recuperado, ya que el mismo no puede ser físicamente desintegrado y su propietario no esté interesado en invertir en vehículos de servicio público. Por lo tanto los recursos estarán a disposición de los aportantes para estos casos, teniendo en cuenta lo señalado en el artículo 6° de la Ley 688 de 2001, que dispuso que los dineros sólo podrán ser utilizados por el propietario del vehículo.”

**Resolución 364 de 2000 Artículo 5°.** En el evento en que el propietario acredite recursos ahorrados en el fondo en cuantía suficiente para efectuar la reposición de su vehículo sin necesidad de acceder al crédito, estos recursos le serán entregados directamente, previa desintegración física del vehículo en cuestión y cancelación del registro ante las autoridades de tránsito.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 48494 del 25 de agosto de 2008** “De conformidad con lo establecido los artículos quinto y sexto de la Resolución 364 de 2000, en el evento que el propietario acredite recursos en el fondo en cuantía suficiente para efectuar la reposición de su vehículo sin necesidad de acceder a un crédito, los recursos le serán entregados directamente, previa desintegración física del vehículo y cancelación del registro ante la autoridad de tránsito. De otro lado, si el propietario del vehículo decide disponer de los recursos ahorrados y no desea adquirir otro vehículo, recibirá directamente los recursos previa desintegración física del vehículo y cancelación del registro”

**Resolución 364 de 2000 Artículo 6°.** Si el propietario de un vehículo aportante decide disponer de los recursos ahorrados y no desea hacer uso del crédito para adquirir otro vehículo, recibirá directamente los recursos en cuestión, previa desintegración física del vehículo en cuestión y cancelación del registro ante las autoridades de tránsito.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 21333 del 18 de abril de 2008** “Para proceder a la desintegración física del automotor, su propietario deberá presentarlo ante la entidad desintegradora autorizada junto con el original de la licencia de tránsito, el certificado de tradición, la tarjeta de operación y el certificado de la revisión técnica expedida por la Sijin”

**Concepto Ministerio de Transporte N° 83421 del 03 de marzo de 2009** “Para efectos de desintegración física del vehículo que ha alcanzado vida útil, se debe efectuar dicho proceso a través de una entidad desintegradora autorizada por el respectivo municipio”

**Resolución 364 de 2000 Artículo 7°.** Si el propietario de un vehículo aportante decide trasladarlo del servicio público al particular los recursos ahorrados le serán entregados directamente, previa constancia que autorice el traslado y cambio de registro ante las autoridades de tránsito.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 22004 del 15 de mayo de 2006:** “Ahora bien, si el propietario de un vehículo cambia de modalidad (intermunicipal a especial) o de servicio (público a particular), los recursos ahorrados le serán entregados directamente, previa constancia que autorice el traslado o cambio de registro ante las autoridades de tránsito, de conformidad con lo señalado en el artículo séptimo de la Resolución No. 364 de 2000. Si pretende afiliar una unidad de modelo más reciente a la empresa (...) debe obligatoriamente desintegrar el vehículo que actualmente posee y cancelar el respectivo registro ante las autoridades de tránsito, toda vez que los artículos 6 y 7 de la citada resolución así lo exigen.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 14221 del 30 de marzo de 2010:** “En el evento que un vehículo se desvincule de la empresa de Transporte Público Terrestre Automotor de Pasajeros por carretera y se vincule a la

empresa de Transporte Público Terrestre en la modalidad de especial, su propietario tendrá derecho a que se le entreguen los dineros ahorrados en el fondo de reposición en razón a que la empresa de servicio especial no está autorizada para captar estos dineros.”

**Concepto Ministerio de Transporte N° 331921 del 26 de agosto de 2009:** “... en el evento en que el vehículo de marras, se desvincule de la empresa de Transporte Público Terrestre Automotor en la modalidad de Especial y se vincule nuevamente a la empresa en la modalidad de Pasajeros por Carretera, la que se reitera, se rige por el Decreto 171 de 2001, los descuentos para el Fondo de Reposición se efectuarán a partir de la fecha de su vinculación a ella.”

**Resolución 364 de 2000 Artículo 8°.** La utilización de los recursos para fines diferentes a los estipulados en la presente resolución constituirá delito de abuso de confianza y de él será responsable el administrador de los mismos.

**Resolución 364 de 2000 Artículo 9°.** La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación y deroga el Parágrafo 2° del Artículo 1° de la Resolución 709 de 1994.

**Concepto Ministerio de Transporte N°39149 del 15 de agosto de 2006:** “Vale la pena precisar que el único fondo que cuenta con personería jurídica es el fondo nacional para la reposición y renovación del parque automotor del servicio público de transporte terrestre de pasajeros de los vehículos de radio de acción municipal, distrital y metropolitano (Ley 688 de 2001), por lo tanto es el único que debe inscribirse o registrarse ante la Cámara de Comercio del domicilio principal, pero reiteramos que este fondo no se ha conformado por sus integrantes a la fecha, de tal suerte que las empresas de servicio público de pasajeros de radio de acción municipal, distrital y metropolitano, no se les debe otorgar personería jurídica para fondos locales o territoriales después del 23 de agosto de 2001, fecha que entró a regir la Ley 688 de 2001. 2.- De otro lado con relación a los fondos de reposición exigidos a las empresas de transporte intermunicipal de pasajeros por carretera, con base en la Ley 105 de 1993, Resoluciones 19199 de 1993, 709 de 1994, 364 de 2000 y el Decreto 171 de 2001, para esta modalidad de servicio se exige que cada empresa de transporte de servicio público establezca su propio fondo, cuyo recaudos y los rendimientos financieros generados por los mismos constituyen un patrimonio autónomo; dichos recursos deben aplicarse exclusivamente para reposición o renovación de los vehículos automotores que haya aportado al respectivo fondo.”

**Concepto Ministerio de Transporte N° 71553 del 27 de Noviembre de 2007:** “1. La inspección, vigilancia y control, así como el ejercicio de la Potestad sancionatoria sobre el cumplimiento integral de los “Programas de Reposición” de las empresas de transporte público colectivo terrestre de pasajeros con radio de acción urbano, distrital y/o metropolitano corresponde hoy a los Alcaldes o a las autoridades locales en las que el haya delegado esa función (Vrb. Organismos de tránsito territoriales). 2. Sobre los “Programas de Reposición” de las empresas de transporte público colectivo terrestre de pasajeros, con radio de acción nacional o sobre los de cualquier otra modalidad de transporte terrestre, si los hay o los hubiere, la mencionada competencia corresponde a la Supertransporte a través de la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte. 3. Igual competencia tiene en relación con la cabal observancia de la normatividad relacionada con el “Programa de Reposición” que adopte el Fondo Nacional de Reposición y Renovación, regulado por la recientemente expedida Ley 688 de 2001, entendiéndose que las facultades conferidas en el artículo 19° de esta Ley al Ministerio de Transporte, deben considerarse en cabeza de la Superintendencia de Transporte, por las razones jurídicas ampliamente referidas. 4. En lo que toca a la actividad de los “Fondos de Reposición” propiamente dichos, y no solamente el Fondo Nacional sino los denominados fondos empresariales que venían funcionando con anterioridad a la expedición de la ley 688 de 2001, en la perspectiva de que son entes de financiación, colocación y captación de recursos con destinación específica, por prescripción del artículo 19° de la referida Ley y en consonancia con las funciones constitucionales y legales que le son inherentes, corresponde a la Superintendencia Bancaria el ejercicio de las facultades de inspección, vigilancia y control, así como la potestad sancionatoria.”

**Conceptos Ministerio de Transporte N°11242 del 13 de marzo de 2006 y 834 del 11 de enero de 2008:** “... no es procedente la cesión de los dineros ahorrados en el fondo de reposición, para fines diferentes a reponer, renovar o transformar el vehículo y ello solamente es procedente cuando el mismo haya sido desintegrado físicamente y su propietario no esté interesado en invertir en vehículos de servicio público de la misma modalidad.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 29900 del 27 de junio de 2006:** “... la Ley 688 de 2001, creó el fondo nacional para la reposición y renovación del parque automotor de transporte público colectivo terrestre de pasajeros con radio de acción metropolitano y/o urbano y en el artículo 5° de la citada ley señala expresamente que los **recursos no podrán**

*ser embargados bajo ninguna circunstancia. A través de la Resolución No. 000364 del 1 de marzo de 2000, se reglamenta el uso de los recaudos por las empresas de Transporte Terrestre Intermunicipal de Pasajeros por Carretera y en ninguno de sus apartes consagra que estos dineros son inembargables”.*

## **SECCIÓN VI OTRAS DISPOSICIONES REGLAMENTARIAS**

**Decreto 171 de 2001 Artículo 69. Obligatoriedad De Los Seguros.** A partir de la publicación del presente Decreto, las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual en este señaladas se exigirán a todas las empresas que cuenten con licencia de funcionamiento o que ya se encuentren habilitadas y en todo caso, serán requisito y condición necesaria para la prestación del servicio público de transporte por parte de sus vehículos propios o vinculados.

**Decreto 171 de 2001 Artículo 70. Transición.** Las empresas que cuentan con Licencia de Funcionamiento vigente tendrán doce (12) meses, contados a partir de la publicación del presente Decreto, para acreditar los requisitos exigidos para la habilitación.

**Parágrafo.** Las disposiciones relacionadas con la operación y la prestación del servicio, serán de aplicación inmediata.

**Decreto 171 de 2001 Artículo 71. Empresas Habilitadas.** Las empresas que obtuvieron habilitación en vigencia de los Decretos 091 y 1557 de 1998 la mantendrán de manera indefinida, debiendo solamente ajustar el capital pagado o patrimonio líquido, conforme a lo dispuesto en el artículo 14 del presente Decreto.

**Decreto 171 de 2001 Artículo 72. Actuaciones Iniciadas.** Las empresas que presentaron solicitud de habilitación en vigencia de los Decretos 91 y 1557 de 1998 y que a la fecha de publicación de este Decreto no han sido decididas por el Ministerio de Transporte, podrán acogerse a las nuevas condiciones estipuladas en la presente disposición.

~~**Parágrafo.** Las solicitudes relacionadas con la constitución de nuevas empresas de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, otorgamiento de licencias de funcionamiento, adjudicación o modificación de rutas, reestructuración de horarios e incremento de capacidad transportadora presentadas en vigencia de los Decretos 1927 de 1991, 91 y 1557 de 1998, respecto de las cuales el Ministerio de Transporte no haya iniciado trámite alguno, deberán sujetarse al cumplimiento de los requisitos, trámites y procedimientos establecidos en el presente Decreto.~~

**Jurisprudencia Administrativa:** Aparte tachado declarado nulo por el Consejo de Estado Sección Primera, Sentencia del 7 de mayo de 2002, Expediente 11001-03-24-000-2001-0187-01, CP Manuel Santiago Urueta

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado Sección Primera, Sentencia del 7 de mayo de 2002, Expediente 11001-03-24-000-2001-0187-01, CP Manuel Santiago Urueta

*Se trata en el asunto sub examine de normas de carácter procedimental que tienen que ver con el trámite de los asuntos allí previstos, como son la constitución de nuevas empresas, otorgamiento de licencias de funcionamiento, la adjudicación y modificación de rutas, etc., las cuales hacen parte del procedimiento administrativo especial en la materia.*

*Los procedimientos administrativos general y especiales se inician de oficio o a solicitud de parte, como sucede en las hipótesis previstas en el parágrafo acusado, en donde debe mediar una solicitud del interesado. En esos casos, la Sala observa que con la presentación de la solicitud se inicia el procedimiento administrativo respectivo, de manera que no*

puede la Administración considerar en esos casos que dichos trámites no se han iniciado, para efectos de aplicarles nuevas reglamentaciones. El punto de referencia para la aplicación de las nuevas normas será entonces la no presentación de las solicitudes y no el hecho de que la Administración no haya aceptado y, en consecuencia, impulsado el procedimiento en cuestión, relacionado con las solicitudes presentadas.

Así como la legalidad del acto administrativo se examina en el momento en que el acto se expide, asimismo, la legalidad de una solicitud debe ser examinada a la luz de las normas vigentes en el momento de su presentación, pues, de otra manera, el interesado no conocerá el marco jurídico aplicable al derecho de petición que ejercita, con claras repercusiones en el campo de la seguridad jurídica.

La Sala, de acuerdo con lo expresado por la representante del Ministerio Público ante esta Corporación, considera que la disposición acusada debe ser declarada nula, pues, de conformidad con el artículo 40 de la Ley 153 de 1887, "Las leyes concernientes a la sustanciación y ritualidad de los juicios prevalecen sobre las anteriores desde el momento en que deben empezar a regir. **Pero los términos y las actuaciones y diligencias que ya estuvieren iniciadas, se regirán por la ley vigente al tiempo de su iniciación**", lo cual se traduce en que las solicitudes a que alude el precepto demandado deben ser estudiadas a la luz de los Decretos 1927 de 1991, y 91 y 1557 de 1998, pues fueron presentadas bajo su vigencia.

De otra parte, la Sala advierte que si bien la norma acusada es de carácter sustancial, por lo cual entra a regir desde el momento de su promulgación, también lo es que, aplicando la segunda parte del artículo 40 de la Ley 153 de 1887, se tiene que el hecho de haber presentado los interesados las respectivas solicitudes bajo el imperio de las normas anteriores, para entonces vigentes, significa que la actuación sí se inició para los solicitantes, pues cosa distinta es que la Administración no haya iniciado de su parte trámite alguno, inactividad cuyas consecuencias no pueden trasladarse a los administrados.

La anterior consideración se encuentra en consonancia, además, con el artículo 4º del Código Contencioso Administrativo, cuyo texto prescribe que las actuaciones administrativas se iniciarán, entre otros, mediante el ejercicio del derecho de petición, tal como sucede en el asunto examine.

Adicionalmente, observa esta Corporación que el hecho de que el Decreto 171 de 2001 no se aplique a las solicitudes respecto de las cuales la parte interesada ha iniciado algún trámite y, contrario sensu, sí se aplique respecto de aquellas en las que no se ha iniciado trámite alguno no conduce a la violación del artículo 13 de la Constitución Política, pues se trata de situaciones diferentes, como que en un caso el trámite se ha iniciado por parte de la Administración, mientras que en el otro no ha sucedido tal cosa.

La violación de los artículos 23 de la Constitución Política y 40 de la Ley 153 de 1887 basta para despachar favorablemente las peticiones de la demanda, como en efecto se hará en la parte resolutive de la presente providencia.

**Decreto 171 de 2001 Artículo 73. Vigencia.** El presente Decreto rige a partir de su publicación y deroga el Decreto 1557 de 1998 y demás disposiciones que le sean contrarias.

**Comentario del Editor:** La Resolución 2988 de 1994 reguló, tanto el contenido de los tiquetes, como la planilla de pasajeros para el transporte de intermunicipal con fundamento en lo establecido por el Decreto 2791 de 1991 el cual disponía que las empresas de transporte estaban obligadas tanto a la expedición del tiquete respectivo como al diligenciamiento de la planilla.

El mencionado Decreto 2791 de 1991, fundamento jurídico de la Resolución 2988 de 1994 fue derogado expresamente por el Decreto 1557 de 1998 y este a su vez por el Decreto 171 de 2001, con lo cual, en un comienzo, podría establecerse que al desaparecer el acto administrativo que fundamentó la medida, se daría paso a la aplicación de la figura jurídica del decaimiento administrativo.

El artículo 66 del Código Contencioso Administrativo dice:

"Pérdida de fuerza ejecutoria. Salvo norma expresa en contrario, los actos administrativos serán obligatorios mientras no hayan sido anulados o suspendidos por la jurisdicción en lo contencioso administrativo pero perderán su fuerza ejecutoria en los siguientes casos:

“ .....

"2º Cuando desaparezcan sus fundamentos de hecho o de derecho".

Según la disposición transcrita, los actos administrativos pueden llegar a perder su eficacia jurídica por hechos o circunstancias posteriores a su expedición y en forma independiente a la voluntad de la administración. Esto es lo que los tratadistas han denominado "decaimiento del acto" o forma de extinción de los actos administrativos, que puede producirse como ha ocurrido aquí, por haber desaparecido del mundo jurídico en virtud de la derogatoria expresa, el Decreto 2791 de 1991, que sirvió de fundamento para el acto administrativo que aquí se analiza y mediante el cual se reglamentó la expedición de tiquetes y planilla de pasajeros.

Consecuencialmente, como el artículo 66 del Decreto 01 de 1984, según se ha visto, prevé la pérdida de la fuerza ejecutoria de los actos administrativos, "cuando desaparezcan sus fundamentos de hecho o de derecho", y en el caso en estudio ha desaparecido el fundamento de derecho que servía de sustento al acto, es procedente con arreglo a la disposición en cita, manifestar que no son obligatorias.

Por otra parte debe tenerse presente que con la expedición de la ley 336 de 1996 se creó un nuevo estatus jurídico para la regulación del transporte público en Colombia que implicó un cambio en la realidad de dicha regulación, fruto del cual fue expedido inicialmente el Decreto 1557 de 1998 y el hoy vigente Decreto 171 de 2001.

Ahora bien, dada la dificultad que se presenta en específico con este tema, es responsable que advertir que en esta materia se han presentado planteamientos diferentes al anterior que parte del supuesto, sin análisis jurídico alguno, que la Resolución 2988 de 1994 está vigente, específicamente en lo referente a los tiquetes de viaje.

En lo tocante a la regulación sobre los tiquetes de viaje podemos indicar que la regulación no ha cambiado mucho en los tiempos y si bien han sido sustituidas las normas que regulan este tópico, todas ellos guardan una homogeneidad en cuanto a la obligación que tiene la empresa de transporte de expedir el tiquete a los pasajeros, es por esta razón que esta asesoría recomienda que para la expedición de los tiquetes de los pasajeros se sigan los parámetros establecidos por la Resolución 2988 de 1994 más que por razones jurídicas, por razones de índole práctico; por ello deben tenerse en cuenta estas reglas:

Por otra parte, en lo que hace relación a la planilla de pasajeros, que no es cosa diferente al listado de los pasajeros con sus datos, debemos indicar que no está concebido como documento de transporte o que ampare la operación de transporte de acuerdo a lo establecido por el Artículo 62 del Decreto 3366 de 2003, por tanto no es necesario **no obligatorio su porte en los equipos de transporte.**

## **SECCIÓN VII TERMINALES DE TRANSPORTE**

### **TÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES**

**Decreto 2762 de 2001 Artículo 1º.** *Objeto.* El presente Decreto tiene como objetivo:

- a. Definir las condiciones y requisitos mínimos para la creación, habilitación y homologación de los terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera.
- b. Reglamentar la operación de la actividad transportadora que se desarrolla dentro de los terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera.

c. Determinar las sanciones, así como los sujetos activos y pasivos de las mismas, por el incumplimiento de las obligaciones y violación a las prohibiciones contenidas en el presente decreto.

**Decreto 2762 de 2001 Artículo 2º Naturaleza Del Servicio Y Alcance.** Se consideran de servicio público las actividades que se desarrollan en los terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, entendiéndolas como aquellas que se refieren a la operación, en general, de la actividad transportadora.

**Decreto 2762 de 2001 Artículo 3º. Naturaleza Jurídica De Los Terminales.** Las empresas administradoras y operadoras de terminales de transporte terrestre automotor son sociedades de capital privado, público o mixto, con personería jurídica, autonomía administrativa, patrimonio y organización propios y se registrarán por las disposiciones pertinentes de acuerdo al tipo de sociedad que se constituya.

**Decreto 2762 de 2001 Artículo 4º Prestación De Este Servicio Público.** El servicio público a que se refiere este Decreto será prestado por personas jurídicas que cumplan con los requisitos establecidos en el mismo y demás normas que lo complementen o adicionen.

**Decreto 2762 de 2001 Artículo 5º. Definición.-** Son consideradas terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera 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.

**Parágrafo 1º. Adicionado Decreto 2028 de 2006 Artículo 1º.** Las terminales de transporte público de pasajeros por carretera legalmente habilitadas podrán poner en funcionamiento, previa autorización del Ministerio de Transporte, Terminales de Operación Satélite, Periférica.

**Parágrafo 2º. Adicionado Decreto 2028 de 2006 Artículo 1º.** Se entiende como Terminal de Operación Satélite, Periférica, toda unidad complementaria de servicios de la terminal de transporte principal, que depende económica, administrativa, financiera y operativamente de la persona jurídica que administre la misma, de la cual deben hacer uso las empresas de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera que cubren rutas autorizadas con origen, destino o tránsito el respectivo distrito o municipio

**Decreto 2762 de 2001 Artículo 6º. Obligatoriedad.** Las empresas de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera que tengan autorizadas o registradas rutas en cuyos municipios de origen o destino exista terminal de transporte autorizado por el Ministerio de Transporte, están obligadas a hacer uso de estos para el despacho o llegada de sus vehículos.

Cuando en las rutas autorizadas o registradas existan terminales de tránsito, éstos deberán ser de uso obligatorio para el servicio básico de transporte. Para los servicios diferentes al básico éstos terminales de tránsito serán de uso obligatorio cuando en el acto administrativo que autorice este servicio así se determine.

Las rutas de influencia se sujetarán a lo establecido por la autoridad municipal en lo relacionado con el ingreso a los terminales de transporte, a la definición del sitio de llegada y despacho o a los terminales de transferencia cuando se trate de los sistemas de transporte masivo.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 29903 del 27 de junio de 2006:** “...las únicas terminales de transporte de uso obligatorio por parte de las empresas de servicio público de transporte de pasajeros por carretera, son las habilitadas o autorizadas por el Ministerio de Transporte, quienes podrían fijar las tasas de uso fijadas, por esta Entidad.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 35591 del 27 de junio de 2006:** “... todos los horarios del nivel de servicio básico tienen la obligación de hacer uso de las instalaciones de los terminales y cancelar las respectivas tasas de uso.”

**Concepto Ministerio de Transporte N° 38840 del 15 de agosto de 2006:** “De acuerdo con lo anterior, están obligados a utilizar las terminales de tránsito las empresas de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera que de conformidad con lo establecido en el Decreto 171 de 2001, prestan servicio básico y si se trata de servicios diferentes al básico, solo cuando se haya expresamente estipulado en el acto que lo autoriza. Los vehículos del nivel de servicio directo no están obligados a entrar a ninguna terminal de transporte a menos que así lo establezca la resolución que adjudicó la ruta y por lo tanto este servicio solo tendrá terminal en origen y destino.”

**Concepto Ministerio de Transporte N° 64957 del 26 de octubre de 2007:** “Todos aquellos vehículos que sirvan una ruta autorizada y tengan permiso para dejar o recoger pasajeros en sitios dentro del recorrido de la misma o que tengan señaladas paradas en los municipios donde existan terminales intermedios, deberán hacer uso de las instalaciones y cancelar, en consecuencia, las respectivas tasas de uso”

**Concepto Ministerio de Transporte N° 21481 del 21 de octubre de 2009:** “En la normatividad que reglamenta los Terminales de Transporte no se encuentra expresamente incluidos los vehículos de Transporte Terrestre Automotor Mixto, por tener como finalidad recoger la carga y los pasajeros en las zonas de producción y llevarlos hasta el centro de acopio; sin embargo existen zonas de parqueo asignadas por las autoridades locales, de acuerdo con los centros de mercadeo, deberán atender las medidas que estas autoridades han señalado para que salgan y regresen una vez cumplido el recorrido. Sin embargo estos vehículos no deben pagar las tasas de uso a los Terminales, por cuanto no están utilizando sus servicios.”

## **TÍTULO II AUTORIDADES COMPETENTES**

**Decreto 2762 de 2001 Artículo 7°. Autoridades.-** En materia de terminales de transporte, y para los diferentes efectos, se consideran autoridades competentes las siguientes:

**Autoridad Municipal o Distrital:** Para la determinación de los planes y programas contenidos en el Plan de Ordenamiento Territorial - POT-, el traslado de las empresas de transporte a las instalaciones del terminal de transporte y la prohibición del establecimiento de terminales en instalaciones particulares diferentes a las aprobadas por el Ministerio de Transporte dentro del perímetro de los respectivos municipios.

**Ministerio de Transporte:** Para la regulación, autorización a nuevos terminales, reglamentación de la operación de las terminales de transporte y fijación de la tasa de uso.

**Superintendencia de Puertos y Transporte:** Para la inspección, control y vigilancia de la operación de los terminales de transporte, y del desarrollo de programas de seguridad en la operación del transporte.

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional, Sentencia T-708 de 2004

...si las Terminales de Transporte, en cumplimiento de las previsiones del Decreto 2762 de 2001 y atendiendo a la homologación que les otorga el Gobierno Nacional, resuelven impedir a los revoladores o pregoneros el ejercicio de su oficio, la medida deberá estar precedida de un procedimiento adelantado con el pleno de las garantías constitucionales y acompañado de alternativas alcanzables de trabajo, de modo que los afectados no resulten de improviso abocados a recurrir a la indigencia o a la delincuencia para solventar sus necesidades básicas –artículos 1°, 2°, 4°, 5°, 13, 25, 29, 53, y 83 C.P.-.

b) Además esta Corte tiene una jurisprudencia debidamente consolidada y decantada sobre la cargas previas que deben atender las autoridades, cuando tratan de desconocer situaciones que las mismas generaron o estados que toleraron, así de éstas no se deriven derechos ciertos e indiscutibles, porque el postulado de la buena fe no se sustenta en la legalidad formal, sino en el deber de las autoridades de mantener una actitud que infunda confianza en los administrados.

De modo que quien viene utilizando un inmueble de propiedad pública o un espacio destinado al uso de todos –artículos 674 y 676 C.C.–, con la tolerancia implícita o explícita de la administración, puede exigir una explicación suficiente ante el cambio intempestivo de actitud, así no ostente una titularidad que le permita enfrentarse al interés general o al sometimiento a la legalidad, expuestos por la autoridad.

El asunto ha sido considerado siempre que las autoridades públicas dan inicio a actuaciones que no culminan, así la expedición de normas legales justifiquen su omisión<sup>152</sup>; también cuando la administración se beneficia de situaciones irregulares que la misma propicia, para luego desconocer los compromisos asumidos<sup>153</sup>; al igual que en los casos en que las omisiones de las autoridades no permiten a quien dio cumplimiento a los requerimiento acceder a los beneficios esperados<sup>154</sup>.

Tratándose de la ocupación de espacios, que la administración requiere para adelantar sus actividades o a fin de preservarlos para el uso público, se ha planteado que las autoridades tienen que considerar todos los intereses comprometidos en la decisión, en especial los de quienes serán los directamente afectados con las medidas, sin perjuicio de que éstas puedan a la postre adoptarse, en ejercicio de las potestades que lo permiten<sup>155</sup>...

Lo anterior permite afirmar que las actuaciones administrativas tendientes a preservar a los terminales de transporte de pasajeros de pregoneros o anunciantes, deben consultar la situaciones particulares de quienes han venido ejerciendo el oficio, con la aquiescencia tácita o expresa de las autoridades públicas, no sólo porque se trata de una población vulnerable de especial protección constitucional –como quedó explicado–, sino también porque los afectados demandan una actitud de sus autoridades que deje a salvo la confianza depositada por los afectados en la administración <sup>156</sup>.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 13586 del 26 de marzo de 2004:** "... para el caso por usted consultado este despacho considera que la autoridad competente para determinar el área de influencia del terminal de Barranquilla, es el Alcalde Municipal o la entidad quien este delegue tal función, es decir, la puede decretar el organismo de tránsito y transportes de Barranquilla.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 49751 del 28 de agosto de 2008:** "(...) los controles que se hagan para verificar que los conductores no recojan pasajeros fuera del terminal o en su defecto de los sitios autorizados, deben realizarse dentro de la jurisdicción del municipio y no en otro. Por lo anterior, se le recomienda realizar las consultas respectivas a los señores alcaldes de los Flandes y Girardot, con el objeto de determinar cuáles son los recorridos determinados por la autoridad local para las rutas intermunicipales que transitan por cada municipio, así como para verificar los actos administrativos mediante los cuales se ordenó la instalación de calcomanías y determinar claramente la ruta de influencia de cada terminal y la existencia de convenios de interadministrativos entre los municipios."

## TÍTULO III

### REQUISITOS MINIMOS PARA LA CREACIÓN Y HABILITACION DE UN TERMINAL DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE PASAJEROS POR CARRETERA

<sup>152</sup> Mediante la sentencia T-824 A-02 la Sala Quinta de Revisión ordenó consultar una sentencia, sin perjuicio de la exequibilidad previamente declarada de las normas que regulaban este grado jurisdiccional, entre otras razones, porque "en materia procesal penal el principio de seguridad jurídica y la confianza legítima en la actividad del Estado imponen el deber del juez de finalizar los trámites y etapas procesales derogados o excluidos del ordenamiento jurídico, cuando quiera que estos ya hayan sido iniciados antes de la derogación o eliminación, siempre y cuando estén encaminados a aumentar las garantías respecto de la legalidad del proceso" –M.P. Rodrigo Escobar Gil–.

<sup>153</sup> Mediante la sentencia T-1080 de 2001 M.P. Alfredo Beltrán Sierra se tuteló el derecho a la confianza legítima de un ex trabajador, a quien el Alcalde del municipio al que prestó sus servicios le negaba sus derechos laborales, argumentando que fue contratado sin disponibilidad presupuestal y mediante un contrato de prestación de servicios.

<sup>154</sup> Sobre la confianza que genera en los usuarios del Sistema de Seguridad Social la circunstancia de ser encuestados y ubicados en el nivel de atención que les corresponde y su consecuente derecho a ser atendidos si así lo requieren se pueden consultar, entre otras, las sentencias T-961 de 2001 M.P. Marco Gerardo Monroy Cabra y T-1208 de 2001 M.P. Rodrigo Escobar Gil

<sup>155</sup> Al respecto se pueden consultar, entre otras, las sentencias T-983 de 2000, T-605, T-630 y T- 993 de 2002.

<sup>156</sup> Sentencia T-297 de 1994 M.P. Antonio Barrera Carbonell

**Decreto 2762 de 2001 Artículo 8º. Estudio.** Para la creación y operación de un terminal de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, se deberá efectuar por la sociedad interesada, sea esta privada, pública o mixta, un estudio de factibilidad que contenga la justificación económica, operativa y técnica del proyecto.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 4696 del 16 de febrero de 2005:** " 5.-De acuerdo con los planes y programas contenidos en el Plan de Ordenamiento territorial –POT- la autoridad municipal o distrital determinará las terminales que requiere el municipio y ordenará el traslado de las empresas de transporte a las instalaciones de las terminales de transporte."

**Decreto 2762 de 2001 Artículo 9º. Justificación Técnica.** El estudio de factibilidad deberá contener como mínimo: número de empresas de transporte, número y clase de vehículos, número de despachos, rutas que confluyen tanto en origen, tránsito o destino, número de habitantes en cuyo caso el municipio que aspire a tener un terminal debe tener una población certificada superior a cien mil habitantes, demanda total existente de transporte y la oferta de transporte.

La proyección de la infraestructura deberá garantizar el cubrimiento del crecimiento de la demanda del servicio, mínimo por los próximos 20 años, así como prever que la misma permita el adecuado acceso y salida del terminal de transporte en forma permanente.

En todo caso, las condiciones técnicas y operativas ofrecidas deberán permitir una explotación rentable, eficiente, segura, cómoda y accesible a todos los usuarios, contando con mecanismos para el fácil desplazamiento de los discapacitados físicos.

**Decreto 2762 de 2001 Artículo 10. Aprobación Del Proyecto.-** El peticionario deberá presentar solicitud formal, dirigida al Ministro de Transporte, y adjuntar al estudio de qué trata el artículo 8º, los siguientes documentos: manual operativo de la terminal, licencia ambiental, licencia de urbanismo, acreditación o certificado de existencia y representación legal de la sociedad, si son entes territoriales las correspondientes autorizaciones de las asambleas o concejos municipales y las demás que ordene la Ley.

Cuando la solicitud reúna los requisitos exigidos en el presente Decreto, el Ministerio de Transporte, dentro del término de tres (3) meses contados a partir de la fecha de radicación, se pronunciará sobre la solicitud a través del correspondiente acto administrativo, otorgando o negando la habilitación.

**Parágrafo 1º. Adicionado Decreto 2028 de 2006 Artículo 2º.** Para el funcionamiento de las Terminales de Operación Satélite, Periférica, el alcalde distrital o municipal respectivo, deberá solicitarle al Ministerio de Transporte la autorización correspondiente, previo cumplimiento de los siguientes requisitos:

1. Presentar los estudios técnicos y socio - económicos de factibilidad y diseños de la Terminal Satélite, Periférica, que contemplen que en el futuro esta operará como Terminal de origen-destino y el término para que funcione como tal.
2. Presentar certificación expedida por la autoridad competente donde conste que la Terminal de Operación Satélite, Periférica, cuenta con el (los) correspondiente (s) permiso (s) ambiental (es) a que haya lugar y la licencia urbanística para su construcción.

**Parágrafo 2º. Adicionado Decreto 2028 de 2006 Artículo 2º.** Presentada la solicitud, el Ministerio de Transporte deberá expedir la autorización respectiva para el funcionamiento de la Terminal de Operación Satélite, Periférica, siempre y cuando, se cumpla con las siguientes condiciones:

1. Que se encuentre vigente la habilitación de la terminal principal de transporte público de pasajeros por carretera.
2. Que la Terminal de Operación Satélite, Periférica, garantice la conectividad de los servicios de transporte público de pasajeros por carretera con los servicios de transporte masivo, público colectivo urbano e individual.
3. Que el municipio o distrito, solicitante de la autorización para el funcionamiento de la Terminal de Operación Satélite, Periférica, cuente con una población superior a los 500.000 mil habitantes.
4. Que la proyección de la infraestructura de la Terminal de Operación Satélite, Periférica, garantice el cubrimiento del crecimiento de la demanda del servicio y la prestación de los servicios básicos en sus instalaciones.
5. Que las Terminales Satélite, Periféricas, operen en forma alterna despachos de origen-destino y servicios de paso para los vehículos que inicien su viaje en la terminal principal, conforme a los estudios técnicos y socio-económicos de factibilidad que contemplen la demanda de pasajeros, las necesidades de los usuarios del servicio y la racionalización de los equipos de las empresas autorizadas.
6. Que la Terminal de Operación Satélite, Periférica, cuente como mínimo con las siguientes instalaciones y equipos:
  - Taquillas para la venta de pasajes
  - Servicios sanitarios
  - Equipos y sistemas contra incendios instalados en lugares de fácil acceso.
  - Equipos de comunicación para información de los usuarios.
  - Señales necesarias para fácil ubicación de los diferentes servicios.
  - Instalaciones y alumbrado adecuados para el trabajo nocturno.
  - Infraestructura interna para desarrollar las maniobras de ascenso, descenso y circulación de peatones y pasajeros.
  - Bahías de estacionamiento y parqueaderos para la salida y llegada de los vehículos de servicio particular y público de transporte de pasajeros por carretera y colectivo de pasajeros municipal, distrital y metropolitano e individual.
  - Salas de espera acordes con la capacidad y uso de la Terminal.
  - Instalaciones para personas con discapacidad, de acuerdo con lo establecido en el Decreto 1660 de junio 16 de 2003.
  - Áreas destinadas para las salidas y llegadas de los pasajeros.
  - Áreas destinadas para efectuar exámenes médicos generales de aptitud física y practicar la prueba de alcoholimetría a los conductores.
  - La autorización expedida por el Ministerio de Transporte para el funcionamiento de la Terminal de Operación Satélite, Periférica, indicará el término preciso para que esta entre a operar en su totalidad como terminal de origen-destino.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 46021 del 4 de febrero de 2009:** “Un vehículo puede ser despachado desde el terminal de transporte principal o del satélite y posteriormente pasar por el otro terminal para recoger más pasajeros; cuando los despachos se inicien en el terminal satélite, el valor de la tasa de uso será pleno y en el segundo se pagaran las tarifas establecidas en la Res. 4383 de 2008. La habilitación de la terminal satélite depende del cumplimiento de las condiciones establecidas en el Decreto 2028 de 2006, entre las que se encuentran contar con los requisitos técnicos y administrativos para la operación integral de los dos terminales, conseguida la habilitación no se requerirán autorizaciones especiales para su organización interna”

## **TÍTULO IV TASAS DE USO**

**Decreto 2762 de 2001 Artículo 11. Definición.** Denominase tasas de uso el valor que deben cancelar las Empresas de Transporte por el uso de las áreas operativas de los terminales de transporte terrestre de pasajeros por carretera, a la empresa terminal de transporte.

**Decreto 2762 de 2001 Artículo 12. Fijación.** El Ministerio de Transporte mediante resolución y teniendo en cuenta, la clase de vehículo a despachar, la longitud de la ruta y el número de terminales en el recorrido, fijará las tasas de uso que deben cobrar los terminales de transporte terrestre, autorizados por éste, a las empresas de transporte intermunicipal de pasajeros usuarias de los mismos, la cual se compone de dos partes: una suma que se destinará al desarrollo de los programas atinentes a la Seguridad definidos en el numeral 8 del Artículo 13 del presente Decreto la cual será recaudada por los Terminales de Transporte y transferida íntegramente a la entidad administradora de los mencionados programas y la otra parte restante ingresará a la Empresa Terminal de Transporte.

**Parágrafo. Modificado Decreto 3628 de 2003 Artículo 1º.** El Ministerio de Transporte establecerá las categorías de los terminales de transporte, previo estudio técnico con el fin de fijar tasas de uso diferenciales que deben cobrar los terminales de transporte terrestre

**Parágrafo 2º. Adicionado Decreto 2028 de 2006 Artículo 3º.** El Ministerio de Transporte establecerá la tasa que deben pagar las empresas de transporte público de pasajeros por carretera por el uso de la Terminal de Operación Satélite, Periférica, de acuerdo con la clase de vehículo. Dichas tasas serán diferentes a las determinadas para las terminales de origen y en tránsito, salvo cuando los despachos se inicien desde la Terminal de Operación Satélite, Periférica, caso en el cual la tasa a pagar será la de la terminal de origen

**Reglamentación:** Resolución 2222 de 2002

**Resolución 2222 de 2002. Artículo 1º. Derogado Resolución 6398 de 2002 Artículo 1º.** Fijar las tasas de uso que deben pagar las empresas de transporte intermunicipal de pasajeros a los Terminales de Transporte Terrestre Automotor de pasajeros por carretera homologados o habilitados por el Ministerio de Transporte por cada despacho, tomando como base las tablas que aparecen en la Resolución 222 de febrero 15 de 2000 incrementadas en un once por ciento (11%), en los siguientes porcentajes:

- a) Para las rutas que tengan terminales en origen, intermedias y en destino un cuarenta por ciento (40%);
- b) Para las rutas que tengan terminales en origen y en destino, sin tener terminales intermedias, un cincuenta y siete por ciento (57%);
- c) Para las rutas que tengan únicamente terminal en el origen, sin tener terminales intermedias, ni en destino, un setenta por ciento (70%).

**Parágrafo 1º.** A partir del primero de enero del año 2003 las tasas de uso cobradas como se estableció en el punto anterior tendrán un incremento del Índice de Precios al Consumidor correspondiente al año 2002 más 2%. Para los años subsiguientes las tasas de uso a pagar a los Terminales de Transporte será el resultado de aplicar el Índice de Precios al Consumidor (IPC) del año inmediatamente anterior.

**Parágrafo 2º.** Los terminales de Tulúa y Florencia se considerarán de origen para efectos del cobro de la tasa de uso de aquellos despachos que cubran rutas que no tengan terminal en origen.

**Resolución 2222 de 2002. Artículo 2º.** Además del valor definido en los literales a, b, c, d, y del artículo primero de la presente resolución, los terminales de transporte cobrarán a las empresas de transporte el valor de la prueba de alcoholimetría por cada despacho de origen así: \$600= para el año 2002 con una cobertura de 33%, 1.200= para el año 2003 con cobertura del 66% y \$1800= para el año 2004 con cobertura del 100%. Este valor es un componente de la tasa de uso para el desarrollo de los programas de seguridad en la operación de transporte definidos en el artículo 12 numeral 8 del Decreto N° 2762 de Dic. 20 de 2001. Estos recursos serán recaudados por el terminal y depositados diaria e íntegramente en la cuanta que para tal efecto establezca el organismo administrador del programa, el cual será creado por las entidades gremiales nacionales del transporte terrestre intermunicipal de pasajeros.

**PARAGRAFO:** Los terminales de Armenia, Barranquilla y Bucaramanga que hasta la fecha de publicación de la presente resolución vienen prestando el servicio de prueba de alcoholimetría, lo podrán seguir prestando, asumiendo las responsabilidades que de ello se deriven. Los demás terminales deberán, antes del 20 de junio de 2002. Disponer de un área adecuada y suficiente dentro del terminal para que la entidad encargada de prestar el servicio instale allí los equipos.

**Resolución 2222 de 2002. Artículo 3º.** El control del desarrollo de los programas de seguridad en la operación de transporte, estará a cargo de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

**Resolución 2222 de 2002. Artículo 4º. Derogado Resolución 6398 de 2002. Artículo 4º.**

**Resolución 2222 de 2002. Artículo 5º.** La homologación de la habilitación de que trata el Art. 24 del Decreto 2762 de Diciembre 20 de 2001, se entenderá aprobada con la aprobación por parte del Ministerio de Transporte del estudio que para tal fin deberán presentar las terminales de transporte actualmente en funcionamiento, para la obtención de la habilitación de los nuevos terminales se requerirá de la expedición por parte del Ministerio de Transporte del respectivo acto administrativo.

**Resolución 2222 de 2002. Artículo 6º.** La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación y deroga el parágrafo del artículo tercero de la resolución número 003600 del 9 de mayo de 2001, la resolución 2486 del 5 de agosto de 1.998 y demás disposiciones que le sean contrarias.

**Reglamentación:** Resolución 6398 de 2002

**Resolución 6398 de 2002 Artículo 2º.** Quedan facultados los representantes legales de los Terminales de Transporte para concertar con las empresas de transporte intermunicipal de pasajeros el valor a pagar por la tasa de uso para los casos cuyo valor no aparezca en las tablas mencionadas y que correspondan a rutas legalmente autorizadas por el Ministerio de Transporte.

**Parágrafo.** Las tasas de uso que deben pagar los vehículos del grupo A serán las establecidas en la Resolución 002222 de febrero 21 de 2002. Las que deben pagar los vehículos de los grupos B y C en tránsito, será la suma de dos mil pesos (\$2.000) moneda corriente.

**Resolución 6398 de 2002 Artículo 3º.** Los representantes legales de los terminales de transporte de los departamentos de Nariño y Cauca podrán concertar con las empresas de transporte el valor de la tasa de uso transitoriamente. El Ministerio revisará esta autorización cuando se considere pertinente.

**Resolución 6398 de 2002 Artículo 4°.** La presente resolución rige a partir de su publicación y deroga los artículos primero y cuarto de la Resolución 02222 del 21 de febrero de 2002 dejando plenamente vigente el resto del articulado de la misma resolución.

**Reglamentación:** Resolución 4383 de 2008

**Resolución 4383 de 2008 Artículo 1°.** Fijar las tarifas de uso que deben pagar las empresas de transporte de pasajeros por carretera por la utilización de paso, de las Terminales de Transporte de Operación Satélite-Periférica, de acuerdo con la clase de vehículo y longitud de la ruta así:

Longitud de la ruta km		Vehículos del grupo A Automóvil Campero Camioneta	Vehículos del grupo B Microbuses	Vehículos del grupo C Buseta y bus
0	150	\$1.300	\$1.900	\$2.500
151	300	\$2.500	\$3.800	\$5.000
>	301	\$3.800	\$5.700	\$7.500

**Parágrafo.** Cuando los despachos se inicien en la terminal satélite periférica, el valor por la tasa de uso será la misma fijada para despacho de la terminal principal.

**Resolución 4383 de 2008 Artículo 2°.** Para efectos del cobro de la tarifa de uso, sólo se tendrá en cuenta el vehículo efectivamente despachado. El comprobante de pago de la tarifa de uso deberá ser expedido por la terminal de operación satélite-periférica al momento del paso del vehículo o de su despacho, en los casos en que sea terminal de origen.

**Resolución 4383 de 2008 Artículo 3°.** Los valores de las tarifas de uso fijadas en el artículo primero de la presente resolución serán reajustados anualmente a partir del primero de enero de 2009 en un porcentaje igual al determinado para el Índice de Precios al Consumidor, IPC.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, Concepto 1681, CP Gustavo Arboleda

1. ANTECEDENTES NORMATIVOS SOBRE LOS TERMINALES DE TRANSPORTE TERRESTRE Y LAS TASAS DE USO.

1.1. La ley 15 de 1959 de intervención del Estado en la industria del transporte.

*El Congreso de la República expidió la ley 15 de 1959 que contenía un mandato interventor en la actividad de transporte, con el objetivo de organizar y reglamentar el funcionamiento de las empresas de transporte y la fijación de tarifas.*

*Los decretos dictados en ejercicio de las facultades de intervención, de acuerdo con la Corte Suprema de Justicia abarcaban "múltiples actividades, especialmente en lo que hace a las empresas de transporte terrestre, cuya organización y funcionamiento dependen de los decretos del gobierno dictados con arreglo a la mencionada ley."*

1.2. El decreto 3157 de 1984. Estatuto Nacional de Terminales de Transporte Terrestre.

*En desarrollo del mandato interventor de la ley 15 de 1959, el gobierno profirió varios decretos especiales de intervención en el ramo del transporte, entre los cuales se cuenta el decreto 3157 de 1984, por el cual se expidió el Estatuto Nacional de Terminales de Transporte Terrestre.*

El objetivo de esta norma de intervención en materia de terminales de transporte fue regular la prestación de los servicios inherentes a tal actividad, racionalizar su organización y operación, así como, establecer condiciones y requisitos para su funcionamiento.

El estatuto así expedido, otorgó a las actividades de los terminales de transporte el carácter de servicio público, sean éstas realizadas directa o indirectamente por el Estado, o por particulares (artículo 2°). Definió los terminales de transporte como una unidad de servicios permanentes que incluye los equipos o instalaciones y los órganos de administración adecuados para la prestación de los servicios en condiciones de seguridad, en los que podía participar el Estado como accionista. Al efecto prevé el artículo respectivo:

"Artículo 8°.- Las sociedades de terminales de transporte terrestre, en las que participe el Estado, son entidades autónomas, con personería jurídica, patrimonio y organización propios, que se regirán por las disposiciones constitucionales y legales aplicables a las empresas industriales y comerciales del Estado, o a las sociedades de economía mixta y tendrán la forma de sociedades anónimas. "

De otra parte, este Decreto consagraba que la ejecución y conservación de los proyectos de terminales estaba a cargo de las sociedades de terminales de transporte terrestre, con recursos del Fondo Nacional de Terminales, el cual era un fondo cuenta de la Corporación Financiera del Transporte S.A., que tenía entre sus objetivos:

'Artículo 20.- La cuenta "Fondo Nacional de Terminales" cumplirá los siguientes objetivos.- a) Recibir los recaudos provenientes de las fuentes de ingresos establecidas en el artículo veintiuno del presente decreto. b) Proveer, de acuerdo con sus disponibilidades, los recursos necesarios para la construcción y conservación de los terminales en funcionamiento (...)

En concordancia con el artículo anterior, el decreto especial de intervención que se reseña, señalaba entre las fuentes de los ingresos del Fondo Nacional de Terminales, con destino a la construcción, conservación y operación de tales bienes de uso público, las siguientes:

"Artículo 21"

a) Las asignaciones del presupuesto nacional destinadas al fomento y construcción de terminales de transporte; b) Los aportes o transferencias de las entidades oficiales (...); c) Los ingresos provenientes del recaudo que hicieren las empresas transportadoras, el valor que paguen los pasajeros en la tarifa respectiva, por concepto del rubro "terminales" en aquellas rutas que determine la Junta Nacional de Terminales (...), "

Y entre las funciones de la Junta Nacional de Terminales de Transporte Terrestre, órgano asesor del Ministerio, aparece la siguiente relacionada con el valor o tarifa de los servicios de los terminales de transporte:

"Artículo 7°.- La Junta Nacional de terminales ejercerá las siguientes funciones:

g) Recomendar al señor Ministro de Obras Públicas y Transporte un sistema para la fijación de tarifas que deben pagar las empresas y los usuarios, por los servicios que prestan los terminales, así como las tarifas que fijará anualmente.

Dicha Junta Nacional de Terminales, mediante el acuerdo No. 003 de 1985, clasificó los servicios que prestan las terminales de transporte terrestre, así:

"2°. Definición de los servicios de las terminales.- Para efectos del presente acuerdo, se entienden y definen los servicios que presten las terminales de transporte terrestre, así:

a. Servicios operacionales.- Son aquellos directamente relacionados con las operaciones de ascenso y descenso de pasajeros, y circulación interna de vehículos que se cumplen en las plataformas de ascenso y, descenso, las vías internas de la terminal y los parqueaderos.

b. Servicios complementarios.- Son aquellos que facilitan la operación de viaje, dando comodidad y seguridad al pasajero como a las empresas de transporte, a través de taquillas, salas de espera, servicio de encomiendas, puntos de despacho y servicios de información.

c. *Servicios auxiliares.- Son aquellos que están directamente relacionados con la operación de viaje, tanto al usuario como a las empresas, tales como, cafeterías, servicios bancarios, teléfonos públicos, primeros auxilios, policía, oficinas para las empresas, chequeo físico de conductores y servicios de sanitarios.*

*La misma autoridad determinó en el Acuerdo 003 de 1985, como una de las obligaciones a cargo de las sociedades de terminales de transporte, la siguiente:*

*"3.- Las sociedades de terminales de transporte terrestre que obtengan permiso de funcionamiento, expedido por la junta nacional de terminales, al poner en operación una terminal deberán cumplir con los siguientes requisitos:*

*c) Cobrar, por los servicios que preste, las tarifas establecidas por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte. "*

*Posteriormente, mediante el acuerdo 005 de 1985, la Junta Nacional de Terminales determinó como obligación de las empresas de transporte intermunicipal de pasajeros, usuarias de las terminales de transporte, la siguiente: "Pagar las tasas de uso de las terminales, de acuerdo con el destino real final del vehículo"*

*Así las cosas, se tiene que mediante este decreto especial, cuya fuerza legislativa se desprende de la decisión de la Corte Suprema de Justicia en el fallo citado anteriormente cuando se pronunció sobre otro de los decretos dictados por el Gobierno (decreto 1393 de 1970), se autorizó el cobro de tarifas para prestación del servicio público de terminales de transporte, las cuales estuvieron destinadas a la construcción, operación y mantenimiento de la infraestructura respectiva.*

*Siendo el chequeo físico de los conductores, un servicio que claramente se clasificó como auxiliar al servicio público que prestan las terminales de transporte, encuentra la Sala que desde sus orígenes, hace parte de la tarifa o valor por los servicios prestados, cuya administración estaba en principio a cargo de las sociedades administradoras, de esta infraestructura,*

*1.3. La ley 105 de 1993. Por la cual se dictan normas básicas en materia de transporte.*

*Promulgada la actual Constitución Política, el marco de la intervención del Estado en la economía se modificó, se variaron las atribuciones del ejecutivo en esta materia, pues perdió, competencia para expedir los decretos especiales que tenían fuerza de ley, ya que la intervención propiamente dicha quedó reservada al legislador,. Bajo esta nueva concepción se expidieron en materia de transporte las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996,*

*En la primera de las leyes citadas (Ley 105 de 1993), se define el transporte público 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, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contra prestación económica" (artículo 3 ), Y establece como principio que "la seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte" (artículo 2 literal e),*

*El artículo 17 encuadra a los terminales de transporte dentro del orden administrativo municipal y distrital, y los define como parte de la infraestructura del sector, de esta manera...*

*De esta norma se desprenden cuatro consecuencias que es necesario exponer para efectos de este concepto:*

*1) Como se expresó, los terminales se insertaron en la órbita de competencias distritales y municipales, de suerte que desde el punto de vista de la organización administrativa, no dependen de la Nación, ni del Ministerio de Transporte, sino de los distritos o municipios.*

*2) Que en consecuencia, en aquellos terminales en los que la Nación tuviera participación, ésta debió ser transferida a los distritos y municipios con el fin de realizar el mandato legal de tipo descentralizador.*

*3) Que el Ministerio conserva las potestades de control y vigilancia.*

4) Que, específicamente en materia de tarifas, el Ministerio puede fijar las políticas a las que están sometidos los terminales de transporte, que obviamente deberán ser plasmadas en reglamentos.

Hace notar la Sala, que la ley no define si la expresión "tarifas" de los terminales, se refiere a la de una "tasa" entendida como ingreso tributario, o si corresponde al precio de un contrato, tema que se desarrolla enseguida al analizar conjuntamente estas reglas con las de la ley 336 de 1996.

1.4. La ley 336 de 1996, por la cual se adoptó el Estatuto Nacional de Transporte.

El Congreso expidió la ley 336 del 20 de diciembre de 1996, "Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte ", reiterando que es una actividad de servicio público, la cual "continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares." La ley que se reseña, otorga un especial valor a la garantía de la seguridad en la actividad transportadora. Dispone así el artículo 2 de la ley 336 de 1996...

En relación con los terminales se anota que los trata en el Capítulo VI sobre servicios conexos, en los artículos 27 y 28 que dicen...

Las normas transcritas, en forma expresa, consagran en el Ministerio de Transporte la función de control y vigilancia sobre los terminales, limitándolas "en general" a la operación de las mismas, calificando esta actividad como de servicios conexos al transporte.

Esta última calificación implica que los terminales hacen parte del servicio público de transporte, por lo que se les debe aplicar el régimen especial de este servicio, en lo que sea pertinente.

Esta misma ley, en el capítulo VII dedicado a las tarifas, dispuso en el artículo 29...

Al finalizar el punto 1.3 de este concepto, planteaba la sala la interpretación del término "tarifa" que también es usado por la última de las normas transcritas. Considera la Sala que esta palabra es usada por la ley, tanto para referirse a la forma de calcular los ingresos tributarios del Estado (impuestos tasas y contribuciones) como para calcular el precio de los contratos que por mandato legal son intervenidos por el Estado, en especial los de los servicios públicos, dentro de los cuales se encuentra el que celebran los terminales de transporte con los transportadores, de conformidad con la argumentación que se expone enseguida.

En primer lugar, resalta la Sala que la facultad de fijar las tarifas "en cada modo" del transporte, corresponde a una potestad claramente intervencionista del Estado en la economía y en las relaciones entre los particulares, pues puede someter los contratos de transporte que celebren, bien a una fijación directa, a una situación controlada o a una libertad de precios y de estipulación, potestades que van más allá del simple control y vigilancia y se encuadran más en medidas de tipo intervencionista. Es claro también que para que haya intervención se requiere que existan unas relaciones jurídicas de carácter contractual, por lo que la potestad para fijar las tarifas debe entenderse como la de determinar el valor de los contratos que se celebren entre los prestadores de los servicios y los usuarios, que como se dijo puede estar sometido a tres regímenes tarifarios.

Ahora bien, se tiene que los terminales son bienes de uso público que prestan un servicio conexo al también servicio público de transporte terrestre de pasajeros, por operadores que pueden ser empresas industriales y comerciales del Estado, sociedades de economía mixta o bien sociedades particulares. Cualquiera sea la naturaleza del terminal, es claro que su función es de índole industrial, comercial o de gestión, y en principio su actividad, está sometida al derecho de los particulares.

Es bien sabido que en derecho público existe una estrecha correspondencia entre el tipo de entidad administrativa y el de la naturaleza de la función o servicio que desempeña, de suerte que las funciones administrativas, por lo general son desarrolladas por las entidades que conforman el sector central de la administración y los establecimientos públicos, pero si esas actividades son de naturaleza industrial o comercial, la ley las asigna a las empresas industriales y comerciales del Estado o a las sociedades de economía mixta. De esta manera, el tipo de entidad determina también el régimen jurídico aplicable a la actividad de la entidad, a su personal, etc.

Bajo esta misma perspectiva, es necesario poner de presente que cuando la administración presta a los particulares los servicios que le han sido encomendados por la Constitución o por la ley, lo hace bajo dos formas jurídicas claramente diferenciadas, la primera de ellas, que es la típica de las funciones administrativas, también llamadas servicios administrativos, en la que la situación jurídica de los usuarios particulares es del tipo de las estatutarias, es decir de las reguladas íntegramente por la ley y los reglamentos, mientras que cuando los servicios que se entregan son de los llamados industriales, comerciales o de gestión económica, la relación que surge con los usuarios es de carácter contractual. Si la ley autoriza a cobrar la prestación que se entrega bajo una relación estatutaria, este cobro constituye una tasa, y a su regulación deben aplicarse todos los elementos de este tipo de exacción tributaria, pero si se está en presencia de una relación contractual, porque el servicio es industrial y comercial, se entiende que la administración cobra un precio por ese contrato, y este ingreso, aunque público, no está sometido a las reglas de la tasa.

Para ilustrar estas afirmaciones, trae a colación la Sala el cambio operado con las leyes sobre servicios públicos domiciliarios, en especial la ley 142 de 1994: antes de ésta ley, en general los servicios públicos domiciliarios se prestaban por entidades del orden municipal definidas como establecimientos públicos, existía un reglamento de suscriptores que era un acto administrativo de contenido general, el usuario pagaba una tasa por el mismo y la responsabilidad de la administración, si causaba un perjuicio al usuario, era del tipo de la extracontractual derivada de la falla del servicio. En la actualidad, los servicios públicos domiciliarios son suministrados por empresas organizadas como sociedades anónimas o empresas industriales y comerciales del Estado, la administración compite con los particulares en su prestación, la relación entre el usuario y la empresa se configura bajo la institución del contrato de condiciones uniformes, y el precio del servicio es intervenido por las Comisiones de Regulación quienes fijan las tarifas, bajo un triple régimen que va de la libertad al control total.

Aplicando lo expuesto a las empresas terminales de transporte terrestre de pasajeros, se tiene entonces que desde 1984 fueron organizadas como sociedades anónimas, bien bajo un régimen de empresa industrial o comercial, bien bajo uno de sociedad de economía mixta, por lo que, a falta de definición legal en contrario, se aplica la regla general. De esta definición del tipo de órgano que desempeña esta actividad, se desprende la calificación de la misma como industrial y comercial o de gestión económica bajo las reglas del derecho privado, por lo que la relación jurídica con los usuarios es del tipo de los contratos y no de las relaciones estatutarias ordenadas íntegramente por las leyes y los reglamentos. En este orden de ideas, las tarifas a que hace referencia la ley 336 de 1996 en comentario, como la ley 105 de 1993, se refieren a los precios que pueden cobrar a los transportadores que utilizan el terminal como contraprestación de sus servicios, mas no por una tasa en el sentido tributario del término. Insiste la Sala en que el criterio que acoge para deslindar si este valor es una tasa o el precio de un contrato, es el de la naturaleza del órgano que presta el servicio, el cual determina, en principio y a falta de norma legal en contrario, la naturaleza de la actividad que desarrolla. Se reitera igualmente, que el hecho de que sea el precio de un contrato, no significa que el dinero que ingresa a las Terminales sean dineros privados, pues se está en presencia de entidades administrativas que explotan bienes de uso público bajo un régimen de empresas industriales y comerciales o de sociedades de economía mixta.

Para terminar estos comentarios a la ley 336 de 1996, en concordancia con el artículo 17 de la ley 105 de 1993, en lo relacionado con las terminales de transporte, es conveniente anotar que las reglas comentadas derogaron parcialmente el decreto especial 3157 de 1984, el que, según la tradición colombiana, tiene efectos legislativos, por lo que en lo que no se oponga a estas leyes, continúa vigente.

#### 1.5. El decreto reglamentario 2762 de 2001.

El decreto reglamentario 2762 de 2001 "Por el cual se reglamenta la creación, habilitación, homologación y operación de los terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera" fija su objeto en su artículo 1 que dice...

En el artículo final sobre vigencia, expresa...

Advierte la Sala sobre el campo de aplicación de este decreto y en especial sobre su vigencia, que dado que en el derecho colombiano se ha aceptado que los decretos especiales dictados en ejercicio de los artículos 30, 32 y 39 de la anterior Constitución Nacional, tienen valor de normas legales, no es claro que tenga la fuerza para derogar, ni total ni parcialmente, el decreto especial 3157 de 1984. En vista de lo anterior, para el presente concepto, la Sala entiende este decreto como un reglamento de las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, y del decreto especial 3157 de 1984, en cuanto pueda estar vigente, en especial el artículo 8°, que define la naturaleza jurídica de las sociedades terminales de

transporte, con la modificación introducida por el artículo 17 de la ley 105 de 1993 también comentada. Hecha esta aclaración, procede la Sala a exponer la forma como se establece la "tasa de uso" en la norma reglamentaria.

El decreto 2762 de 2001 que origina la consulta del Sr. Ministro, contempla la siguiente obligación en su artículo 13 numeral 8°, el cual hace parte del capítulo V del decreto, dedicado a las "obligaciones de las terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera", que dice...

Según se lee en la regla transcrita, los recursos con los que ha de desarrollarse esta actividad son los previstos en el artículo 12 del mismo decreto que dice...

Recuerda la Sala que las normas de rango legal antes citadas no utilizan la expresión tasa o tasa de uso sino la de tarifa, de manera que es el decreto reglamentario el que introduce en el derecho positivo la primera de las expresiones citadas, al regular los terminales y la fijación de los derechos que pueden cobrar por la prestación de sus servicios.

Comparando esta norma reglamentaria con las reglas transcritas en los anteriores apartados de éste recuento normativo, se tiene que la obligación que tenían las terminales de prestar los servicios auxiliares y dentro de ellos el chequeo físico de los conductores, de conformidad con el Acuerdo 003 de 1985, se transforma en la obligación para éstas de disponer de las áreas para efectuar exámenes médicos generales de aptitud física y practicar la prueba de alcoholimetría a una muestra de conductores, y de otra parte, que los recursos con los que se deben hacer estos exámenes son manejados en forma independiente de las sociedades administradoras de las terminales, esto es entre las empresas de transporte intermunicipal de pasajeros usuarias de los terminales, o a través de sus agremiaciones y los terminales de transporte en su conjunto.

Como se expondrá en el segundo punto de este concepto, el problema jurídico previo a responder las preguntas formuladas por el Sr. Ministro, consiste en dilucidar si el decreto en comento podía o no efectuar esta operación de separar de los servicios que prestan los terminales, el de los exámenes médicos a conductores, incluyendo una suerte de "tasa" que se maneja en forma independiente, como si fuera un fondo cuenta.

1.6. La resolución 2222 de 2002 por la cual se fijan las tasas de uso que deben cobrar los terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera homologados o habilitados por el Ministerio de Transporte.

La resolución 2222 de 2002, expedida por el Ministerio de Transporte, en cuanto al sistema de administración de los recursos destinados a los programas de seguridad, que se originan en la citada tasa, señala:

"Artículo segundo.- Además del valor definido en los literales a, b, c, d y e del Artículo primero de la presente Resolución, los Terminales de Transporte cobrarán a las empresas de transporte el valor de la prueba de alcoholimetría por cada despacho de origen así: \$ 600= para el año 2.002 con una cobertura del 33%, \$1.200= para el año 2.003 con cobertura del 66% y \$1.800= para el año 2.004 con cobertura del 100%. Para enero del año 2.005 el valor de esta prueba se incrementará de acuerdo con el índice de Precios al Consumidor (IPC) del año inmediatamente anterior y se continuará con el mismo procedimiento para los años siguientes teniendo una cobertura del 100%. Este valor es un componente de la tasa de uso para el desarrollo de los programas de seguridad en la operación de transporte definidos en el artículo 12 numeral 8 del Decreto No.2762 de Dic. 20 de 2.001. Estos recursos serán recaudados por el Terminal y depositados diaria e íntegramente en la cuenta que para tal efecto establezca el organismo administrador del programa, el cual será creado por las entidades gremiales nacionales del transporte terrestre intermunicipal de pasajeros".

Esta resolución fue demandada ante la Sección Primera de éste Consejo de Estado, que en sentencia de fecha 22 de abril de 2004 la declaró ajustada a derecho. Cabe anotar que este fallo judicial se limitó a analizar los cargos formulados por el actor, que consistían en la violación del decreto reglamentario 2762 de 2001, encontrándolo en todo ajustado a la norma superior. No estudió en ese entonces la sentencia, ni la legalidad de este decreto frente a las leyes que se han comentado anteriormente, ni menos aún frente al decreto especial 2357 de 1984, puesto que los cargos en este sentido no le fueron planteados por la demanda. Por ésta razón, el examen que hará la Sala enseguida, es diferente del juicio de legalidad hecho por la Sección Primera en la sentencia citada.

## 2. TASA DE USO EN TERMINALES DE TRANSPORTE.

*El problema jurídico planteado a la Sala por el Sr. Ministro. de Transporte, consiste en dilucidar cómo han de interpretarse los artículos 12 y 13 numeral 8 del decreto reglamentario 2762 de 2001 en cuanto a la entidad que debe administrar los recursos que pagan las empresas usuarias de los Terminales de Transporte, denominados por este decreto como una parte de la tasa de uso del terminal. Este problema suscita una cuestión previa ya planteada, que consiste en determinar si es posible que el Gobierno Nacional en ejercicio de la potestad reglamentaria divida el valor de los servicios de las terminales o "tasa de uso" en dos componentes, el uno meramente retributivo del servicio que prestan las sociedades terminales y el otro destinado al pago de los exámenes médicos a los conductores, temas que se estudian en este acápite.*

## *2.1 La competencia del gobierno nacional para expedir reglamentos en materia de terminales de transporte.*

*Se expuso al comentar la normatividad existente sobre esta materia, que los servicios que prestan las terminales están definidos como conexos al servicio público de transporte de pasajeros por vía terrestre; que son prestados por empresas industriales y comerciales del Estado o por sociedades de economía mixta; que, a falta de norma en contrario, la relación que se genera entre el transportador usuario de la terminal y la entidad que lo administra, es de carácter contractual, y por tanto la retribución que cobra corresponde al precio del servicio y no a una tasa de carácter tributario.*

*De las premisas anteriores se desprende entonces que para estudiar si el gobierno nacional tiene competencia para definir o no las tarifas de estos servicios, entendidas como precio del contrato respectivo, debe buscarse en las normas sobre intervención económica y no en las normas de carácter tributario que autorizan a fijar una tasa por la utilización de un bien de uso público, pues como se dijo, la ley, al determinar la naturaleza del órgano denominado terminales de transporte terrestre, ha definido el servicio que prestan como industrial y comercial, y no como un servicio administrativo. Anota la Sala que en relación con el resto de la infraestructura vial, su construcción, conservación y administración le ha sido confiada por la ley a entidades que por definición se encargan de funciones administrativas, esto es a la Nación, y a dos establecimientos públicos nacionales (Invías e INCO); y a nivel departamental y municipal a estas entidades territoriales, de donde se desprende que la ley entiende que estos no son servicios industriales y comerciales sino que encajan dentro de la noción tradicional de funciones administrativas, y de allí la naturaleza tributaria de los peajes.*

*Como se ha expuesto, la potestad que tiene el gobierno nacional en materia de las tarifas que cobran las sociedades administradoras de las terminales tiene su fuente, tanto en el parágrafo del artículo 17 de la ley 105 de 1993, como en el 29 de la ley 336 de 1996, según los cuales le compete al Ministerio de Transporte "La política sobre terminales en cuanto a su regulación, tarifas y control operativo " y "formular la política y fijar los criterios a tener en cuenta para la directa, controlada o libre fijación de las tarifas en cada uno de los modos de transporte. " La palabra tarifa en este caso debe ser entendida en su sentido literal, esto es como el valor del contrato de prestación de los servicios del terminal, y no como sinónimo de una tasa de carácter tributario. De acuerdo con las disposiciones legales citadas, las tarifas de los terminales pueden ser definidas por el gobierno, en forma directa, controlada, o bajo libertad de precios.*

*En la reseña legislativa hecha inicialmente, aparece que las sociedades administradoras de las terminales están autorizadas para cobrar por los servicios que prestan, y como es obvio, dado que la relación es contractual, entre éstas y los transportadores usuarios, el valor que cobran acrece patrimonialmente a aquéllas, pues entregan un servicio a cambio de una retribución, por lo que jurídicamente son las propietarias de estos ingresos. Es por demás claro, como se ha observado antes, que el Ministerio de Transporte tiene la regulación, el control y la vigilancia sobre la operación de estas sociedades, de donde se desprende que puede definir qué prestaciones comprende el servicio a cargo de los terminales.*

*Repasando bajo estas perspectivas el numeral 8 del artículo 13 del decreto reglamentario 2762 de 2001, se tiene que el Gobierno Nacional podía válidamente incluir como obligación a cargo de los terminales la de disponer de un área, equipos y personal especializado para efectuar los exámenes médicos previos al despacho de una muestra de los conductores, pues esto encaja dentro de su función reguladora, máxime que el artículo 2 de la ley 336 de 1996 antes transcrito, ordena que la seguridad sea una de las" prioridades de transporte, entendido como sistema.*

*Pero ni el Gobierno Nacional, ni el Ministerio de Transporte pueden ir más allá de las competencias que se acaban de reseñar, razón por la cual, como se estudia enseguida, no podían, mediante reglamentos establecer una tasa de usos de un servicio que no prestan los terminales, ni tampoco obligar a constituir un tipo de ente, no definido, que administre los fondos destinados a estos efectos.*

Igualmente se recuerda que estos ingresos son públicos, pues provienen de una actividad de servicio público prestada por entidades Administrativas, pues, aunque su actividad puede ser calificada como industrial y comercial y por lo mismo sometida al derecho privado, no por esto pierde su naturaleza ni su actividad deja de ser pública.

2.2. La falta de competencia del gobierno para ordenar un pago adicional por los exámenes médicos a los conductores.

El decreto reglamentario 2762 de 2001, en sus artículos 12 y 13 numeral 8°, y la resolución número 2222 de 2002, dividen la tasa de uso en dos partes, a saber:

a) Una parte que se destina a los programas de seguridad de la operación de transporte, los cuales se refieren en este caso a un examen del estado de salud y una prueba de alcoholimetría a los conductores, antes de cada despacho. La Empresa Terminal de Transporte al recaudar la tasa, recibe esta parte, la cual no ingresa a su patrimonio, pues debe transferirla íntegramente a la entidad administradora de los mencionados programas. La transferencia se hará diariamente a la cuenta que establezca el "organismo administrador del programa" según la resolución 2222 de 2002 del Ministerio de Transporte.

b) La parte restante ingresa a la Empresa Terminal de Transporte para su funcionamiento e inversión.

Una primera pregunta que surge, está relacionada con la viabilidad jurídica de dividir la tasa de uso (que es el precio de los servicios) en dos tipos de obligaciones diferentes a cargo de los usuarios de las terminales del transporte. Se ha expuesto que el gobierno tiene la competencia para fijar las tarifas de las terminales, entendiéndose como tal el precio del contrato de prestación de servicios que se cobra a las empresas usuarias de los mismos. Es claro entonces que si la competencia reglamentaria está limitada a la fijación de estas tarifas, no encuentra la Sala que pueda ser dividida en dos partes por un simple reglamento. Tampoco puede el gobierno crear una especie de fondo cuenta con los dineros que los usuarios de las terminales paguen con destino a los exámenes médicos de la muestra representativa de conductores próximos a ser despachados, puesto que el precio del contrato se le paga al cocontratante, y mal puede un reglamento establecer, como si fuera un impuesto o una tasa de tipo tributario, un cobro adicional, con destino a una entidad no definida, para que preste este servicio.

Los apartes finales del numeral 8 del artículo 13 y del artículo 12 del decreto 2762 de 2001, obligan a dos grupos de particulares a asociarse con las sociedades administradoras de las terminales para constituir, bajo cualquier forma, una entidad ad hoc que administre los recursos destinados a estos exámenes médicos. Es claro que un decreto reglamentario no puede imponer la obligación a las "organizaciones" de transportadores, que son de naturaleza gremial, a asociarse para prestar unos servicios que posiblemente estén por fuera de su objeto social. La misma reflexión puede hacerse en relación con las empresas de transporte, aunque sobre ellas pesa la obligación de prestar el servicio en condiciones de seguridad, que es una prioridad. En este punto, y a juicio de la Sala, hay un exceso en el ejercicio de la potestad reglamentaria, y por lo mismo preferirá aplicar las normas legales por encima de los reglamentos. Considera la Sala que entre la ley que faculta al gobierno para fijar las tarifas a cargo de los usuarios por los servicios que presten las terminales, y el decreto reglamentario junto con la resolución que ordenan un pago no autorizado por la ley, debe preferirse la norma de rango legal, y dejar de aplicar las reglamentarias, en los aspectos anotados, y así lo definirá en la parte final de este concepto.

Para efectos inmediatos, y en virtud de las facultades de reglamentación y control sobre los terminales, puede el Gobierno Nacional, si lo estima conveniente, reformar en lo pertinente el decreto 2762 de 2001, conservando la administración del programa de prevención, como un servicio auxiliar que debe ser prestado y administrado por los mismos terminales, y unificar el valor de la tarifa que se cobra a los usuarios, entregándosela totalmente a las sociedades administradoras de los terminales, que como se expuso, son entidades públicas, y por lo mismo estos ingresos también lo son.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 55613 del 24 de noviembre de 2005:** "...las terminales de transporte únicamente están facultadas para cobrar las tarifas de usos que fija el Ministerio de Transporte, de tal suerte, que no podrían discrecionalmente establecer valores diferentes a las tarifas para el ingreso de una nueva sociedad transportadora porque sería un precedente negativo que las terminales unilateralmente decida permitir o no el ingreso a sus instalaciones, cuando hay de por medio actos administrativos que autorizan la prestación a un servicio público esencial."

**Conceptos Ministerio de Transporte N° 31944 del 7 de julio de 2006 y 40183 del 5 de marzo de 2010:** *“La tasa de uso se compone de dos partes: una suma se destina al desarrollo de los programas de seguridad a que se refiere el numeral 8 del artículo 13 de mencionado Decreto y la otra parte ingresa a la Empresa Terminal de Transporte. En desarrollo de los programas de seguridad las Empresas Terminales de Transporte deben disponer dentro de las instalaciones físicas de cada terminal de los equipos, el personal idóneo y áreas suficientes para efectuar exámenes médicos generales de aptitud física y practicar la prueba de alcoholimetría a los conductores que estén próximos a ser despachados. Así mismo deben cobrar las tasas de uso a las empresas de transporte intermunicipal de pasajeros por los despachos efectivamente realizados y expedir el correspondiente comprobante de pago al momento del despacho del automotor y depositar diaria e íntegramente en la cuenta que para el efecto se establezca, los valores destinados al desarrollo de los Programas de Seguridad, los cuales manejará de manera coordinada y organizada con las empresas de transporte intermunicipal de pasajero usuarias de la terminal o a través de sus agremiaciones. Por su parte las empresas de transporte están obligadas a pagar oportuna y totalmente las tasas de uso, sin omitir ninguna de las sumas que la componen.”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 60259 del 8 de octubre de 2006:** *“... los municipios (...) que no tienen terminal de transporte debidamente habilitado por el Ministerio de Transporte, no pueden cobrar la tasa de uso, por lo tanto, no pueden recaudar dinero para programas de seguridad toda vez que este es componente de dicha tasa, es decir, no pueden efectuar las pruebas de alcoholimetría a los conductores que inician el recorrido.”*

**Conceptos Ministerio de Transporte N° 577393 del 8 de octubre de 2008 y 311091 del 4 de agosto de 2009:** *“En conclusión, considera este despacho que el cálculo de los valores de la tasa de uso de los vehículos clase bus y microbús, se deben aplicar las fórmulas contenidas en el artículo primero de la Resolución 6398 del 17 de mayo de 2000. Para los vehículos clase buseta y los de grupo A, se deberán concertar el valor entre los representantes legales de los terminales de transporte y las empresas prestadores del servicio, por cuanto el vehículo clase buseta no aparece en las tablas de la Resolución 222 del 15 de febrero de 2002 y porque según el análisis previamente expuesto, la expresión “Las tasas de uso que deben pagar los vehículos del grupo A serán las establecidas en la Resolución 00222 de febrero 21 de 2002”, no puede ser aplicable, por encontrarse expresamente derogada”.*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 9421 del 14 de octubre de 2009:** *“En la actualidad se encuentran vigentes diferentes resoluciones que establecen las tarifas de uso que deben cobrar los Terminales de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carreteras homologados o habilitados por el Ministerio, de tal manera y de acuerdo a lo mencionado por el H. Consejo de Estado mediante concepto 1232 del 1 de diciembre de 1999, las tarifas vigentes se causan o deben pagarse a las terminales por los servicios utilizados independientemente de la obligación que tienen las empresas de servir todos los horarios autorizados por el Ministerio.”*

## **TÍTULO V**

### **OBLIGACIONES DE LAS TERMINALES DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE PASAJEROS POR CARRETERA**

**Decreto 2762 de 2001 Artículo 13. Obligaciones.** Son obligaciones de las empresas terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera las siguientes:

1. Operar los terminales de transporte de conformidad con los criterios establecidos por el presente decreto y normas que lo complementen o adicionen.
2. Prestar los servicios propios del terminal relacionados con la actividad transportadora, en condiciones de equidad, oportunidad, calidad y seguridad.
3. Elaborar y aplicar su propio Manual Operativo, de conformidad con las disposiciones vigentes o las que se expidan para tal fin.
4. Permitir el despacho, únicamente a las empresas de transporte debidamente habilitadas, en las rutas autorizadas o registradas ante el Ministerio de Transporte.
5. Definir de conformidad con la necesidad del servicio y la disponibilidad física la distribución y asignación de sus áreas operativas.

6. 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.
7. 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.
8. Con fundamento en el artículo 2° de la Ley 336 de 1996 y en consonancia con los programas de Seguridad que implemente el Ministerio de Transporte, las Empresas Terminales de Transporte actualmente en operación, deberán disponer dentro de un plazo de seis (6) meses contados a partir de la fecha de vigencia del presente Decreto, dentro de las instalaciones físicas de cada Terminal de Transporte, los equipos, el personal idóneo y un 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. Para el desarrollo de éstos programas se contará con los recursos previstos en el Artículo 12 del presente Decreto, los cuales se manejarán de manera coordinada y organizada entre las Empresas de Transporte Intermunicipal de pasajeros usuarias de los Terminales, o a través de sus agremiaciones y los Terminales de Transporte en su conjunto.

**Doctrina:** Circular Externa No. 6 de 2007 SuperTransporte

Segundo: Definiciones

El artículo 5° del Decreto 2762 de 2001, definió los terminales de transporte, de la siguiente manera:

*“Son consideradas terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera 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.”*

Ahora bien, la tasa de uso fue definida por el artículo 11 del mismo decreto, así:

*“Denomínase tasa de uso el valor que deben cancelar las Empresas de Transporte por el uso de las áreas operativas de los terminales de transporte terrestre de pasajeros por carretera, a la empresa terminal de transporte.”*

De otra parte, el artículo 2° de la Ley 769 de 2002, establece:

*Artículo 2°. Definiciones. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones (...)*

*Alcoholimetría: Examen o prueba de laboratorio, o por medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la sangre.*

Tercero: Tasa de uso y Administración de recursos destinados al Programa de Seguridad

De acuerdo con lo anterior, este Despacho precisa lo siguiente:

La tasa de uso está conformada por valores que tienen finalidades específicas, así:

- a. Una suma destinada a los programas de seguridad, la cual es recaudada por los Terminales de Transporte y la transfieren al administrador de dichos programas;
- b. Otra suma que ingresará directamente a la Empresa Terminal de Transporte.

Ahora bien, el manejo de los recursos provenientes del recaudo de la tasa de uso, se debe hacer de forma coordinada y organizada, de cualquiera de estas dos formas:

a. Por parte de las Empresas de Transporte Intermunicipal de Pasajeros Usuarías de los Terminales y los Terminales de Transporte; o

b. Por parte de las Agremiaciones y los Terminales de Transporte.

Ahora bien, los recursos destinados al desarrollo de los programas atinentes a la seguridad serán recaudados por los Terminales de Transporte y transferidos íntegramente al administrador de los mencionados programas.

Así mismo, los recursos serán recaudados por el Terminal de Transporte y depositados diaria e íntegramente en la cuenta que para el efecto establezca el administrador del programa.

Los recursos no podrán ser administrados de manera directa y autónoma por los terminales de transporte, a excepción de los terminales de Armenia, Barranquilla y Bucaramanga que a la fecha de publicación de la Resolución 2222, venían prestando el servicio de prueba de alcoholimetría, los cuales podrán seguir haciéndolo, asumiendo las responsabilidades que de ello se deriven.

Para efectos de la presente circular se entiende por “*agremiación de transportadores de orden nacional*”, aquella que estatutariamente tiene establecido un radio de acción nacional y que en la práctica hace efectiva presencia en varios departamentos, a partir de la cobertura de las diversas empresas de transporte que se encuentran afiliadas al mismo.

Cuarto: El Administrador del Programa de Seguridad

En los términos de la Resolución 2222 de 2002 del Ministerio de Transporte, el organismo administrador del programa será creado por las agremiaciones nacionales del transporte terrestre intermunicipal de pasajeros.

Las empresas Terminal de Transporte deberán verificar que el administrador del programa acredite que cuenta con el patrimonio, la infraestructura, idoneidad, experiencia y capacidad técnica para el desarrollo del programa y cumplir con las disposiciones establecidas en el sistema de salud vigente, ante las autoridades locales, situaciones estas que vigilará y controlará la Superintendencia de Puertos y Transporte, en lo de su competencia.

Los Operadores del Programa de Seguridad deberán presentar informes detallados, a las Terminales de Transporte, de las pruebas realizadas y de los exámenes médicos de aptitud física a los conductores, precisando los resultados clasificados por empresa y la cobertura, para el efectivo seguimiento, control y aplicación de los correctivos necesarios por parte de esta Superintendencia.

En observancia de lo previsto en las normas precitadas, sólo habrá un operador del programa de seguridad, en cada terminal de transporte.

Desde el punto de vista contractual, para el desarrollo de los programas de seguridad, quienes manejan los recursos pueden desarrollar diferentes formas de negocio jurídico, acuerdos o convenios, en los plazos que establezcan las partes, que garanticen el cumplimiento y la continuidad de dichos programas.

Quinto: Vigilancia y Control

Las empresas terminales de transporte presentarán ante esta Superintendencia, informes detallados acerca de la ejecución y evaluación de su gestión, apoyados en indicadores que permitan efectuar seguimiento de las actividades a su cargo.

Así mismo, deberán presentar informes de los programas de seguridad, que contengan la siguiente información: nombre del operador del programa de seguridad; clase de negocio jurídico, acuerdo o convenio celebrado para el desarrollo del programa de seguridad; término del mismo; pruebas desarrolladas durante el año; pruebas positivas y número de exámenes de aptitud física.

La información a que se refiere el presente numeral deberá ser presentada anualmente, a más tardar a 31 de marzo.

La información correspondiente al año 2006, se presentará a más tardar dentro de los treinta (30) días calendario contados a partir de la fecha de publicación de la presente Circular, en el *Diario Oficial*.

La información solicitada será presentada ante la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte de la Superintendencia de Puertos y Transporte, ubicada en el piso 3° de la calle 13 No. 18 – 24 de la ciudad de Bogotá, impresa y en formato CD Rom, en programa word o excel, acompañada de los anexos necesarios.

#### Sexto: Modificación y Derogatorias

La presente Circular Externa modifica e incorpora la Circular Externa número... del 17 de febrero de 2006, emanada de la Superintendencia Delegada de Puertos y Transporte de esta Superintendencia y deroga todas las demás que le sean contrarias.

#### Séptimo: Régimen Sancionatorio

Las instrucciones insertas en la presente Circular son de obligatorio cumplimiento por los destinatarios de la misma y su inobservancia dará lugar a las acciones administrativas que competen a esta Superintendencia y a las sanciones correspondientes, de conformidad con lo establecido en los literales c) y e) del artículo 46 y en el literal a) de su párrafo, así como en los artículos 50 y 51 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con lo previsto en el literal a) del artículo 24 y en el artículo 51 del Decreto 3366 de 2003, así como en los artículos 17 a 19 del Decreto 2762 de 2001.

9. Suministrar al Ministerio 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. Cobrar las tasas de uso fijadas por el Ministerio de Transporte en los términos del presente Decreto y de la Resolución respectiva.
11. No permitir, bajo ningún pretexto, dentro de las instalaciones de las terminales, el pregoneo de los servicios o rutas que prestan las empresas transportadoras.

**Parágrafo. Adicionado Decreto 2028 de 2006 Artículo 4º.** Los exámenes médicos generales, de aptitud física y la prueba de alcoholimetría, previstos en el numeral 8 del artículo 13 del Decreto 2762 de 2001, se realizarán siempre en la terminal de origen -principal o satélite-, cumpliendo con los reglamentos expedidos para tal efecto.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 71891 del 16 de septiembre de 2009.** *“Es deber de los terminales de transporte, mantener en perfecto orden y conservación todos los documentos derivados de la prestación de sus servicios, ya sean parte del archivo activo o inactivo sin consideración del tiempo que dichos archivos permanezcan sin ser consultados, hasta tanto el Ministerio de Transporte establezca los parámetros necesarios para definir destrucción de los mismos, recordando que la responsabilidad de los mismos recae en sus directivos”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 68272 del 13 de noviembre de 2007:** *“Con lo anterior queremos significar que los usuarios del transporte deben tener libre acceso al servicio, es decir deben libremente elegir el tipo de vehículo y la clase de servicio para desplazarse en una ruta, sin que exista publicidad en voz alta a favor de una determinada sociedad transportadora que por parte de los llamados pregoneros. (...) Con lo anterior queremos significar que la Terminal de Transporte de Pasto, puede sancionar a las empresas de transporte que permitan el pregoneo, sanción que será impuesta por el gerente de la terminal con fundamento en el procedimiento establecido en el manual operativo, siempre y cuando la falta se produzca al interior de la terminal y este estipulada en el mencionado manual.”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 24167 del 25 de mayo de 2006:** *“En virtud de las facultades de reglamentación y control sobre los terminales, puede el Gobierno Nacional, reformar en lo pertinente el Decreto 2762 de 2001, conservando la administración del programa de prevención, como un servicio auxiliar que debe ser prestado y administrado por los mismos terminales, teniendo en cuenta que la tasa de uso no es susceptible de fraccionamiento o desglose por parte de las empresas de terminales de transporte y unificar el valor de la tarifa que se cobra a los usuarios,*

entregándose totalmente a las sociedades administradoras de los terminales, que como se expuso, son entidades públicas, al igual que los ingresos que generan.”

**Concepto Ministerio de Transporte N° 34140 del 9 de julio de 2004:** “De lo antes expuesto se colige, que la prueba de alcoholimetría, se toma por cada despacho de origen y que la única entidad encargada de ejecutarla, es el administrador de los recursos que es un tercero, nombrado por el Terminal de Transporte o con las agremiaciones nacionales”

**Concepto Ministerio de Transporte N° 55970 del 25 de noviembre de 2005:** “... el valor de la prueba de alcoholimetría es un componente de la tasa de uso para el desarrollo de los programas de seguridad en la operación del transporte y los recursos serán recaudados por el terminal y depositados diaria e íntegramente en la cuenta que para el efecto establezca el organismo administrador del programa, el cual será creado por las entidades gremiales nacionales del transporte terrestre intermunicipal de pasajeros.”

## TÍTULO VI

### DERECHOS, DEBERES Y PROHIBICIONES DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE FRENTE A LOS TERMINALES DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR

**Decreto 2762 de 2001 Artículo 14. Derechos.** Las empresas transportadoras debidamente autorizadas o habilitadas para prestar el servicio de transporte de pasajeros, al utilizar los Terminales de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros tendrán los siguientes derechos:

1. Acceder a los servicios que prestan las empresas terminales de Transporte a través de su infraestructura, en condiciones de seguridad y comodidad.
2. Utilizar las áreas operativas de los terminales de conformidad con la distribución y asignación definida por la empresa Terminal respectiva.
3. Tener acceso, en condiciones de equidad, a los servicios conexos y complementarios que ofrecen las Terminales, dentro de las condiciones de uso establecidas.

**Decreto 2762 de 2001 Artículo 15. Deberes.** Son deberes de las empresas transportadoras usuarias de Terminales de Transporte los siguientes:

1. Cumplir con las disposiciones establecidas en la Ley y en el presente Decreto.
2. Cumplir las normas de tránsito dentro de los terminales.
3. Dar precisas instrucciones a los conductores, para detener sus vehículos en los puntos de control periférico de los terminales y permitir a las autoridades de transporte y tránsito la revisión del recibo de pago de las tasas de uso.
4. Pagar oportuna e integralmente las tasas de uso, las cuales serán cobradas por la Empresa Terminal de Transporte a las Empresas Transportadoras por los despachos efectivamente realizados, en los términos del presente Decreto y de la Resolución respectiva.
5. Suministrar información permanente, veraz y oportuna sobre el servicio, tanto a la empresa terminal como a los usuarios,

**Decreto 2762 de 2001 Artículo 16. Prohibiciones:** Se prohíbe a las Empresas Transportadoras de pasajeros, usuarias de los terminales:

1. La utilización de las áreas operacionales por un tiempo mayor a lo establecido en el correspondiente Manual Operativo.
2. La salida de sus vehículos de los terminales sin cancelar la tasa de uso respectiva.
3. Realizar actividades diferentes a las establecidas y definidas por el Manual Operativo para cada área.

4. Exender los tiquetes, por fuera de las taquillas asignadas a cada empresa.
5. Utilizar, permitir, patrocinar, tolerar o practicar el pregoneo o actos similares y emplear sistemas o mecanismos que coarten al usuario, la libertad de elección de la empresa transportadora de su preferencia para promover la venta de tiquetes.

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional, Sentencia T-708 de 2004

*...en ejercicio del poder de policía las autoridades pueden imponer restricciones razonables a la oferta de pasajes que se sucede dentro de las terminales de transporte, tendientes a preservar la libre elección de los usuarios del servicio, siempre que se trate de limitaciones proporcionadas y adecuadas a los fines perseguidos. Por ello la prohibición de toda intermediación de revoladores –como se designa a quienes anuncian a las empresas transportadoras de pasajeros por carretera- en la venta de tiquetes no se entiende razonable, en cuanto no regula el ejercicio de la actividad de promoción, con el objeto de preservar la libre elección de quienes demandan un servicio, sino que la suprime.*

*Además el alcance de la interferencia en la libre elección de un pasajero, por parte de quien le anuncia un servicio y se ofrece a acompañarlo hasta el lugar donde le será prestado, es similar a la intromisión de otros medios de publicidad hablada y escrita, que tratan de presionar a los consumidores para que actúen u omitan hacerlo de determinada manera, dado que la oferta de servicios es una actividad lícita y usual en la actividad comercial.*

*Ahora bien, es posible que a las autoridades del Municipio de Duitama los anime una intromisión inaceptable en la libertad de los pasajeros del terminal, al punto que la intermediación que ejercen desde hace 30 años los pregoneros les tiene que ser prohibida, pero para el efecto deberán seguirse los procedimientos establecidos, y determinar la responsabilidad y sanciones en cada caso concreto; sin que de ellos se siga una prohibición general, en especial cuando no se sopesan las consecuencias de la determinación, ni proponen alternativas a los problemas sociales y económicos que serán generados.*

*No resulta por ello suficiente, que la Terminal de Transportes de Duitama y la Empresa de Servicios Públicos de la misma ciudad resuelvan prohibir una actividad que se muestra legítima, y que las mismas han tolerado y organizado, fundados en una disposición de carácter general y abstracto, sin emprender la actuación administrativa dentro de la cual los afectados tendrán que ser oídos y las autoridades sopesar las situaciones que les serán propuestas. Porque sin entrar a considerar la decisión, está claro que la sola omisión del procedimiento comporta la vulneración de la Carta Política, y da lugar a la intervención del Juez constitucional, para el restablecimiento de los derechos quebrantados.*

6. Permitir el ascenso o descenso de los pasajeros a los vehículos en sitios diferentes a las plataformas destinadas para tal fin.
7. Permitir el ingreso de personas sin tiquete de viaje a la plataforma de ascenso.
8. Fomentar o tolerar toda práctica que genere desorden e indisciplina social.
9. Realizar en las áreas operativas de los terminales mantenimiento, aseo o arreglos mecánicos a los vehículos.
10. Recoger o dejar pasajeros dentro del área de influencia de cada terminal. Esta debe ser determinada por la autoridad territorial para cada caso en concreto.

**Adicionado Decreto 2028 de 2006 Artículo 5º.** Las obligaciones, deberes, prohibiciones y sanciones de que trata el Decreto 2762 de 2001, se aplicarán a las Terminales de Operación Satélite, Periférica.

## **TÍTULO VII DISPOSICIONES VARIAS**

**Decreto 2762 de 2001 Artículo 20.** *Traslado De Las Empresas Al Terminal.* Los Alcaldes Municipales podrán ordenar el traslado de las Empresas de Transporte a los Terminales, prohibiendo su funcionamiento en instalaciones particulares dentro del perímetro urbano de los respectivos municipios.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 14294 del 26 de marzo de 2006:** "... corresponde a la autoridad local asignar la localización de las sociedades transportadoras dentro de la respectiva jurisdicción, por lo tanto, este Despacho considera que el alcalde puede a través de un acto administrativo establecer el sitio donde puedan despachar las sociedades transportadoras."

**Decreto 2762 de 2001 Artículo 21.** Consejo Consultivo De Terminales De Transporte. Crease el consejo consultivo de terminales de transporte como un organismo asesor y consultor del Ministerio de Transporte, el cual estará integrado de la siguiente manera:

- El Ministro de Transporte o su delegado, quien lo presidirá
- Un (1) representante de las entidades gremiales nacionales del transporte intermunicipal de pasajeros.
- Un (1) representante de las entidades gremiales de los terminales de transporte terrestre

Dicho Consejo se reunirá de manera ordinaria una vez cada semestre y de manera extraordinaria cuando lo convoque un número plural de sus integrantes, y tendrá como función principal hacer recomendaciones al Ministerio de Transporte, con relación a las políticas generales sobre terminales de transporte

**Decreto 2762 de 2001 Artículo 22.** Colaboración De Las Autoridades De Transito. Con el fin de contribuir al cumplimiento de las disposiciones contenidas en el presente Decreto, las autoridades de transporte y tránsito nacionales y locales, velarán para que las empresas transportadoras utilicen los terminales de transporte terrestre de conformidad con el presente decreto y exigirán el comprobante que acredite la cancelación de las tarifas de las tasas de uso. Igualmente controlarán que las empresas transportadoras hagan uso de las vías de salida e ingreso a los terminales, y no recojan pasajeros por fuera del terminal de transporte.

**Decreto 2762 de 2001 Artículo 23.** Cumplimiento De Las Normas. Las autoridades de policía colaborarán con los Gerentes de las terminales para velar por el cumplimiento de las normas establecidas por este Decreto.

**Decreto 2762 de 2001 Artículo 24.** Transitorio. La terminales de transporte actualmente en funcionamiento, dentro del año siguiente a la vigencia del presente decreto, deberán obtener de parte del Ministerio de transporte la respectiva HOMOLOGACION de su habilitación, para lo cual deberán enviar la justificación técnica de que trata el artículo 9° del presente decreto, junto con el respectivo manual operativo para refrendación por parte del Ministerio. A partir de esa fecha, si no se ha obtenido la respectiva HOMOLOGACION la empresa terminal no estará autorizada para cobrar las tasas de uso.

**Decreto 2762 de 2001 Artículo 25.** Vigencia. El presente decreto rige a partir de la fecha de su publicación y deroga expresamente el Decreto 3157 de 1984 y, los Acuerdos 02 de 1985, 06 de 1986 y 15 de 1992 expedidos por la Junta Nacional de Terminales de Transporte y demás disposiciones que le sean contrarias.

## SECCIÓN VIII ACCESIBILIDAD

**Decreto 1660 de 2003 Artículo 9°. Espacio.** En los medios de transporte público colectivo de pasajeros en cualquiera de los modos, debe reservarse el espacio físico necesario para que se puedan depositar aquellas ayudas como bastones, muletas, sillas de ruedas y cualquier otro aparato o mecanismo que constituya una ayuda técnica para una persona con discapacidad, sin que esto represente costo adicional para dichas personas.

De la misma forma se deberá permitir a las personas con discapacidad, el acompañamiento de ayudas vivas sin costo adicional.

**Parágrafo 1°.** En todo caso el transporte de los dispositivos anteriores debe efectuarse de tal modo que por ningún motivo obstaculice una rápida evacuación en caso de emergencia, ni obstruya el acceso a los equipos o las salidas de emergencia, donde estas existan.

**Parágrafo 2°.** En el modo aéreo se atenderá a la reglamentación vigente sobre la materia, contenida en los «Reglamentos Aeronáuticos de Colombia para el transporte de pasajeros discapacitados».

**Decreto 1660 de 2003 Artículo 10. Terminales accesibles.** Para efectos del presente decreto, se consideran como terminales accesibles de transporte de pasajeros, los sitios destinados a concentrar las salidas, llegadas y tránsitos de los equipos de transporte público en cada localidad, que reúnan las condiciones mínimas que a continuación se detallan:

1. Accesos para entradas y salidas de los medios de transporte.
2. Accesos para entradas y salidas de pasajeros, independientes de los medios de transporte.
3. Zonas de espera independientes de los andenes.
4. Mecanismos de información y señalización visual, sonora y/o táctil, que garanticen el acceso a dicha información a las personas con discapacidad auditiva y/o visual.
5. Zona alternativa de paso, debidamente señalizado, que permita el acceso de personas con movilidad reducida, en aquellos sitios en donde se utilicen torniquetes, registradoras u otros dispositivos que hagan dispendioso el acceso de las personas con discapacidad física.
6. Andenes de peatones o mixtos accesibles que permitan la unión entre la vía pública y los accesos a las instalaciones, según los conceptos establecidos en la Norma Técnica NTC 4695 accesibilidad de las personas al medio físico. Señalización para tránsito peatonal en el espacio público urbano.
7. Las áreas de circulación en el interior de los terminales, así como el acceso a los servicios y vehículos, deberán cumplir con los requisitos básicos de accesibilidad de las normas técnicas referentes a pisos, iluminación y rampas.
8. Los bordes de los andenes deberán estar señalizados en el suelo con una franja de textura y color diferenciada respecto al resto del pavimento.
9. Para el reposo de las personas con movilidad reducida se debe disponer de suficientes apoyos isquiáticos a altura que oscile entre 0,75 y 0.85 metros, separados como mínimo a 12 cms. de la pared.
10. En los andenes deberá disponerse de un nivel de iluminación mínima de 200 luxes, a una altura de un (1) metro sobre el nivel del suelo.
11. Deberán contar con por lo menos dos (2) baños accesibles, uno por cada sexo.

12. Las escaleras deberán cumplir con las especificaciones contenidas en la Norma Técnica NTC 4145 Accesibilidad de las personas al medio físico. Edificios. Escaleras. 13. Los pasillos y corredores con la Norma Técnica NTC 4140, Accesibilidad de las personas al medio físico, edificios. Pasillos y corredores. Características Generales. Los bordillos, pasamanos y agarraderas con la Norma Técnica NTC 4201, Accesibilidad de las personas al medio físico edificios. Equipamientos. Bordillos, pasamanos y agarraderas, los peatonales con la Norma Técnica NTC 4279, Accesibilidad de las personas al medio físico. Espacios urbanos y rurales. Vías de circulación peatonales planas, la señalización exterior con la Norma Técnica NTC 4695, Accesibilidad de las personas al medio físico. Señalización para el tránsito peatonal en el espacio público urbano. La señalización interior con la Norma Técnica NTC 4144, Accesibilidad de las personas al medio físico. Edificios. Señalización, y las rampas con la Norma Técnica NTC 4143 Accesibilidad de las personas al medio físico. Edificios. Rampas fijas.

14. Contar con salidas de emergencia debidamente señalizadas y con demás elementos de seguridad establecidos en la Ley 9ª de 1979 o las que la modifiquen o adicione y sus normas reglamentarias.

**Decreto 1660 de 2003 Artículo 11. Condiciones de accesibilidad nuevos terminales.** Las estaciones, terminales o portales, de transporte público de pasajeros, de nueva construcción, en todo el territorio nacional, en lo que se refiere a los espacios de acceso a las instalaciones, la vinculación de los espacios de servicios y espacios de acceso a los equipos deben ser accesibles en las condiciones establecidas en el presente Decreto y las normas vigentes sobre accesibilidad.

Concepto Ministerio de Transporte N° 6507 del 8 de febrero de 2008: “Las estaciones, terminales o portales, de transporte público de pasajeros, de nueva construcción, en todo el territorio nacional, en lo que se refiere a los espacios de acceso a las instalaciones, la vinculación de los espacios de servicios y espacios de acceso a los equipos deben ser accesibles.”

**Decreto 1660 de 2003 Artículo 12. Acondicionamiento.** En un término no mayor a tres (3) años, contados a partir de la publicación del presente decreto, las terminales y estaciones de transporte público de pasajeros en cualquiera de los modos, deben acondicionarse integralmente de acuerdo con lo establecido en este Decreto.

**Decreto 1660 de 2003 Artículo 13. Vehículos accesibles.** El Ministerio de Transporte, dentro del año siguiente a la publicación del presente decreto, mediante acto administrativo, establecerá los parámetros mínimos que deberá poseer un vehículo de transporte colectivo terrestre automotor de pasajeros, para ser considerado como accesible.

**Decreto 1660 de 2003 Artículo 14. Accesibilidad del parque automotor nuevo.** A partir del 1° de julio del año 2005, el veinte por ciento (20%) del parque automotor de cada empresa, que ingrese por primera vez al servicio, por registro inicial o reposición, deberá ser accesible de acuerdo a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.

**Parágrafo 1º.** Las fracciones resultantes de aplicar este porcentaje, iguales o superiores a 0.5 se aproximarán a la unidad inmediatamente superior y las fracciones inferiores a 0.5 se aproximarán a la unidad inmediatamente inferior. En todo caso, el número de vehículos accesibles resultante no puede ser menos a uno (1) por empresa.

**Parágrafo 2°.** El porcentaje establecido en el presente artículo será incrementado en un veinte por ciento (20%), cada año, hasta llegar al cien por ciento (100%) de accesibilidad en los vehículos que ingresen por primera vez al servicio.

**Decreto 1660 de 2003 Artículo 15. Reglamentación y control.** Para el servicio de transporte de radio de acción municipal, distrital y/o metropolitano, las rutas y horarios de utilización de los vehículos accesibles, serán reglamentadas por las autoridades municipales y para el radio de acción intermunicipal o nacional, por el Ministerio de Transporte, de acuerdo con el estudio de necesidades.

A las autoridades de transporte y tránsito, les corresponderá la verificación y control del cumplimiento de los porcentajes de vehículos accesibles, dentro de las condiciones del presente decreto, en su respectivo radio de acción.

**Decreto 1660 de 2003 Artículo 16. Acondicionamiento mínimo de equipos en uso.** Las empresas de transporte colectivo terrestre automotor de pasajeros, deberán acondicionar en todo vehículo de capacidad igual o superior a 20 pasajeros, dos (2) sillas, dotadas de cinturón de seguridad, lo más cercano a las puertas de acceso y señalizadas adecuadamente, para uso preferencial por parte de los pasajeros con discapacidad.

**Parágrafo.** Las empresas contarán con un plazo de un (1) año a partir de la fecha de publicación del presente Decreto, para cumplir con lo establecido en el presente artículo.

**Decreto 1660 de 2003 Artículo 17. Exención.** Los vehículos diseñados, construidos o destinados exclusivamente al transporte de las personas con discapacidad, siempre que estas ocupen el vehículo, estarán exentos de las medidas restrictivas de circulación que establezcan las autoridades locales. Estas autoridades reglamentarán las condiciones para circulación de estos vehículos de acuerdo con las características propias de cada distrito o municipio. En todo caso, esta norma estará vigente hasta cuando se verifique la equiparación de oportunidades al acceso al transporte público, de las personas con discapacidad.

**Parágrafo.** Para tener derecho a la exención de que trata el presente artículo, las personas con discapacidad de carácter permanente, los centros de atención especial y de rehabilitación de discapacitados, junto con los vehículos respectivos según sea el caso, deberán inscribirse ante el organismo de tránsito correspondiente, quien expedirá El salvoconducto de rigor, para lo cual la autoridad local competente reglamentará los requisitos mínimos que deberán acreditarse para su obtención. Estos vehículos además deberán portar en un lugar visible, el símbolo universal de accesibilidad descrito en el artículo 3° del presente decreto y el salvoconducto expedido por el Organismo de Tránsito.

## LIBRO SEGUNDO TRANSPORTE ESPECIAL DE PASAJEROS

### SECCIÓN I ASPECTOS GENERALES

#### TÍTULO I OBJETO Y PRINCIPIOS

**Ley 769 de 2002 Artículo 84. Normas para el transporte de estudiantes.** En el transporte de estudiantes, los conductores de vehículos deberán garantizar la integridad física de ellos especialmente en el ascenso y descenso del vehículo. Los estudiantes ocuparán cada uno un puesto, y bajo ninguna circunstancia se podrán transportar excediendo la capacidad transportadora fijada al automotor, ni se permitirá que éstos vayan de pie. Las autoridades de tránsito darán especial prelación a la vigilancia y control de esta clase de servicio.

Si fuere el caso los demás vehículos que circulen por las vías de uso público, detendrán su marcha para facilitar el paso del vehículo de transporte escolar o para permitir el ascenso o descenso del estudiante.

Así mismo, los vehículos de transporte especial de estudiantes llevarán en el vehículo señales preventivas, las cuales usarán conforme lo establezca el Ministerio de Transporte.

**Decreto 174 de 2001 Artículo 1º. Objeto y principios.** El presente decreto tiene como objeto reglamentar la habilitación de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial y la prestación por parte de estas de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a los cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la ley y los Convenios Internacionales.

#### TÍTULO II AMBITO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES

**Decreto 174 de 2001 Artículo 2º. Ámbito de aplicación.** Las disposiciones contenidas en el presente decreto se aplicarán integralmente a la modalidad del Transporte Público Terrestre Automotor Especial, en todo el territorio nacional, de acuerdo con los lineamientos establecidos en las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996.

**Decreto 174 de 2001 Artículo 3°.** *Actividad transportadora.* De conformidad con el artículo 6° de la Ley 336 de 1996, se entiende por actividad transportadora un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes, basadas en los reglamentos del Gobierno Nacional.

**Decreto 174 de 2001 Artículo 4°.** *Transporte público.* De conformidad con el artículo 3° de la Ley 105 de 1993, el 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.

Concepto Ministerio de Transporte N° 5273 del 21 de febrero de 2005: "Con fundamento en lo expuesto esta Asesoría Jurídica considera que no es viable prestar el servicio público de transporte de pasajeros en un vehículo de servicio particular con vagones adoptados en su parte posterior, toda vez que éste servicio se debe prestar únicamente por empresas legalmente constituidas y debidamente habilitadas por la autoridad de transporte competente y con equipos de servicio público"

**Decreto 174 de 2001 Artículo 5°.** *Transporte privado.* De acuerdo con el artículo 5° de la Ley 336 de 1996, 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.

Cuando no se utilicen equipos propios, la contratación del servicio de transporte deberá realizarse con empresas de transporte público legalmente constituidas y debidamente habilitadas.

**Decreto 174 de 2001 Artículo 6°.** *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, 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.

Conceptos Ministerio de Transporte N° 21546 del 20 de abril de 2007, 31770 del 6 de junio de 2007, 74111 del 24 de febrero de 2009, 113611 del 30 de marzo de 2010: "El 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**... que requieren de un servicio expreso y que para todo evento se hará con fundamento en un contrato escrito, suscrito entre la empresa de transporte y ese **grupo específico de usuarios**"

Comentario del Editor: De acuerdo a la acepción que el reglamento le otorga a esta modalidad de servicio, podemos indicar que se identifican cuatro tipos de prestación: (a) transporte escolar, (b) transporte turístico, (c) transporte de asalariados y (d) transporte de discapacitados, ello de acuerdo al grupo especial de personas cuya necesidad de traslado se pretende satisfacer. Ahora bien, debe tenerse presente que esta disposición establece como requisito de operación de esta modalidad de servicio el contrato escrito, circunstancia esta que es diferente a las condiciones contractuales, en otros términos, el reglamento establece la necesidad de que el contrato de transporte sea escrito para efecto de sustentar la operación del equipo, pero ello no quiere decir que con esto se le esté dando un carácter solemne al contrato de transporte, dado que conforme al Código de Comercio este tipo de contrato es consensual.

Reglamentación: Resolución 4693 de 2009

**Resolución 4693 de 2009 Artículo 1°.** Establecer las condiciones mínimas para la celebración de contratos de servicio público de transporte especial con cada uno de los grupos de usuarios, previstos en el artículo 6° del Decreto número 174 de 2001, así:

1. **Contrato para transporte de estudiantes:** Es el que se suscribe entre el Centro Educativo o la Asociación de Padres de familia o un grupo de padres de familia con una empresa de servicio público de transporte especial debidamente habilitada para esta modalidad, cuyo objeto sea la prestación del servicio de transporte de sus estudiantes entre el lugar de residencia y el establecimiento educativo, incluyendo las salidas extracurriculares.

**Comentario del Editor:** Es de anotar que la asociación de padres de familia podrá suscribir el referido contrato de transporte siempre y cuando tenga personería jurídica dado que se requiere dicha condición para tener la capacidad de obligar y obligarse, cuando la contratación la realiza un grupo de padres de familia, deben suscribirse por tanto, tantos contratos cuantos padres de familia formen parte del grupo.

2. **Contrato para transporte de asalariados:** Es el que celebra una empresa para sus trabajadores o entidad con una empresa de servicio público de transporte especial debidamente habilitada para esta modalidad, cuyo objeto sea la prestación del servicio de transporte de sus empleados.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 35841 del 16 de abril de 2010** “*En cuanto se refiere a la prestación del servicio de transporte para los empleados de una empresa, es preciso señalar que de conformidad con la normatividad vigente, cuando quiera que se preste el servicio de transporte a los empleados de una empresa, la misma deberá hacerlo con equipos propios (transporte privado), pues en caso contrario, deberá contratar el transporte de dicho personal con una empresa de transporte público legalmente constituida y debidamente habilitada para el efecto)*”

3. **Contrato para transporte de turistas:** Es el suscrito entre el prestador de servicios turísticos (agencias de viajes) con una empresa de servicio público de transporte especial debidamente habilitada para esta modalidad, cuyo objeto sea el traslado de turistas incluidos dentro de planes turísticos.

4. **Contrato para un grupo específico de usuarios (transporte de particulares):** Es el que celebra el representante de un grupo específico de usuarios con una empresa de servicio público de transporte especial debidamente habilitada para esta modalidad, cuyo objeto sea la realización de un servicio de transporte expreso para trasladar a todas las personas que hacen parte del grupo desde un mismo municipio origen, hasta un mismo municipio destino para todos y el suscribe el contrato de transporte paga la totalidad del valor del servicio.

**Parágrafo 1°.** Bajo ninguna circunstancia se podrá contratar directamente el servicio entre el propietario, tenedor y conductor de un vehículo con los grupos de usuarios señalados en el presente artículo o con personas individualmente.

**Parágrafo 2°.** El contrato de transporte de que trata el presente artículo deberá reposar en los archivos de la empresa y el extracto del contrato deberá corresponder al contrato, so pena de incurrir en servicio no autorizado.

**Resolución 4693 de 2009 Artículo 2°.** Prohibir la suscripción de contratos de transporte público especial con juntas de acción comunal, administradores y consejos de administración de conjuntos residenciales y con personas individualmente.

**Resolución 4693 de 2009 Artículo 3°.** Las empresas o propietarios de servicio público de transporte especial o los prestadores de esta modalidad de servicio que consagran los Decretos 174 de 2001 y 805 de 2008, que incumplan las disposiciones de la presente resolución incurrirán en las sanciones previstas en el Decreto 3366 de 2003 por prestar un servicio no autorizado.

**Resolución 4693 de 2009 Artículo 4°.** Las Autoridades Competentes velarán por el estricto cumplimiento de la presente resolución.

**Conceptos Ministerio de Transporte N° 31681 del 28 de octubre de 2009 y 8661 del 11 de diciembre de 2009:** “*En materia de transporte público especial, dicho transporte tiene la calidad de expreso (es decir solo para ese grupo específico y homogéneo de personas), bajo los parámetros y condiciones establecidos para tal efecto,*

*a ese grupo de personas, desde un mismo municipio de origen hasta un mismo municipio de destino, no siendo viable en consecuencia, prestar el servicio en mención, en un mismo municipio o ciudad de origen – destino, toda vez que desnaturaliza, el servicio de transporte especial, convirtiéndose de hecho en transporte colectivo municipal, metropolitano o distrital de pasajeros, lo que nos ubica en otra modalidad de servicio.”*

**Decreto 174 de 2001 Artículo 7°. Definiciones.** Para la interpretación y aplicación del presente decreto, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

**Edad del equipo automotor.** Es el cálculo resultante de la diferencia entre el año que sirve de base para la evaluación o estudio y el año del modelo del vehículo.

**Edad del parque automotor.** Es el promedio ponderado de la edad de todo el equipo de la empresa, independiente de la clase de vehículo.

**Paz y salvo.** Es el documento que expide la empresa a propietario del vehículo, en el que consta la inexistencia de obligaciones derivadas exclusivamente del contrato para la vinculación.

**Plan de rodamiento.** Es la programación para la utilización plena de los vehículos vinculados a una empresa para que de manera racional y equitativa cubran la totalidad de los servicios, contemplando el mantenimiento de los mismos.

**SMMLV** Salario mínimo mensual legal vigente.

### **TÍTULO III AUTORIDADES COMPETENTES**

**Decreto 174 de 2001 Artículo 8°. Autoridad De Transporte.** Para todos los efectos a que haya lugar, el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial será regulado por el Ministerio de Transporte.

**Decreto 174 de 2001 Artículo 9°. Control Y Vigilancia.** La inspección, vigilancia y control de la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial estará a cargo de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

### **SECCIÓN II HABILITACIÓN**

#### **TÍTULO I PARTE GENERAL**

**Decreto 174 de 2001 Artículo 10. Habilitación.** Las empresas legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, deberán solicitar y obtener habilitación para operar. La habilitación lleva implícita la autorización para la prestación del Servicio Público de Transporte en esta modalidad.

La habilitación concedida autoriza a la empresa para prestar el servicio solamente en la modalidad solicitada. Si la empresa, pretende prestar el servicio de transporte en una modalidad diferente, debe acreditar ante la autoridad competente de la nueva modalidad, los requisitos de habilitación exigidos.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 16276 del 4 de junio de 2003:** " Por lo anterior solo las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor son las autorizadas por el Estado Colombiano para prestar el servicio de transporte público, con vehículos matriculados en el servicio público y para que las personas naturales o jurídicas con actividad mercantil diferente al transporte, pueda trasladar personas o cosas de un lugar a otro en vehículos de servicio público deberán suscribir el contrato de transporte respectivo, conforme lo prevé el Decreto 174 de 2001, por el cual se reglamenta esta clase de transporte."

**Concepto Ministerio de Transporte N° 26097 del 21 de agosto de 2003:** "... las normas permiten que una empresa de transporte especial pueda habilitarse para prestar el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera. (...) la empresa de transporte que presta servicio especial no puede destinar la totalidad de su parque automotor para prestar el servicio regular de transporte de pasajeros por carretera."

**Decreto 174 de 2001 Artículo 11. Empresas nuevas.** Ninguna empresa nueva podrá entrar a prestar el servicio hasta tanto el Ministerio de Transporte le otorgue la habilitación correspondiente. Cuando las autoridades de control y vigilancia constaten la prestación del servicio sin autorización, esta se le negará y no podrá presentar una nueva solicitud de habilitación antes de doce (12) meses.

**Decreto 174 de 2001 Artículo 12. Empresas en funcionamiento.** Las empresas que a la fecha de entrada en vigencia del presente decreto cuentan con licencia de funcionamiento vigente, podrán continuar prestando el servicio de transporte autorizado hasta tanto el Ministerio de Transporte decida sobre su solicitud de habilitación, la cual deberá ser presentada dentro del término establecido en el artículo 70 de esta disposición.

Si la empresa presenta la solicitud de manera extemporánea o el Ministerio de Transporte le niega la habilitación, no podrá continuar prestando el servicio.

## **TÍTULO II CONDICIONES Y REQUISITOS**

**Decreto 174 de 2001 Artículo 13. Requisitos.** Para obtener la habilitación y la autorización para la prestación del servicio en la modalidad del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, las empresas deberán acreditar los siguientes requisitos, que aseguren el cumplimiento del objetivo definido en el artículo 1° del presente decreto:

1. Solicitud dirigida al Ministerio de Transporte, suscrita por el representante legal.
2. Certificado de existencia y representación legal, expedido con una antelación máxima de treinta (30) días hábiles, en el que se determine que dentro de su objeto social desarrolla la industria del transporte.
3. Indicación del domicilio principal y relación de sus oficinas y agencias, señalando su dirección.
4. Descripción de la estructura organizacional de la empresa relacionando la preparación especializada y/o la experiencia laboral del personal administrativo, profesional, técnico y tecnólogo contratado por la empresa.

GGG

**Concepto Ministerio de Transporte N° 33194 del 1 de agosto de 2005: Ver Página 394**

**Concepto Ministerio de Transporte N°5907 del 13 de febrero de 2006: Ver Página 394**

5. Certificación firmada por el representante legal sobre la existencia de los contratos de vinculación del parque automotor que no sea propiedad de la empresa. De los vehículos propios se indicará este hecho.
6. Relación del equipo de transporte propio, de socios o de terceros, con el cual prestará el servicio, con indicación del nombre y cédula del propietario, clase, marca, placa, modelo, número del chasis, capacidad y demás especificaciones que permitan su identificación, de acuerdo con las normas vigentes.
7. Descripción y diseño de los distintivos de la empresa.
8. Certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia del programa de reposición del parque automotor, con que contará la empresa.

**Conceptos Ministerio de Transporte N° 53256 del 15 de noviembre de 2005, 15078 del 3 de abril de 2006 y 20823 del 8 de mayo de 2006:** "...lo anterior significa que la modalidad de servicio especial no está autorizada para captar recursos para el fondo de reposición, toda vez que estos fondos se exigen únicamente al servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera de acuerdo con la Resolución 364 de 2000. Así las cosas, esta asesoría jurídica considera sobre el tema consultado que si el vehículo desvinculado de la empresa (...) se trasladó a una empresa de servicio público de transporte especial, su propietario tendría derecho a que se le entregara los dineros ahorrados en el fondo de reposición en virtud a que la empresa de servicio especial no está facultada para captar recursos por concepto de los fondos de reposición, toda vez que no han sido reglamentados para esta modalidad de servicios."

**Concepto Ministerio de Transporte N° 20129 del 16 de abril de 2007.** "Así las cosas, de acuerdo con lo previsto en el Decreto 174 de 2001, el servicio público de transporte terrestre automotor especial, si **debe crear programas de reposición**, entendido como el mecanismo para poder mejorar el parque automotor, pero no están obligados a crear o establecer fondos de reposición, como tampoco el recaudo cuando se preste el servicio mediante convenios de colaboración empresarial"

**Concepto Ministerio de Transporte N° 14562 del 14 de marzo de 2008:** "El artículo 6° de la Ley 105 de 1993 señala que la vida útil máxima de los vehículos terrestres de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto será de veinte (20) años. El Ministerio de Transporte exigirá la reposición del parque automotor, garantizando que se sustituyan por nuevos los vehículos que hayan cumplido su ciclo de vida útil. Lo anterior para significar que el servicio especial no estaría cobijado con el término de vida útil previsto en la citada norma."

**Concepto Ministerio de Transporte N° 31921 del 20 de agosto de 2009:** "En el evento que el vehículo de marras, se desvincule de la empresa de Transporte Público terrestre Automotor en la modalidad de especial y se vincule nuevamente a la modalidad de Pasajeros por Carretera, la que se reitera, se rige por el Decreto 171 de 2001, los descuentos para el Fondo de Reposición se efectuaran a partir de la fecha de vinculación a ella"

**Concepto Ministerio de Transporte N° 43049 del 28 de julio de 2008:** "Los propietarios de los vehículos de servicio especial no están obligados a chatarrizar los vehículos. Ahora bien, si chatarrizan es porque consideran que los automotores son obsoletos para prestar el servicio público de transporte y las empresas de servicio especial deben permitir el ingreso de la nueva unidad siempre y cuando el otro vehículo salga del servicio, es decir, se someta a un proceso de desintegración física"

**Concepto Ministerio de Transporte N° 4431 del 09 de octubre de 2009:** "Según el artículo 6 de la Resolución 2694 del 4 de julio de 2008, los vehículos clase automóvil con tarjeta de operación vigente, pueden ser objeto de reposición por desintegración física total, previa cancelación de la licencia de tránsito y de la tarjeta de operación"

**Concepto Ministerio de Transporte N° 82533 del 18 de mayo de 2010:** " Se considera que el precitado artículo 6 de la Ley 105 de 1993, se refiere indistintamente al transporte colectivo de pasajeros, el cual en el sentir de esta Oficina Asesora Jurídica, abarca tanto el colectivo de pasajeros por carretera, como el mixto de radio de acción nacional y el servicio especial que regula el Decreto 174 de 2001, toda vez que éste último se presta a un grupo **específico de personas** y por tanto, tratándose de transporte de pasajeros, se entiende comprendido el servicio especial, razón por la

*cual es susceptible de reglamentación en lo atinente a la reposición del parque automotor de dicha modalidad de servicio”*

9. Certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia del programa de revisión y mantenimiento preventivo que desarrollará la empresa para los equipos con los cuales prestará el servicio.

10. Sistema de comunicación bidireccional entre la empresa y todos los vehículos.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 38850 del 15 de agosto de 2003:** “Los teléfonos celulares no se deben tener en cuenta como sistemas de comunicación bidireccional.”

11. Estados financieros básicos<sup>157</sup> certificados de los dos (2) últimos años, con sus respectivas notas. Las empresas nuevas solo requerirán el balance general inicial.

12. Declaración de renta de la empresa solicitante de la habilitación, correspondiente a los dos (2) años gravables anteriores a la presentación de la solicitud, si por Ley se encuentra obligada a cumplirla.

13. Demostración de un capital pagado<sup>158</sup> o patrimonio líquido<sup>159</sup> de acuerdo con el valor resultante del cálculo que se haga en función de la clase de vehículo y el número de unidades fijadas en la capacidad transportadora para cada uno de ellos, el cual no será inferior a trescientos (300) smmlv, según la siguiente tabla:

Clase de vehículo: smmlv

GRUPO A 4 a 9 pasajeros (campero, automóvil, camioneta) 3

GRUPO B 10 a 19 pasajeros (Microbús) 4

GRUPO C más de 19 pasajeros (Bus, Buseta) 5

Las empresas podrán acogerse a las siguientes fechas y porcentajes para acreditar el capital pagado o patrimonio líquido:

- A la fecha de la solicitud de la habilitación el 70%
- A marzo 31 del año 2002 el 85%
- A marzo 31 del año 2003 el 100%

El salario mínimo mensual legal vigente a que se hace referencia, corresponde al vigente al momento de cumplir el requisito.

El capital pagado o patrimonio líquido de las empresas asociativas del sector de la economía solidaria será el precisado en la Legislación Cooperativa, Ley 79 de 1988 y las demás normas concordantes vigentes.

**Reglamentación:** Decreto 4668 de 2006 (Ver Página 86)

---

<sup>157</sup> Ver pie de página 96

<sup>158</sup> Ver pie de página 97

<sup>159</sup> Ver pie de página 98

Durante los primeros cuatro (4) meses de cada año, las empresas habilitadas deberán ajustar este capital pagado o patrimonio líquido de acuerdo con la capacidad transportadora con la que finalice el año inmediatamente anterior.

La habilitación para empresas nuevas no estará sujeta al análisis de los factores financieros, pero sí a la comprobación del pago del capital o patrimonio líquido exigido.

14. Copia de las pólizas vigentes de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas en el presente decreto.

15. Duplicado al carbón de la consignación a favor del Ministerio de Transporte por pago de los derechos correspondientes, debidamente registrados por la entidad recaudadora.

**Parágrafo 1º.** Las empresas que cuenten con revisor fiscal, podrán suplir los requisitos establecidos en los numerales 11, 12 y 13 con una certificación suscrita por el representante legal, el contador y el revisor fiscal de la empresa, donde conste la existencia de las declaraciones de renta y de los estados financieros, con sus notas y anexos, ajustados a las normas contables y tributarias, en los últimos dos (2) años y el cumplimiento del capital pagado o patrimonio líquido requerido. Con esta certificación, deberá adjuntar copia de los Dictámenes e Informes y de las notas a los estados financieros, presentados a la respectiva asamblea o junta de socios, durante los mismos años.

**Parágrafo 2º.** Las empresas nuevas deberán acreditar los requisitos establecidos en los numerales 5, 6, y 14 dentro de un término no superior a seis (6) meses improrrogables contados a partir de la ejecutoria de la resolución que le otorga la correspondiente habilitación, de lo contrario esta será revocada.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 47904 del 16 de agosto de 2007** *Para la acreditación de los numerales 5, 6 y 14 del artículo 13 del Decreto 174 de 2001, el término de los seis (6) meses calendario siguientes a la ejecutoria de la resolución de habilitación es improrrogable, las empresas deberán tramitar y obtener la asignación de la capacidad transportadora, las tarjetas de operación la relación del equipo con el cual se prestará el servicio y acreditar la existencia de las pólizas establecidas en el artículo 17 del decreto para poder iniciar la prestación del servicio."*

**Reglamentación:** Resolución 4000 de 2005

**Resolución 4000 de 2005 Artículo 1º. Modificado Resolución 3097 de 2009 Artículo 1º.** A partir de la vigencia de la presente resolución solo se autorizará la habilitación de nuevas empresas en la modalidad de servicio público de transporte terrestre especial, en aquellos municipios donde no exista empresa habilitada para la prestación de este servicio y exista demanda de servicio insatisfecha debidamente demostrada

**Resolución 4000 de 2005 Artículo 2º. Modificado Resolución 3097 de 2009 Artículo 2º.** La Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte, previa evaluación de las solicitudes, podrá emitir concepto respecto a la viabilidad de habilitar empresas en aquellos municipios del país donde no existan empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte especial y exista demanda insatisfecha demostrada

**Resolución 4000 de 2005 Artículo 3º.** Las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte ajustarán la capacidad transportadora de las empresas de transporte terrestre automotor especial de acuerdo con el número de vehículos vinculados a la entrada en vigencia de la presente disposición, mediante resolución motivada.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 28983 del 03 de agosto de 2010** *"La Res. 04000 de 2005, estableció como condición para el ingreso de nuevas unidades que se hubiese realizado el respectivo ajuste, se entiende que a aquellas empresas a las cuales se les ha autorizado el ingreso de nuevas unidades con posterioridad al mencionado acto, comprobaron la necesidad de equipo base en los contratos celebrados y se les ajustó la*

*capacidad previo a la autorización de nuevas unidades por lo que no podría realizarse un nuevo ajuste. Ahora, en el entendido que solamente procede la autorización para el ingreso de nuevas unidades cuando la capacidad autorizada está totalmente utilizada, la Dirección territorial tendría que ajustar la capacidad asignada para poder autorizar la ampliación.”*

**Resolución 4000 de 2005 Artículo 4°.** Las Direcciones Territoriales modificarán la capacidad transportadora de las empresas prestadoras del servicio público de transporte terrestre automotor especial que hubiere sido autorizada por grupos, en el sentido de fijarla por clase de vehículo con base en las vinculaciones registradas a la entrada en vigencia de la presente resolución, verificando que se cumpla con la tipología vehicular homologada para esta modalidad de servicio.

**Resolución 4000 de 2005 Artículo 5°.** Una vez ajustada la capacidad transportadora de que trata el artículo tercero de la presente resolución, las empresas que lo requieran podrán solicitar ingreso de nuevas unidades de conformidad con lo dispuesto en los artículos 33 y 34 del Decreto 174 de 2001, adjuntando copia de los respectivos contratos de servicio de transporte, los cuales deben cumplir con las formalidades y requisitos exigidos en las normas que regulan la contratación con personas jurídicas de derecho público o privado, para su ejecución y validez.

**Resolución 4000 de 2005 Artículo 6°.** . Las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor especial, excepcionalmente podrán vincular y obtener tarjeta de operación para vehículos clase camioneta doble cabina con platón, exclusivamente para el cumplimiento de contratos celebrados con entidades del Estado o particulares, en los que se describa clara e inequívocamente que el servicio a prestar consiste en el transporte simultáneo de su personal y equipos, materiales, herramientas y otros similares, que se requieran para el desarrollo de las funciones propias de la actividad a desempeñar.

**Conceptos Ministerio de Transporte N° 7829 del 16 de febrero de 2007 y 42757 del 26 de julio de 2007**

*“Ahora bien, teniendo en cuenta el artículo 6 de la citada resolución las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor especial, excepcionalmente podrán vincular y obtener tarjeta de operación para los vehículos clase doble cabina con platón, exclusivamente para el cumplimiento de contratos celebrados con Entidades del Estado o particulares, en lo que describa clara e inequívocamente que el servicio a prestar consiste en el transporte simultáneo de su personal y equipos, materiales, herramientas y otros similares, que se requieran para el desarrollo de las funciones propias de la actividad a desempeñar.”*

**Concepto Ministerio de Transporte N°40577 del 22 de agosto de 2006:**“... solamente si se demuestra que

*existe un contrato suscrito por una entidad del Estado o un particular y la empresa de transporte, se podrá expedir la tarjeta de operación, (para una camioneta doble cabina) la cual debe ser tramitada por la sociedad transportadora en la Dirección Territorial (...) previo el cumplimiento de los requisitos que exige el Decreto 174 de 2001.”*

**Concepto Ministerio de Transporte N°15057 del 3 de abril de 2006:** “... las camionetas doble cabina con

*platón no están autorizadas para realizar viajes ocasionales por estar homologadas como mixtas y eventualmente pueden vincularse al servicio especial (resolución 4000 de 2005)”*

**Resolución 4000 de 2005 Artículo 7°. Modificado Resolución 3097 de 2009 Artículo 3°.** Con base en lo preceptuado en el artículo 48 del Decreto 174 de 2001, la vigencia de la tarjeta de operación expedida para la clase de vehículo camioneta doble cabina será de un año. Si la duración del mismo es de más de dos (2) años, se expedirá inicialmente por este período y se renovará sucesivamente hasta su vencimiento, sin exceder de dos (2) años en cada renovación.

**Parágrafo 1°.** Vencido el año y por ende la vigencia de la tarjeta de operación, esta solo se renovará para continuar en el servicio especial mediante la acreditación de un nuevo contrato que cumpla con lo establecido en el artículo 5° de la presente resolución.

**Parágrafo 2°.** Las empresas que hayan obtenido tarjeta de operación para esta clase de camionetas con validez superior al plazo de ejecución del contrato, al vencimiento del mismo deberán acreditar su prórroga o la suscripción de uno nuevo, so pena que la Dirección Territorial correspondiente proceda a modificar la fecha de vencimiento de la citada tarjeta

**Resolución 4000 de 2005 Artículo 8°.** Los colores para las camionetas doble cabina con platón, serán los descritos en los artículos 26 y 31 del Decreto 174 de 2001, es decir, verde y/o blanco a lo largo y ancho de la carrocería y por ningún motivo será admisible otro color.

En caso que el contratante exija la fijación de su logotipo en el vehículo, se podrá hacer en las puertas de la cabina y/o del platón, sin que impida la visibilidad de la placa que deberá llevar en los costados conforme a la exigencia del artículo 28 de la Ley 769 de 2002.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 70091 del 20 de febrero de 2009:** *“Pese a ser obligatorio el ser de los colores blanco y/o verde para los vehículos vinculados a las empresas de transporte especial, la Res. 04000 de 2005, permite la fijación del logotipo de la empresa contratante en las puertas de la cabina y/o platón, sin que ello implique el cambio de color del vehículo, siempre y cuando no se impida la visibilidad.”*

**Resolución 4000 de 2005 Artículo 9°.** Las actuaciones administrativas iniciadas, los términos que hubieren empezado a correr y los recursos interpuestos, continuarán su trámite y se regirán por la disposición vigente en el momento de su radicación.

**Resolución 4000 de 2005 Artículo 10.** La restricción contenida en la Resolución 9888 del 02 de agosto de 2002, continua vigente para los vehículos clase automóvil destinados a la prestación del servicio público terrestre automotor especial, hasta tanto el Ministerio de Transporte adelante los estudios que determinen las condiciones reales en que se debe prestar el servicio.

**Resolución 4000 de 2005 Artículo 11.** La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las Resoluciones 003222 del 11 de noviembre de 2004, 00972 del 12 de mayo de 2005 y todas las demás disposiciones que le sean contrarias.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado Sección Primera, Sentencia del 6 de mayo de 2010, Expediente 11001-03-24-000-2005-00302-00, CP Rafael E. Ostau De Lafont Pianeta

*...las modalidades de que tratan esas resoluciones son las modalidades de servicio público de transporte terrestre especial y servicio público de transporte terrestre automotor mixto. Es decir, que lo dispuesto en ellas no se limita al servicio especial, por lo que se han de entender en un contexto más amplio que el de ese servicio, de modo que lo consignado en la parte motiva bien puede aludir a él o a la otra modalidad de que se ocupa, como sería lo concerniente a las rutas.*

*En segundo orden, la Sala observa que, como lo advierte el Ministerio Público, esas resoluciones no son una reglamentación de norma legal alguna, sino medidas de intervención y control de la gestión correspondiente al trámite de solicitudes relativas a los siguientes asuntos:*

- Autorizaciones para el funcionamiento de nuevas empresas en el radio de acción nacional en las aludidas modalidades, esto es, servicio público de transporte terrestre especial y servicio público de transporte terrestre automotor mixto;*
- Registro de nuevos recorridos y frecuencias para el transporte mixto de radio de acción nacional, y*
- Para la asignación de nuevas capacidades transportadoras para las modalidades de transporte especial y mixto.*

*La medida de intervención consiste claramente en supeditar o condicionar tales decisiones (autorizaciones funcionamiento nuevas empresas, registros de nuevos recorridos y frecuencias, y asignación de nuevas capacidades transportadoras) a la culminación de un estudio que determine las condiciones reales en que se viene prestando el servicio, la demanda potencial y las condiciones para alcanzar el equilibrio entre la oferta y la demanda, en estas dos modalidades de servicio.*

Inicialmente se fijó un término de seis (6) meses para la realización de ese estudio, pero en la Resolución 972 de 2005 se suprimió ese plazo y no se fijó ninguno otro, de modo que la condición quedó hasta cuando se culminara dicho estudio.

### **Las facultades del Ministerio de Transporte respecto del servicio de transporte terrestre automotor.**

El punto está, entonces, en verificar si dentro de las facultades invocadas por el Ministro está la de poder suspender bajo la condición anotada esos trámites administrativos en relación con el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, puesto en ellos centra el actor su inconformidad con las resoluciones acusadas.

Al respecto, se observa que en la normatividad citada así como la atinente al referido servicio especial de transporte terrestre automotor, se le atribuye al Ministerio de Transporte el carácter de autoridad nacional de transporte terrestre y consiguientemente una facultad reguladora y reglamentaria del servicio público de transporte terrestre y de aquella modalidad en particular, facultad que se refiere principalmente a las condiciones y aspectos técnicos de las diferentes modalidades de ese servicio de transporte, como uno de los mecanismos para procurar la efectividad de los principios y fines del mismo, en especial, los de la seguridad, eficiencia y economía, en armonía con los de la libre competencia y la libertad de empresa o iniciativa privada, tal como seguidamente se verifica.

Al efecto, se debe tener en cuenta que el servicio a que alude el actor es una de las varias modalidades del servicio público de transporte terrestre que define la Ley 105 de 1993 y que por eso se encuentra sujeto a ésta y a la Ley 336 de 1995, que modifica aquélla.

Dicha modalidad está reglamentada por el **Decreto 174 de 2001** y por lo anterior se señala en el artículo 2º de ese decreto que sus disposiciones se aplicarán de **acuerdo con los lineamientos establecidos en las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996** y que, al tenor de su artículo 1º, su objeto es el de reglamentar la habilitación de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial y la prestación por parte de estas de un servicio **eficiente, seguro, oportuno y económico**, bajo los criterios básicos **de cumplimiento de los principios rectores del transporte**, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a los cuales **solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la Ley y los Convenios Internacionales**.

En ese orden, se tiene que el **numeral 6 del artículo 3º** de la Ley 105 de 1993 establece que El Gobierno Nacional a través del **Ministerio de Transporte** o sus organismos adscritos **reglamentará las condiciones de carácter técnico u operativo para la prestación del servicio**, con base en estudios de demanda potencial y capacidad transportadora.

A su turno, el **numeral 7** ibidem establece...Ello aparece reiterado en el artículo 16 de la Ley 336 de 1996, a saber...

En tanto que el artículo 17 de la precitada ley prevé que “El permiso para la prestación del servicio en **áreas de operación**, rutas y horarios o frecuencias de despacho, **estará sometido a las condiciones de regulación o de libertad que para su prestación se establezcan en los Reglamentos correspondientes**. En el transporte de pasajeros existente o potencial, según el caso para adoptar las medidas conducentes a satisfacer las necesidades de movilización.”

Por otra parte, el artículo 66 ibidem, señala que “Las **autoridades competentes** en cada una de las modalidades terrestres **podrán regular el ingreso de vehículos por incremento del servicio público**.”

A su turno, y en desarrollo de esas disposiciones, el Decreto 174 2001 prescribe: “**ARTICULO 8.- AUTORIDAD DE TRANSPORTE.** - Para todos los efectos a que haya lugar, **el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial será regulado por el Ministerio de Transporte.**”

De allí que a ese Ministerio es a quien le corresponda definir las condiciones técnico – mecánicas y las especificaciones de tipología vehicular requeridas y homologadas por el Ministerio de Transporte para la prestación del aludido servicio, según el artículo 31 del Decreto 174 de 2001 en comento.

Lo anterior es concordante, además, con el **carácter nacional** que el artículo 21 del precitado decreto le da al radio de acción de las empresas que prestan el comentado servicio especial de transporte terrestre, de modo tal que en ese radio incluye los perímetros departamentales, metropolitano, distrital y/o municipal<sup>160</sup>.

### **Relación de esas facultades con la medida administrativa enjuiciada**

En ese contexto, las decisiones adoptadas mediante la Resolución 003222 de 2004 encuadran por completo en las facultades reseñadas del Ministerio de Transporte como autoridad nacional de los servicios que son objeto de esa resolución, las cuales justamente comportan un mandamiento para dicho organismo nacional, en el sentido de que es la autoridad que tiene la responsabilidad de que se den las condiciones tanto jurídicas como prácticas o materiales (técnicas, económicas, organizativas, operativas, equipamiento, etc.), para que se hagan efectivos los principios que rigen el servicio de transporte terrestre automotor en Colombia, de los cuales tienen particular relevancia los de la seguridad, comodidad y eficiencia, dada la alta connotación social y económica del mismo.

Es así como el estudio técnico que se dispone adelantar está dentro de las facultades del Ministerio, ya que es un instrumento necesario para el ejercicio de sus funciones sobre la materia, en la medida en que le permite ejercerlas de la manera más objetiva, racional y efectiva posible.

Como quiera que con ese estudio se pretendía determinar las condiciones reales en que se viene prestando el servicio, la demanda potencial y las condiciones para alcanzar el equilibrio entre la oferta y la demanda, en estas dos modalidades de servicio, y que la Resolución deja traslucir una falta de conocimiento de esas condiciones reales y una consecuente preocupación del Ministerio por las implicaciones que estuvieran teniendo en la efectividad de los comentados principios, la suspensión temporal de los trámites señalados en la misma resulta lógica o razonable, toda vez que ella permitiría que las nuevas autorizaciones, habilitaciones, registros de nuevos recorridos y asignaciones de nuevas capacidades se pudieran dar con nuevos los elementos de juicio que proporcione dicho estudio, los cuales se supone que pueden acoger los requerimientos técnicos y operativos que las nuevas circunstancias demanden para mejorar la seguridad, eficiencia y economía en la prestación de los servicios indicados; o que si hay situaciones que estuvieran afectando esos principios, evitar que éstas se sigan reproduciendo.

En ese orden, el señalamiento de un término de seis (6) meses para realizar el estudio y, obviamente, iniciar nuevos trámites para cualquiera de los objetos mencionados, también resulta razonable, toda vez que con ello no se les está negando o suprimiendo a los interesados en los mismos el derecho de promoverlos; dicho de otra forma, no se está afectando el núcleo del derecho de petición en interés particular en relación con tales asuntos, sino que apenas se está limitando transitoriamente y por una sola vez en el tiempo, incluso por un lapso que bien puede calificarse de breve en comparación con el alcance indefinido o permanente con que se otorgan los derechos correspondientes.

A la aludida razonabilidad de la medida, cabe agregar el respeto por los trámites iniciados antes de la expedición de la resolución, con lo cual es claro que se quiso honrar la confianza legítima de quienes con anterioridad habían promovido tales trámites.

Así las cosas, la Resolución 003222 de 2004 no es contraria a las normas superiores en las cuales se funda, ni las están suspendiendo, como tampoco a las que invoca como violadas el actor, toda vez que no comporta trato discriminatorio en perjuicio de los interesados en habilitaciones para servicio terrestre automotor especial, puesto que, en primer lugar, no se les ha privado de sus correspondientes derechos y, en segundo lugar, no es cierto que establezca un nuevo requisito, y si el estudio que se realice llegare a conducir a la adopción de nuevos requisitos o requerimientos técnicos por el Ministerio, se estará entonces ante nuevas disposiciones administrativas que igualmente podrán ser impugnados ante esta jurisdicción, si es que cualquier persona llegare a considerar que exceden o no están dentro de las facultades del Ministerio.

Al respecto, no se debe perder de vista que la actividad o servicio de transporte público se desarrolla en una situación legal y reglamentaria, sujeta a una función social y al interés general, por lo cual es susceptible de

---

<sup>160</sup>El citado precepto dice: "**ARTICULO 21. -RADIO DE ACCION.** El radio de acción de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial será de **carácter Nacional**, incluyendo los perímetros Departamental, Metropolitano, Distrital y/o Municipal."

*modificaciones por parte del Estado mediante las disposiciones que dentro de la órbita de sus competencias pueden adoptar las autoridades del ramo, y que por lo mismo las normas y los actos particulares que ellas profieran a favor de quienes prestan esos servicios o de los interesados en prestarlos, no constituyen derechos adquiridos.*

*De modo que, en resumen, la Sala encuentra que la Resolución 003222 de 2004 se ajusta a las disposiciones superiores en que se fundamenta y que los cargos contra ella no tienen vocación de prosperar.*

*Situación distinta ofrece la Resolución 000972 de 2005, especialmente en sus artículos 1º y 2º, debido a que en aquél se suspende de manera indefinida el inicio de los referidos trámites, lo que además de afectar el núcleo del derecho de petición de los eventuales o posibles interesados en ellos, atenta contra los principios a los que justamente responde el estudio técnico en comentario, toda vez que con esa indefinición temporal se genera una situación de incertidumbre, que de suyo es contraria a los principios de eficiencia, eficacia y economía.*

*A su turno, el artículo 2º es contradictorio con la motivación del dicho estudio y, por lo tanto, riñe con los principios anotados, en razón a que si él obedece al desconocimiento de las condiciones en que operan los prestadores de los indicados servicios y que por ese desconocimiento se consideró conveniente aplazar la iniciación de nuevos trámites en mención, no resulta lógico que no se pueda otorgar autorizaciones y habilitaciones nuevas, ni registros de nuevos recorridos, pero sí que se pueda dar curso a las solicitudes de incremento de la capacidad transportadora de quienes ya tenían la habilitación, sin tener aún los resultados de dicho estudio, de los cuales se hace depender el trámite de los dos primeros asuntos y teniendo en cuenta que finalmente todos esos asuntos confluyen en el aumento de la capacidad transportadora.*

*Por lo demás, el artículo 3º de esa resolución si se ajusta a la normatividad comentada y a los motivos y propósitos o fines de la Resolución 3222 de 2004, ya que busca agilizar la aplicación de los resultados del comentado estudio y minimizar el impacto de la suspensión anotada, en la medida que posibilita la iniciación de los aludidos trámites de acuerdo al conocimiento que se vaya teniendo en cada región del país, de las condiciones en que se prestan los respectivos servicios de transporte.*

*Precisado lo anterior, se concluye que los cargos prosperan solamente respecto de los artículos 1º y 2º de la Resolución 972 de 18 de 2005, expedida por el Ministerio del Transporte, por lo cual se ha de declarar la nulidad de los mismos, pero que se han de negar las demás pretensiones de la demanda, como en efecto se hará en la parte resolutive de esta providencia.*

### **TÍTULO III TRÁMITE**

**Decreto 174 de 2001 Artículo 14. Plazo Para Decidir.** Presentada la solicitud de habilitación, para decidir, el Ministerio de Transporte dispondrá de un término no superior a noventa (90) días hábiles.

La habilitación se concederá o negará mediante resolución motivada en la que se especificará como mínimo el nombre, razón social o denominación, domicilio principal, capital pagado, patrimonio líquido, radio de acción, clase de vehículo y modalidad del servicio.

### **TÍTULO IV VIGENCIA**

**Decreto 174 de 2001 Artículo 15. Vigencia.** Sin perjuicio de las disposiciones legales contenidas en el régimen sancionatorio, la habilitación será indefinida, mientras subsistan las condiciones exigidas y acreditadas para su otorgamiento.

La autoridad de transporte competente, podrá en cualquier tiempo, de oficio o a petición de parte, verificar el cumplimiento de las condiciones que dieron origen a la habilitación.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 64826 del 26 de octubre de 2007.** *“Para la habilitación y autorización para prestar servicio en la modalidad de transporte especial, las empresas deberán acreditar algunos requisitos entre ellos el sistema de comunicación direccional entre la empresa y todos los vehículos. Estos requisitos deben ser permanentes, toda vez que el artículo 15 ibídem, señala que sin perjuicios de las disposiciones legales contenidas en el régimen sancionatorio, la habilitación será indefinida, mientras subsistan las condiciones exigidas y acreditadas para su otorgamiento. La autoridad de transporte competente, podrá en cualquier tiempo de oficio o a petición de parte, verificar el cumplimiento de las condiciones que dieron origen a la habilitación.”*

**Parágrafo.** En todos aquellos casos de transformación, fusión, absorción o incorporación, la empresa comunicará de este hecho al Ministerio de Transporte y a la Superintendencia de Puertos y Transporte, adjuntando los nuevos certificados de existencia y representación legal, con el objeto de efectuar las aclaraciones y modificaciones correspondientes.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 9851 del 29 de marzo de 2010.:** *“La habilitación otorgada por el Ministerio a una empresa en la modalidad de servicio especial, es intransferible a cualquier título y, bajo ninguna circunstancia podrá cederse y menos aún prestarse este servicio, por persona natural o jurídica diferente a la empresa a la cual fue otorgada la respectiva habilitación.”*

**Decreto 174 de 2001 Artículo 16. Suministro de información.** Las empresas deberán tener permanentemente a disposición de la autoridad de transporte y de la Superintendencia de Puertos y Transporte, las estadísticas, libros y demás documentos que permitan verificar la información suministrada.

### **SECCIÓN III SEGUROS**

**Decreto 174 de 2001 Artículo 17. Obligatoriedad.** De conformidad con los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio, las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial deberán tomar por cuenta propia, con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las ampare contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora, así:

1. Póliza de responsabilidad civil contractual que deberá cubrir al menos, los siguientes riesgos:

- a) Muerte;
- b) Incapacidad permanente;
- c) Incapacidad temporal;
- d) Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios.

El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 smmlv por persona.

2. Póliza de responsabilidad civil extracontractual que deberá cubrir al menos los siguientes riesgos:

- a) Muerte o lesiones a una persona;
- b) Daños a bienes de terceros;
- c) Muerte o lesiones a dos o más personas.

El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 smmlv por persona.

**Decreto 174 de 2001 Artículo 18. Pago de la prima.** Cuando el servicio se preste en vehículos que no sean propiedad de la empresa, en el contrato de vinculación deben quedar claramente definidas las condiciones y el procedimiento mediante el cual se efectuará el recaudo de la prima correspondiente.

**Comentario del Editor:** No obstante encontrarse esta disposición vigente dentro del ordenamiento jurídico al tener el carácter de acto administrativo y no haber sido declarada su suspensión provisional o su nulidad por parte de la jurisdicción contenciosa administrativa, no tampoco su inaplicación por parte de la jurisdicción constitucional, es preciso tener presente que una disposición similar –Artículo 19 del Decreto 172 de 2001- fue declarada nula por el Honorable Consejo de Estado Sección Primera, Sentencia del 29 de abril de 2010, Radicación 11001-03-24-000-2004-00204-01, CP María Claudia Tojas Lasso, con base en los siguientes argumentos: El deber de tomar seguros que amparen los riesgos inherentes a la actividad transportadora está previsto en los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio, estas disposiciones señalan de manera clara e inequívoca que la obligación de tomar la póliza corresponde a las empresas de transporte. No obstante, es posible que la empresa preste servicios con vehículos que no sean de su propiedad. A esta situación se refiere el artículo 983 del Código de Comercio que establece que si las empresas de servicio público “no prestan el servicio en vehículos de su propiedad, celebrarán con los dueños de éstos el respectivo contrato de vinculación, conforme a las normas reglamentarias del transporte” y el artículo 22 de la Ley 336 de 1996, Estatuto General del Transporte, que establece que “...de conformidad con cada Modo de transporte, el Reglamento determinará la forma de vinculación de los equipos a las empresas”. Los artículos 983 del Código de Comercio y 22 de la Ley 336 de 1996, no reglamentan directamente sino que defieren en el reglamento la regulación de las cargas relacionadas con el contrato de vinculación. Los reglamentos deben tener en cuenta lo dispuesto por los artículos 991 del Código de Comercio y 36 de la Ley 336 de 1996 que establecen la solidaridad entre empresa y propietario, esto permite inferir que la responsabilidad de tomar las pólizas que cubran los riesgos inherentes a la actividad transportadora corresponde a las empresas de transporte por mandato de los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio, pero la obligación contractual de cubrir las primas correspondientes debe ser asumida solidariamente entre la empresa transportadora y los propietarios de vehículos que han celebrado con ella contratos de vinculación, por mandato de los artículos 991 del Código de Comercio y 36 de la Ley 336 de 1996.

**Decreto 174 de 2001 Artículo 19. Vigencia de los seguros.** La vigencia de los seguros contemplados en este Decreto, será condición para la operación de los vehículos legalmente vinculados a las empresas autorizadas para la prestación del servicio en esta modalidad de transporte.

La compañía de seguros que ampare a la empresa de transporte con relación a los seguros de que trata el presente título, deberá informar a las instancias correspondientes del Ministerio de Transporte y de la Superintendencia de Puertos y Transporte la terminación automática del contrato de seguro por mora en el pago de la prima o la revocación unilateral del mismo, dentro de los treinta (30) días siguientes a la fecha de terminación o revocación.

**Decreto 174 de 2001 Artículo 20. Fondo de responsabilidad.** Sin perjuicio de la obligación de obtener y mantener vigentes las pólizas de seguro señaladas en el presente Decreto, las empresas de transporte público terrestre automotor especial, podrán constituir fondos de responsabilidad como mecanismo complementario para cubrir los riesgos derivados de la prestación del servicio, cuyo funcionamiento, administración, vigilancia y control lo ejercerá la Superintendencia Bancaria o la entidad de inspección y vigilancia que sea competente según la naturaleza jurídica del fondo.

## SECCIÓN IV PRESTACION DEL SERVICIO

### TÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

**Decreto 174 de 2001 Artículo 21. Radio de acción.** El radio de acción de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial será de carácter Nacional, incluyendo los perímetros Departamental, Metropolitano, Distrital y/o Municipal.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 31580 del 5 de junio de 2007** *“la planilla de viaje ocasional solamente se entrega a los vehículos clase taxi individual e intermunicipal, no está contemplada para los vehículos especiales, urbanos, como tampoco para los mixtos (busetas, camionetas, camperos o chivas) así tengan autorizado radio de acción nacional.”*

**Decreto 174 de 2001 Artículo 22. Contratación.** El servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, sólo podrá contratarse con empresas de transporte legalmente habilitadas para esta modalidad, y en ningún caso se podrá prestar sin sujeción a un contrato escrito y se prestará bajo las condiciones estipuladas por las partes.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 19181 del 10 de agosto de 2009:** *“La reglamentación de la modalidad, no establece otras disposiciones relativas a la forma de liquidar el costo del servicio, y no se ha establecido por parte de esta cartera ministerial una tabla de precios mínimos o máximos para el cobro de transporte especial, razón por la cual, las partes del contrato están facultadas para establecer la tarifa.....es posible que las empresas de transporte especial utilicen equipos especiales para liquidar el valor del servicio, pero es necesario destacar que tal circunstancia no les faculta de ninguna forma para competir con el servicio de transporte individual”*

**Decreto 174 de 2001 Artículo 23. Extracto del contrato.** Durante toda la prestación del servicio, el conductor del vehículo deberá portar en papel membreteado de la empresa y firmado por el representante legal de la misma, un extracto del contrato que contenga como mínimo los siguientes datos:

1. Nombre de la entidad contratante.
2. Duración del contrato, indicando su fecha de iniciación y terminación.
3. Objeto del contrato.
4. Origen y destino.
5. Placa, marca, modelo y número interno del vehículo.

**Parágrafo.** El Ministerio de Transporte diseñará el "Formato Único de Extracto del Contrato" y establecerá la ficha técnica para su elaboración y los mecanismos de control correspondientes.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 27761 del 27 de octubre de 2009 y 55643 del 30 de marzo de 2010:** *“Este servicio se presta bajo la responsabilidad de una empresa legalmente constituida y debidamente habilitada para dicha modalidad de servicio y portando para el efecto el respectivo extracto del contrato durante su ejecución, sin excepción alguna frente a las calidad de los ocupantes del vehículo, ya que se reitera, se trata de un grupo específico de personas y es indispensable portar el extracto del contrato respectivo.”*

**Decreto 174 de 2001 Artículo 24. Convenios De Colaboración Empresarial.** Con el objeto de posibilitar una eficiente racionalización en el uso del equipo automotor y la mejor prestación del servicio, las empresas de esta modalidad podrán realizar convenios de colaboración empresarial bajo las figuras del

consorcio, unión temporal, o asociación entre empresas, previo concepto de quien solicita y contrata el servicio. Para este caso la responsabilidad estará exclusivamente en la empresa de transporte contratante.

Copia de dicho convenio se entregará al Ministerio de Transporte y a la Superintendencia de Puertos y Transporte.

**Decreto 174 de 2001 Artículo 25. Contratos Con Empresas De Transporte Colectivo.** Las Empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial, debidamente habilitadas, podrán suplir deficiencias de parque automotor de las empresas regulares del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor por Carretera en períodos de alta demanda o por deficiencias de equipo, previo contrato escrito, suscrito con la empresa de transporte por carretera bajo la exclusiva responsabilidad de esta última.

Copia de dicho contrato se entregará al Ministerio de Transporte y a la Superintendencia de Puertos y Transporte.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 54260 del 17 de septiembre de 2008:** “ Por otro lado el artículo 25 del Decreto 174 de 2001 establece que las empresas de transporte público terrestre automotor especial, podrán suplir deficiencias de parque automotor de las empresas regulares de servicio público de transporte terrestre automotor por carretera, en periodos de alta demanda o por deficiencias de equipo, previo contrato suscrito con la empresa de transporte por carretera bajo la exclusiva responsabilidad de esta última, es decir, en este caso se exige llevar el contrato escrito y no el extracto del contrato. (..) Así las cosas, considera este despacho que no es posible para el caso planteado en su consulta dar aplicación a los convenios de colaboración empresarial, puesto que no es una circunstancia de deficiencia del parque automotor y su utilización dejaría en vano las disposiciones de la autoridad local, toda vez que no se vería reducido el número de vehículos que transiten por Bogotá”.

**Reglamentación:** Resolución 1736 de 2009

**Resolución 1736 de 2009 Artículo 1°.** Las empresas de servicio público de transporte de pasajeros por carretera podrán celebrar contratos con empresas de servicio público de transporte especial, en períodos de alta demanda o por deficiencias de parque automotor, únicamente en los períodos de Semana Santa comprendido desde el viernes anterior al Domingo de Ramos hasta el lunes de pascua, del 15 de junio al 31 de julio, semana de receso escolar en el mes de septiembre, del 15 de noviembre al 31 de enero del año siguiente y los fines de semana con puente (viernes o lunes festivo).

**Parágrafo.** Los contratos de que trata la presente resolución, solo se podrán celebrar entre empresas de servicio público de transporte de pasajeros por carretera y de servicio público de transporte especial, que tengan diferente razón social.

**Resolución 1736 de 2009 Artículo 2°.** Los contratos entre empresas de que trata la presente resolución, se formalizarán solo con la radicación de copia de los mismos en el Ministerio de Transporte, Terminales de Transporte y Superintendencia de Puertos y Transporte, de conformidad con el inciso 2° del artículo 25 del Decreto 174 de 2001.

**Resolución 1736 de 2009 Artículo 3°.** La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias, en especial la Resolución 871 de marzo 11 de 2009.

**Conceptos Ministerio de Transporte N°63284 del 22 de octubre de 2007 y 25344 del 2 de mayo de 2008:** “...la empresa que firma el contrato de transporte con un grupo específico de personas ya sean estudiantes, asalariados, turistas (prestadores de servicios turísticos) o particulares que requieren de un servicio expreso, así posteriormente realice convenio de colaboración empresarial para cumplirlo es la encargada de expedir el respectivo extracto de contrato, tanto para los vehículos afiliados como para aquellos vehículos que van a prestar el servicio a través del convenio de colaboración empresarial, ya que en cabeza de la empresa contratante radica la responsabilidad del servicio. Ahora bien, si la empresa contratante debe responder por los servicios generados del contrato, consideramos que la copia del convenio de colaboración empresarial no debe acompañar el extracto de contrato.”

## TÍTULO II DISTINTIVOS Y REQUISITOS ESPECIALES

**Decreto 174 de 2001 Artículo 26. Colores Distintivos.** Los vehículos deberán llevar los colores verde y/o blanco distribuidos a lo largo y ancho de la carrocería.

Concepto Ministerio de Transporte N° 8193 del 7 de marzo de 2005: "En consecuencia todo vehículo que ingrese al servicio especial debe llevar los colores que establece la disposición que regulan esta modalidad (verde y/o blanco distribuidos a lo largo y ancho de la carrocería) y así se debe hacer constar en la correspondiente licencia de tránsito y en el registro Nacional Automotor, trámite que se debe adelantar ante el organismo de tránsito en donde se encuentre matriculado el automotor."

Concepto Ministerio de Transporte N° 42103 del 23 de julio de 2007: "En los vehículos de modalidad especial los mismos deberán llevar los colores verde y/o blanco distribuidos a lo largo y ancho de la carrocería. De tal manera que no se puede aceptar colores diferentes (como blanco – azul – tomate o blanco- azul – naranja o blanco – azul- rojo, por no cumplir con lo estipulado en el artículo 26 del Decreto 174 de 2001) para los vehículos destinados al transporte especial, por lo tanto, los vehículos en esta modalidad deben ser de color verde, blanco o verde y blanco distribuidos a lo largo y ancho de la carrocería"

**Decreto 174 de 2001 Artículo 27. Específicos Para El Transporte De Estudiantes.** Las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial que se dediquen al transporte de estudiantes, además de lo mencionado en el artículo anterior, según el caso, deben pintar en la parte posterior de la carrocería del vehículo franjas alternas de diez (10) centímetros de ancho en colores amarillo y negro, con inclinación de 45 grados y una altura mínima de 60 centímetros.

Igualmente, en la parte superior trasera y delantera de la carrocería en caracteres destacados, de altura mínima de 10 centímetros, deberán llevar la leyenda "Escolar".

**Decreto 174 de 2001 Artículo 28. Protección a los estudiantes.** Con el fin de garantizar la protección de los estudiantes, durante todo el recorrido en la prestación del servicio de transporte, los vehículos dedicados a este servicio deberán llevar un adulto en representación de la entidad docente.

Concepto Ministerio de Transporte N° 34079 del 4 de agosto de 2005: "El adulto acompañante garantiza la protección de los estudiantes durante el recorrido en la prestación del servicio de transporte, el artículo 28 del decreto 174 de 2001 dispone la obligación de llevar un adulto, en este tipo de vehículos y de servicio en representación de la entidad docente. Para los vehículos particulares que prestan el servicio especial, se les exigirá la presencia de un adulto que acompañe al conductor durante la operación del servicio y un sistema de comunicación bidireccional."

## TÍTULO III PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE POR LOS PRESTADORES DE SERVICIOS TURÍSTICOS

### CAPÍTULO I REGULACION REGLAMENTARIA

**Decreto 174 de 2001 Artículo 29. Prestadores De Servicios Turísticos Con Vehículos Propios.** De acuerdo con lo establecido en el artículo 5° de la Ley 336 de 1996, los prestadores de servicios turísticos, debidamente inscritos en el Registro Nacional de Turismo del Ministerio de Desarrollo Económico<sup>161</sup>

---

<sup>161</sup> Hoy debe entenderse Ministerio de Comercio, Industria y Turismo

conforme a lo previsto en el artículo 61 de la Ley 300 de 1996, podrán ofrecer directamente el servicio de transporte a sus usuarios, siempre y cuando los vehículos sean de su propiedad o se encuentren bajo la figura de arrendamiento financiero o leasing a su nombre. En este caso, adoptarán sus propios distintivos para el vehículo.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 573011 del 30 de septiembre de 2008:** *"En este orden de ideas, podemos señalar que si los vehículos son de propiedad de la empresa o se encuentran bajo la figura de arrendamiento financiero o leasing a su nombre y si se encuentra inscrita en el Registro Nacional de Turismo del Ministerio de Desarrollo, Industria y Turismo conforme a la Ley 300 de 1996 o la norma que la modifique o sustituya puede prestar el servicio de transporte a los usuarios; pero si los vehículos no son de su propiedad, es decir, si no se puede demostrar la propiedad del automotor en cabeza del operador de servicio turístico se configura un transporte público el cual sólo se puede prestar por empresas de transporte de servicio especial debidamente habilitadas por el Ministerio de Transporte. En otras palabras, los prestadores de servicios turísticos deben tener su propio parque automotor y destinarlo exclusivamente a los usuarios que adquieren los paquetes turísticos".*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 22421 del 25 de abril de 2007 y 90791 del 30 de septiembre de 2009** *"Los prestadores de servicios turísticos, debidamente inscritos en el Registro Nacional de Turismo del Ministerio de Desarrollo Económico conforme lo previsto en el artículo 61 de la ley 300 de 1996, podrán ofrecer directamente el servicio de transporte a sus usuarios, siempre y cuando los vehículos sean de su propiedad o se encuentren bajo la figura de arrendamiento financiero o leasing a su nombre. En todo caso adoptarán sus propios distintivos para el vehículo.*

**Decreto 174 de 2001 Artículo 30.** *Prestadores De Servicio Turístico Con Vehículos Propiedad De Terceros.* Si los vehículos no son propiedad del Prestador de Servicios Turísticos, el transporte solo podrá efectuarse previo contrato escrito con Empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial habilitadas.

En su defecto, el Prestador de Servicios Turísticos deberá habilitarse como Empresa de Transporte Público Terrestre Automotor Especial previo cumplimiento de las condiciones establecidas en la presente disposición.

**Conceptos Ministerio de Transporte N° 27135 del 14 de mayo de 2008:** *"En conclusión, si su empresa es una prestadora de servicios turísticos, tendrá que contratar con empresas debidamente habilitadas para el servicio de transporte especial, pero si por el contrario, su empresa está interesada en la prestación del servicio de transporte, deberá obtener habilitación para el servicio de transporte especial".*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 12013 del 1 de abril de 2005, 8164 del 23 de febrero de 2006 y 47704 del 26 de septiembre de 2006:** *"1.- Que los prestadores de servicios turísticos con vehículos propios denominados chivas, deberán estar inscritos en el Registro Nacional de Turismo del Ministerio de Desarrollo Industria y Turismo. 2.- Si los vehículos no son de propiedad del prestador del servicio turístico, el transporte sólo podrá efectuarse a través de una empresa de transporte público terrestre automotor especial debidamente constituida y habilitada por el Ministerio de Transporte. 3.- Si las chivas son de servicio particular no pueden prestar el servicio público de transporte y si lo hacen se ven avocados a las sanciones pertinentes".*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 31940 del 7 de julio de 2006:** *"Las Chivas al ejercer una actividad de servicio público especial y de turismo, deben someterse anualmente a la revisión técnico mecánica, y los de servicio diferente al servicio público cada dos años. Debiendo estar acorde con los lineamientos legales y en el entendido que se encuentra registrada como operador de servicios turísticos ante el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, de lo contrario tendrá que habilitarse como empresa de servicio especial de conformidad con lo establecido en el Decreto 174 de 2001. Para operar legalmente los prestadores de servicios turísticos deben cumplir con las condiciones del capítulo III del Decreto 174 de 2001 y las disposiciones especiales contenidas en la Ley 300 de 1996."*

## CAPÍTULO II DEL REGISTRO NACIONAL DE TURISMO.

**Ley 300 de 1996 Artículo 61. Modificado Artículo 13 Ley 1101 de 2006.** *Registro Nacional de Turismo y Recaudo de la Contribución Parafiscal para la Promoción del Turismo.* El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, podrá delegar en las Cámaras de Comercio el Registro Nacional de Turismo, en el cual deberán inscribirse todos los prestadores de servicios turísticos contemplados en el artículo 12 de esta ley, que efectúen sus operaciones en Colombia y el recaudo de la contribución parafiscal de que trata el artículo 1 de la presente ley. El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo determinará la remuneración que las Cámaras de Comercio percibirán por concepto de dicho recaudo.

**Parágrafo 1º.** Las Cámaras de Comercio, para los fines señalados en el inciso anterior, deberán garantizar un esquema uniforme de recaudo y un Registro Único Nacional, verificar los requisitos previos a la inscripción o renovación del registro y disponer de un sistema de información en línea para el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Para el cumplimiento de las obligaciones de esta delegación las Cámaras de Comercio aplicarán el mismo régimen contractual que rige para la función del Registro Mercantil.

**Parágrafo 2º.** La obtención del Registro será requisito previo y obligatorio para el funcionamiento de los establecimientos turísticos.

**Parágrafo 3º.** El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, establecerá las condiciones y requisitos necesarios para la inscripción y actualización del Registro Nacional de Turismo y las demás condiciones para el ejercicio de la función por parte de las cámaras de comercio.

**Parágrafo 4º.** El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo establecerá las tarifas del Registro Nacional de Turismo en los términos del artículo 338 de la Constitución Política. Para estos fines los costos recuperables son los necesarios para gestionar el recaudo, actualización y conservación de la información que soporta el Registro.

**Parágrafo Transitorio.** La actual entidad administradora del Fondo de Promoción Turística continuará recaudando la contribución parafiscal para la promoción del turismo hasta cuando el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, expida la reglamentación correspondiente.

**Ley 300 de 1996 Artículo 62. Modificado Artículo 12 Ley 1101 de 2006.** *Prestadores de Servicios Turísticos que se deben Registrar.* Son prestadores de servicios turísticos los siguientes:

1. Los hoteles, centros vacacionales, campamentos, viviendas turísticas y otros tipos de hospedaje no permanente, excluidos los establecimientos que prestan el servicio de alojamiento por horas.
2. Las agencias de viajes y turismo, agencias mayoristas y las agencias operadoras.
3. Las oficinas de representaciones turísticas.

4. Los guías de turismo.
5. Los operadores profesionales de congresos, ferias y convenciones.
6. Los arrendadores de vehículos para turismo nacional e internacional.
7. Los usuarios operadores, desarrolladores e industriales en zonas francas turísticas.
8. Las empresas promotoras y comercializadoras de proyectos de tiempo compartido y multipropiedad.
9. Los establecimientos de gastronomía y bares, cuyos ingresos operacionales netos sean superiores a los 500 salarios mínimos legales mensuales vigentes.
10. Las empresas captadoras de ahorro para viajes y de servicios turísticos prepagados.
11. Los concesionarios de servicios turísticos en parque.
12. Los demás que el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo determine.
13. Las empresas de transporte terrestre automotor especializado, las empresas operadoras de chivas y de otros vehículos automotores que presten servicio de transporte turístico.

### **CAPÍTULO III DE LOS TRANSPORTADORES DE PASAJEROS**

**Ley 300 de 1996 Artículo 86.** *Del Transporte de Pasajeros.* El transporte de pasajeros por cualquier vía se regirá por las normas del Código de Comercio, la Ley 105 de 1993 y sus disposiciones reglamentarias y el artículo 26 numeral 5o. de la presente Ley.

**Ley 768 de 2002 Artículo 31.** *Actividades Turísticas.* Para los efectos de esta ley, se entiende por actividades turísticas, culturales o recreativas aquellas habitualmente dedicadas a desarrollar actividades de hotelería, el manejo y administración de restaurante, bares, agencias de viajes, de transporte turístico, explotación de casinos y demás juegos permitidos; la promoción y realización de congresos y convenciones, así como espectáculos públicos, deportivos, musicales, eventos culturales; actividades cinematográficas, de televisión o multimedia; organización de ferias artesanales o culturales, marítimas, pesqueras, portuarias, etc.; la organización, asesoría, capacitación y prestación de servicios turísticos o recreacionales y los complementarios de estos, incluyendo las entidades docentes especializadas en la formación y capacitación de personal en las actividades mencionadas.

**Ley 1101 de 2006 Artículo 3º.** *Aportantes de la Contribución Parafiscal para la Promoción del Turismo.* Para los fines señalados en el artículo 10 de la presente ley, se consideran aportantes los siguientes:

1. Los hoteles y centros vacacionales.
2. Las viviendas turísticas y otros tipos de hospedaje no permanente, cuyas ventas anuales sean superiores a los 50 smlmv, excluidos los establecimientos que prestan el servicio de alojamiento por horas. En el caso de las viviendas turísticas ubicadas en los territorios indígenas se aplicará la contribución a aquellas cuyas ventas anuales sean superiores a los 100 smlmv.
3. Las agencias de viajes y turismo, agencias mayoristas y las agencias operadoras.
4. Las oficinas de representaciones turísticas.

5. Las empresas dedicadas a la operación de actividades tales como canotaje, balsaje, espeleología, escalada, parapente, canopée, buceo, deportes náuticos en general.
6. Los operadores profesionales de congresos, ferias y convenciones.
7. Los arrendadores de vehículos para turismo nacional e internacional.
8. Los usuarios operadores, desarrolladores e industriales en zonas francas turísticas.
9. Las empresas comercializadoras de proyectos de tiempo compartido y multipropiedad.
10. Los bares y restaurantes turísticos, cuyas ventas anuales sean superiores a los 500 salarios mínimos legales mensuales vigentes.
11. Los centros terapéuticos o balnearios que utilizan con fines terapéuticos aguas, minero-medicinales, tratamientos termales u otros medios físicos naturales cuyas ventas anuales sean superiores a los 500 smlmv.
12. Las empresas captadoras de ahorro para viajes y de servicios turísticos prepagados.
13. Los parques temáticos.
14. Los concesionarios de aeropuertos y carreteras.
15. Las empresas de transporte de pasajeros: aéreas cuyas ventas anuales sean superiores a los 500 smmlv y terrestres, excepto el transporte urbano y el que opera dentro de áreas metropolitanas o ciudades dormitorio.
16. Las empresas de transporte terrestre automotor especializado, las empresas operadoras de chivas y otros vehículos automotores que presten servicio de transporte turístico.
17. Los concesionarios de servicios turísticos en parques nacionales que presten servicios diferentes a los señalados en este artículo.
18. Los centros de convenciones.
19. Las empresas de seguros de viaje y de asistencia médica en viaje.
20. Las sociedades portuarias orientadas al turismo o puertos turísticos por concepto de la operación de muelles turísticos.
21. Los establecimientos del comercio ubicados en las terminales de transporte de pasajeros terrestre, aéreo y marítimo cuyas ventas anuales sean superiores a 100 smlmv.

**Parágrafo 1º.** Para efectos de la liquidación del valor de la contribución parafiscal de que trata el artículo 20, se excluirán de las ventas de los hoteles el valor de las ventas realizadas por las empresas de tiempo compartido.

**Parágrafo 2º.** Para los efectos tributarios o fiscales de la presente ley, se considera que prestan los servicios de vivienda turística las personas naturales o jurídicas cuya actividad sea la de arrendar o subarrendar por periodos inferiores a 30 días con o sin servicios complementarios, bienes raíces de su propiedad o de terceros o realizar labores de intermediación entre arrendadores y arrendatarios para arrendar inmuebles en las condiciones antes señaladas. Se presume que quien aparezca arrendando en un mismo municipio o distrito más de cinco inmuebles de su propiedad o de terceros por periodos inferiores a 30 días es prestador turístico.

**Parágrafo 3º.** El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo definirá los criterios para otorgar la calidad de “turístico” a los bares y restaurantes a que se refiere el numeral 10 del presente artículo.

**Parágrafo 4º.** Tratándose de los concesionarios de carreteras y de aeropuertos de que trata el numeral 14 del artículo 3º del presente artículo, la liquidación de la contribución se hará con base en el transporte de pasajeros.

#### **CAPÍTULO IV DE LOS ESTABLECIMIENTOS DE ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULOS**

**Ley 300 de 1996 Artículo 90.** *Establecimientos de Arrendamiento de Vehículos.* Se entiende por Establecimientos de Arrendamiento de Vehículos con o sin conductor, el conjunto de bienes destinados por una persona natural o jurídica a prestar el servicio de alquiler de vehículos, con servicios básicos y/o especiales establecidos en el contrato de alquiler.

**Parágrafo.** Los terminales de transporte y aeropuertos podrán adjudicar en arrendamiento espacios o locales de estos establecimientos con el fin de prestar el servicio en una forma eficiente.

**Ley 300 de 1996 Artículo 91.** *Del Contrato de Arrendamiento.* El contrato de arrendamiento de vehículos es una modalidad comercial de alquiler, que una empresa dedicada a esta actividad celebra con el propósito principal de permitir el uso del vehículo a otra persona denominada arrendatario, mediante el pago del precio respectivo.

Concepto Ministerio de Transporte N° 30926 del 22 de junio de 2004: “El arrendamiento de vehículos solo se puede realizar de conformidad con los lineamientos establecidos en la Ley 300 de 1996 y demás normas concordantes, esto sin desbordar la órbita del derecho y el especial la legislación del Transporte.”

Concepto Ministerio de Transporte N° 62251 del 25 de febrero de 2010: “La persona jurídica o natural que proporcione, intermedie o contrate directa o indirectamente con el turista, la prestación de o arrendamiento de vehículos, debe inscribirse previamente en el Registro Nacional de Turismo.”

Concepto Ministerio de Transporte N° 58156 del 28 de septiembre de 2007 “Así las cosas, es preciso señalar que no se puede disfrazar la prestación del servicio público del transporte de pasajeros regulado por la Ley 336 de 1996, con la figura del arrendamiento de vehículos de que trata la Ley 300 de 1996; pues esta última exige la celebración de un contrato de alquiler ya que el contrato de arrendamiento de automotores es una modalidad de éste, que exige el cumplimiento de normas comerciales.”

**Ley 300 de 1996 Artículo 92.** *Del Registro de Precios y Tarifas.* El Ministerio de Desarrollo Económico procederá al registro de manera automática de los precios y tarifas de alquiler de vehículos y servicios accesorios de las arrendadoras de vehículos, únicamente para certificar la fecha de su vigencia, pero no podrá sino por los motivos y condiciones establecidas en la Ley, intervenir, controlar o fijar las tarifas.

## SECCIÓN V EQUIPOS

### TÍTULO I ASPECTOS GENERALES

**Decreto 174 de 2001 Artículo 31. Tipología Vehicular.** En todos los casos los vehículos que se destinen a la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, deberán cumplir con las condiciones técnico-mecánicas y con las especificaciones de tipología vehicular requeridas y homologadas por el Ministerio de Transporte para la prestación de este servicio.

**Reglamentación:** Resolución 479 de 2010

**Resolución 479 de 2010 Artículo 1º. Modificado Resolución 3172 de 2010 Artículo 2º.** Expedir el siguiente Reglamento Técnico aplicable a todos los vehículos con capacidad de 10 pasajeros en adelante, no incluido el conductor, destinados al servicio público de transporte de pasajeros.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 2º. Objeto.** Las disposiciones contenidas en el presente Reglamento Técnico están dirigidas a proporcionar accesibilidad a los medios físicos de transporte y a prevenir o minimizar riesgos para la vida e integridad de las personas, ocasionados durante el transporte o en accidentes de tránsito.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 3º. Modificado Resolución 3172 de 2010 Artículo 3º. Campo de aplicación.** Las disposiciones contenidas en el presente Reglamento se aplican a todos los vehículos que se ensamblen, fabriquen o importen para el servicio público de transporte de pasajeros con capacidad de 10 pasajeros en adelante, no incluido el conductor.

Los vehículos objeto del presente Reglamento Técnico son aquellos que se importen, fabriquen o ensamblen y que se encuentran clasificados en las siguientes subpartidas arancelarias del Arancel de Aduanas Colombiano:

Subpartida	Texto Subpartida
87.02	Vehículos automóviles para transporte de más de 10 personas, incluido conductor.
8706009910	Únicamente para los chasis equipados con su motor, de vehículos automóviles de la subpartida 8702909920.
8706009990	Únicamente para los chasis equipados con su motor, de vehículos automóviles de la subpartida 87.02.
8707901000	Carrocerías de vehículos automóviles de la subpartida 87.02.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 4º. Transitorio.** El Ministerio de Transporte en coordinación con el Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación, ICONTEC, desarrollan la Norma Técnica Colombiana para los vehículos de transporte escolar con capacidad inferior a 20 pasajeros. Mientras se desarrolla la norma y su posterior adopción, serán de obligatorio cumplimiento para dichos vehículos los requisitos establecidos en la Resolución 7171 de 2002 expedida por este Ministerio.

**Parágrafo.** Los ensambladores, fabricantes e importadores de carrocerías y vehículos de transporte escolar con capacidad inferior a 20 pasajeros, deberán a partir de la entrada en vigencia del literal b) del artículo 18 del presente reglamento, obtener para los mismos el respectivo certificado de conformidad de producto que cubra los requisitos dimensionales descritos en la Resolución 7171 de 2002 expedido por un organismo de certificación de producto acreditado con la norma GTC 38 o la que la reemplace. Los métodos de ensayo aplicables serán los establecidos en la NTC-5206:2009 según corresponda.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 5º. Modificado Resolución 3172 de 2010 Artículo 4º. Definiciones.** Para los efectos del presente Reglamento Técnico, además de las definiciones contempladas en las normas legales correspondientes, aplican las incluidas en las Normas Técnicas Colombianas NTC-5206:2009, NTC-4901-1, NTC-4901-2, NTC-4901-3,

NTC-5701 y NTC-5702, las establecidas en la NTC-ISO 17000, la NTC-ISO 17025, la GTC 38, la NTC-ISO 17020 o las que las reemplacen y las siguientes:

**Organismo de Acreditación.** Es el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia, ONAC, en virtud del Decreto 4738 del 15 de diciembre de 2008.

**Ensamblador o Fabricante.** Se debe entender como el nombre comercial o razón social de la empresa nacional que fabricó o ensambló el chasis, la carrocería o el vehículo.

**Importador.** De acuerdo con el Decreto 2685 de 1999, "es la persona que está obligada a declarar, entendido este como quien realiza la operación de importación o aquella persona por cuya cuenta se realiza". Los importadores se reputan productores respecto de los bienes que introduzcan al mercado nacional.

**Nombre del ensamblador, fabricante y/o importador.** Corresponde al nombre comercial o razón social de la persona o empresa fabricante y/o importadora del producto.

**País de origen.** Lugar de manufactura, fabricación o elaboración final del producto.

**Productor.** Toda persona natural o jurídica que elabore, procese, transforme o utilice uno o más bienes, con el propósito de obtener uno o más productos o servicios, destinados al consumo público.

**Siglas.** Las siglas y símbolos que aparecen en el texto del presente Reglamento Técnico tienen el siguiente significado y así deben ser interpretadas:

ILAC. International Laboratory Accreditation Cooperation (Conferencia Internacional sobre Acreditación de Laboratorios de ensayo).

ISO. International Standard Organization.

NTC. Norma Técnica Colombiana.

OMC. Organización Mundial del Comercio.

ONAC. Organismo Nacional de Acreditación Colombiano.

IAF. International Accreditation Forum.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 6°. Modificado Resolución 3172 de 2010 Artículo 5°. Requisitos.** Las prescripciones establecidas en las Normas Técnicas Colombianas NTC-5206:2009, NTC-4901-1, NTC-4901-2, NTC-4901-3, NTC-5701 y NTC-5702, serán de obligatorio cumplimiento en Colombia tanto para los vehículos de ensamble o fabricación nacional y los importados, en el campo de aplicación del presente Reglamento Técnico.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 25 de febrero 1999, *Radicación número:* 3544, CP Manuel Santiago Urueta

...siendo una prioridad del Sistema y del Sector Transporte la seguridad de las personas y teniendo en cuenta que el término prioridad es definido en el diccionario de la Real Academia Española como, "Anterioridad de una cosa respecto de otra, o en tiempo o en orden", fácil es concluir que es de la esencia del servicio público de transporte su prestación en debidas condiciones de seguridad, condiciones que fueron fijadas en la resolución demandada, sin que el demandante haya siquiera intentado probar, debiendo hacerlo, que las mismas no cumplen con dicha finalidad.

En consecuencia, no puede decirse que se vulneró el principio de la integración nacional e internacional, pues sobre el mismo prima el de la seguridad, en la medida de que la misma Ley 105 de 1993, que consagra uno y otro principio, expresamente estableció la prioridad de la seguridad de las personas en el Sistema y en el Sector Transporte.

**Parágrafo 1°.** Además de las especificaciones técnicas exigidas en la NTC-5206:2009, los vehículos deben cumplir las siguientes:

1. En el transporte colectivo municipal, distrital y metropolitano, los sistemas que se instalen para el control y contabilización de los pasajeros que acceden al vehículo, no deben obstaculizar ni afectar la entrada y salida de los pasajeros.

2. Los vehículos de servicio público de transporte de pasajeros intermunicipal y especial, podrán tener instalado baño siempre y cuando el mismo cuente con sistema de ventilación exclusivamente desde el exterior del vehículo, su cierre debe ser hermético y solo se podrán emplear para su limpieza las sustancias especiales recomendadas por su fabricante.

3. La longitud máxima de los vehículos de servicio público colectivo y especial de pasajeros de que trata la NTC-5206:2009, serán:

Vehículos Rígidos de dos ejes: 13,30 metros.

Vehículos Rígidos de tres ejes: 14,00 metros.

Vehículos Articulados: 18,50 metros.

4. En los vehículos Clase I de la NTC-5206:2009 la altura de visibilidad superior deberá ser como mínimo 1500 milímetros y no la consignada en la tabla 7 de dicha norma.

5. En los vehículos Clase II de la NTC-5206:2009 la altura de bodega dispuesta entre ejes delantero y trasero deberá ser máximo de 1250 milímetros.

**Parágrafo 2°.** Para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros por carretera, entre las ciudades donde se estén implementando Sistemas de Transporte Masivo y Sistemas Estratégicos de Transporte Público –SETP– y sus municipios contiguos, denominado transporte intermunicipal de cercanías, se homologarán buses rígidos o articulados, con capacidad entre 80 y 120 pasajeros, cumpliendo con las características y especificaciones establecidas en la clase 1 de la NTC-5206:2009.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 7°.** A partir del 1° de enero de 2012 los vehículos destinados al servicio público de transporte colectivo de pasajeros por carretera y especial, con capacidad superior a 19 pasajeros no incluido el conductor, deberán cumplir con el método de ensayo para medir la resistencia mecánica de la estructura, previsto en el Reglamento 66R00 de las Naciones Unidas prescripciones uniformes relativas a la homologación de los vehículos de gran capacidad para el transporte de personas.

**Parágrafo. Modificado Resolución 3172 de 2010 Artículo 6°.** Mientras en el país no existan laboratorios acreditados o reconocidos que permitan evaluar la resistencia mecánica de la estructura según el numeral 5.12.1 de la NTC-5206:2009 (cumplimiento de Reglamento R66), se aprobará la resistencia estructural únicamente con el cumplimiento del numeral 5.12.3 (Ensayo de carga en techo y lateral). Aquellas estructuras que cumplan con las descripciones prescritas en el Reglamento R66 de las Naciones Unidas, no se les debe aplicar los requisitos del numeral 5.12.3.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 8°. Modificado Resolución 3172 de 2010 Artículo 7°.** Los ensambladores, fabricantes e importadores de carrocería, chasises y vehículos deberán, dentro del año siguiente a la publicación del presente acto administrativo, certificar su sistema de gestión de la calidad con la Norma ISO 9001, con un alcance que cubra su manufactura y/o ensamble. La certificación debe ser otorgada por un organismo de certificación acreditado dentro del subsistema nacional de calidad establecido en el Decreto 3257 de 2008, verificable anualmente.

**Parágrafo 1°.** En el caso de los importadores, deberán presentar la certificación del sistema de gestión de la calidad con la Norma ISO 9001, con un alcance que cubra al menos su línea de producción del país de origen de los chasises, de las carrocerías o de los vehículos que importen al país.

**Parágrafo 2°.** Los fabricantes de carrocerías y ensambladores de chasises que se constituyan e inscriban como tales ante el Ministerio de Transporte con posterioridad a la publicación de la presente resolución, deberán obtener la

certificación del sistema de gestión de calidad, de que trata este artículo, dentro los seis (6) meses siguientes, contados a partir de la fecha de la señalada inscripción.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 9º. Normas Técnicas Colombianas Referentes.** De acuerdo con el numeral 2.4 del artículo 2º del Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio - OTC de la OMC y de conformidad con el artículo 8º de la Decisión 562 de la Comisión de la Comunidad Andina, el presente Reglamento Técnico se basa, además de la NTC-5206:2009, en las siguientes Normas Técnicas Colombianas:

- NTC-5701: Vehículos Accesibles con características para el transporte urbano de personas incluidas aquellas con movilidad y comunicación reducida. Capacidad mínima de 9 pasajeros más el conductor.
- NTC-5702: Vehículos Accesibles con características para el transporte urbano de personas incluidas aquellas con movilidad y comunicación reducida. Capacidad igual o menor a 8 pasajeros más el conductor.
- NTC-957:1997. Práctica para ensayar la resistencia al agua de los recubrimientos en humedad relativa de 100 por ciento.
- NTC-1020:1999. Sistemas de Combustibles. Camiones y Tractocamiones.
- NTC-1141. Automotores. Extintores Portátiles.
- NTC-1156:1998. Procedimiento para el ensayo de la cámara salina.
- NTC-1467:2001 Materiales para vidrio - acristalamiento - de seguridad utilizados en vehículos de seguridad y en equipos de vehículos automotores que operan en carreteras.
- NTC-1570:2003 Disposiciones uniformes respecto a cinturones de seguridad de retención para ocupantes de vehículos automotores.
- NTC-4821:2005 Instalación de componentes del equipo completo para vehículos con funcionamiento dedicado GNCV o biocombustible gasolina, GVCV.
- Las NTC aquí referenciadas corresponden a los Anexos que hacen parte integral del presente Reglamento Técnico.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 10. Modificado Resolución 3172 de 2010 Artículo 8º. Procedimiento para evaluar la conformidad.** Los ensambladores, fabricantes e importadores de carrocerías y vehículos, deberán obtener para los vehículos del campo de aplicación del presente Reglamento Técnico el respectivo certificado de conformidad de producto que cubra los requisitos del producto y los ensayos descritos en la norma NTC-5206:2009, NTC-4901-1, NTC-4901-2, NTC-4901-3, NTC-5701 y NTC-5702, según corresponda, expedido por:

1. Un organismo de certificación de producto, acreditado con la GTC 38 o la norma que la reemplace. El organismo que expida el certificado de conformidad requerido por el presente Reglamento Técnico, deberá soportar dicho certificado en resultados de ensayos realizados en laboratorio acreditado con la NTC-ISO 17025 ante el organismo de acreditación o en resultados de inspecciones realizadas por un organismo de inspección tipo A acreditado con la norma NTC-ISO 17020 ante el organismo de acreditación, o
2. Un organismo de certificación internacional acreditado ante la IAF soportado en ensayos realizados en laboratorios acreditados por un organismo de acreditación que haga parte de los acuerdos de reconocimiento en la IAF, ILAC y organismos similares.

**Parágrafo 1º.** Los ensayos descritos en las Normas Técnicas Colombianas NTC-5206:2009, NTC-4901-1, NTC-4901-2, NTC-4901-3, NTC-5701 y NTC-5702, y las demás normas que se refieren en las mismas y en el presente Reglamento, deberán realizarse en laboratorios acreditados por el organismo de acreditación.

Mientras no exista en el país laboratorios acreditados, los certificados de conformidad expedidos por los organismos de certificación de producto de chasis, carrocerías y vehículos ensamblados o fabricados en el país, podrán soportarse en

ensayos realizados en laboratorios de empresa o en laboratorios nacionales o internacionales de tercera parte no acreditados, que hayan sido evaluados por dicho organismo certificador bajo los criterios establecidos en la norma ISO 17025.

**Parágrafo 2º.** La certificación de producto debe hacerse como se reconoce en el sistema de acreditación nacional como Sello de Calidad o Examen Tipo. Se hará seguimiento a la certificación de producto teniendo en cuenta la certificación modelo que se expidió; esta se realizará como mínimo una vez cada dos años por el ente certificador.

El seguimiento de tipo se realizará en la certificación de modelo, una única vez y el seguimiento de rutina se realizará como mínimo una vez cada dos años por el ente certificador.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 11. Modificado Resolución 3172 de 2010 Artículo 9º.** Los ensambladores, fabricantes e importadores de carrocerías y vehículos deberán obtener para los vehículos con capacidad superior a 79 pasajeros, no incluido el conductor, el respectivo certificado de conformidad de producto que cubra los requisitos técnicos de producto previstos en las Normas Técnicas Colombianas NTC-4901-1, NTC-4901-2, NTC-4901-3, NTC-5701 y NTC-5702, según corresponda.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 12. Modificado Resolución 3172 de 2010 Artículo 10.** *Certificación para demostrar la conformidad.* Previa a la homologación de vehículos que se ensamblen, fabriquen o importen para el servicio público con capacidad de 10 pasajeros en adelante no incluido el conductor, deberán demostrar su cumplimiento a través de un certificado de conformidad, conforme lo establezca la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio en un plazo de dos (2) meses a partir de la publicación de la presente resolución.

**Parágrafo 1º.** Se aceptarán como equivalentes para efectos de homologación, los ensayos y resultados de los procedimientos de evaluación de la conformidad basados en las siguientes normas internacionales:

1. Para efectos de la NTC-5206:2009, la Regulación 107 de las Naciones Unidas es válida para todos los ensayos, excepto para los siguientes requisitos, que se deberán verificar contra la NTC-5206:

2.5.3 Masas.

3.5.4 Condiciones de carga.

4.5.7.2 Sistemas de combustible.

5.5.7.3 Manejo central de seguridad.

6.5.9.9 Silla del conductor.

7.5.10 Iluminación exterior.

8.5.11 Resistencia a la corrosión.

9.5.13 Indicadores de ruta.

2. Regulación R66 de las Naciones Unidas válida para el requisito 5.12 resistencia Mecánica de la superestructura de la NTC-5206:2009.

3. Para efectos del cumplimiento de la NTC-5206 son válidas para los requisitos y ensayos de los numerales 5.7.2.1, 5.7.2.2.1, 5.7.2.2.2, 5.7.2.2.3 y 5.7.2.3.1, las normas ECE R 34 Test de impacto frontal y posterior a los tanques hechos de material plástico o Directiva 70/221/EEC Requerimientos para tanques de combustible o FMVSS 301 Requerimientos del desempeño del sistema de combustible a impactos frontales laterales y posteriores (Estados Unidos). Son válidos para los requisitos y ensayos del numeral 5.7.2 las normas FMVSS 303 y FMVSS 304 o ECE R 110.

4. Para efectos del cumplimiento del tema de frenos establecido en las NTC-5206:2009, NTC-4901-1, NTC-4901-2 y NTC-4901-3 son válidas para los requisitos y ensayos lo establecido en el Reglamento Técnico aplicable a los componentes del sistema de frenos establecido en la Resolución 1001 del 23 de abril de 2010 expedida por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo o la norma que la modifique o sustituya.

**Parágrafo 2º.** Una vez que se expida el Certificado de Conformidad según lo establece la presente resolución, el Organismo de Certificación de producto deberá registrar la información del mismo en la funcionalidad de homologación de vehículos del sistema HQ-RUNT, de acuerdo con las características operativas, tecnológicas y de conectividad establecidas por el Ministerio de Transporte. Los certificados de conformidad expedidos por entes certificadores del

exterior, deberán ser remitidos al Ministerio de Transporte en idioma español, quien lo registrará en el sistema HQ-RUNT.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 13. Requisitos para la Homologación.** Los fabricantes, ensambladores e importadores interesados en comercializar en el país un producto de que trata el presente reglamento deberán homologarlo ante el Ministerio de Transporte atendiendo el siguiente procedimiento:

1. Obtener el Certificado de Conformidad
2. Realizar la homologación a través del Sistema de Homologación en línea del Registro Único Nacional de Tránsito RUNT, cumpliendo con los siguientes requisitos:
  - a. Estar previamente inscrito ante el Ministerio de Transporte como importador, ensamblador o fabricante de chasis, vehículo o carrocería.
  - b. Presentar solicitud en el sistema, anexando los planos a escala 1:20 con vistas internas, laterales, frontales y superiores para el caso de carrocerías y vehículos carrozados y catálogos del producto dados por el fabricante cuando se trate de chasis.
  - c. Consignación de los derechos causados por concepto de trámite.

**Parágrafo.** Para la homologación de un prototipo, el Ministerio de Transporte confrontará los datos consignados en el Sistema de Homologación en línea del RUNT y el Certificado de Conformidad con los requisitos establecidos en la NTC – 5206:2009 y demás normas.

**Parágrafo 2º. Adicionado Resolución 3172 de 2010 Artículo 11.** Los documentos de que trata el presente artículo deberán estar suscritos en idioma español o en otro idioma con la respectiva traducción.

**Parágrafo 3º. Adicionado Resolución 3172 de 2010 Artículo 11.** Los importadores, ensambladores y fabricantes de carrocerías podrán homologar vehículos, cumpliendo con el presente reglamento, antes de la fecha prevista en el literal b) del artículo 18 de la Resolución 00478 de 2010.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 14. Responsabilidad de Ensambladores, Fabricantes e Importadores.** La responsabilidad civil, penal y/o fiscal originada en la inobservancia de las disposiciones contenidas en el presente Reglamento Técnico, será la que determinen las disposiciones legales vigentes y recaerá en forma individual en los ensambladores, fabricantes e importadores en Colombia, según aplique, y en el organismo de certificación que dio la conformidad a los productos sin que se cumplieran las prescripciones contenidas en esta Resolución.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 15. Régimen Sancionatorio.** Sin perjuicio de lo contemplado en las demás disposiciones legales vigentes, no se permitirá la comercialización dentro del territorio Colombiano de los productos aquí contemplados, que no cumplan con los requisitos técnicos establecidos, con fundamento en los procedimientos de evaluación de la conformidad definidos en el presente Reglamento Técnico.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 16. Vigilancia y Control.** La Superintendencia de Puertos y Transporte vigilará para que los fabricantes e importadores cumplan todo lo establecido en el presente Reglamento, para tales efectos podrá efectuar visitas de inspección y verificación del cumplimiento de las certificaciones con la norma y el presente Reglamento.

De conformidad con lo establecido en el Sistema Nacional de Normalización, Certificación y Metrología, le corresponde a la Superintendencia de Industria y Comercio, SIC, el control y vigilancia de los laboratorios acreditados, Organismos de Certificación y Organismos de Inspección.

**Parágrafo.** El Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Puertos y Transporte de oficio o a petición de parte podrá someter a verificación del cumplimiento de los requisitos a los vehículos de que trata el presente reglamento técnico.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 17. Anexos.** Hacen parte integrante de la presente resolución la NTC-5206:2009, NTC 4901-1, 4901-2, 4901-3 Normas Técnicas mencionadas en el presente documento y las referenciadas en las mismas.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 18. Vigencia.** De conformidad con lo señalado en el numeral 2.12 del Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio de la OMC y con el numeral 5 del artículo 9° de la Decisión 562 de la Comisión de la Comunidad Andina, el presente Reglamento entrará en vigencia así:

a) Para el proceso de homologación empleando el Sistema de Homologación en línea del RUNT, previsto en el numeral 2 del artículo 13 del presente reglamento, una vez entre en operación la funcionalidad del sistema en el Registro Nacional Automotor.

b) Para los demás aspectos contemplados en la presente resolución, doce (12) meses después de la publicación en el **Diario Oficial**, excepto los términos especiales contemplados en la misma.

**Adicionado Resolución 3172 de 2010 Artículo 12.** c) La homologación de los vehículos buses rígidos o articulados de que trata el párrafo 2° del artículo 6° Requisitos, de la presente resolución, podrá realizarse a partir de la fecha de publicación de la presente resolución.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 19. Autoridades competentes.** Las autoridades competentes para el desarrollo del transporte municipal, distrital y metropolitano, exigirán en sus licitaciones, respecto de los equipos, el cumplimiento de la presente resolución.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 20. Modificado Resolución 3172 de 2010 Artículo 13. Derogatorias.** A la entrada en vigencia del literal b) del artículo 18 de la presente resolución, quedan derogadas todas las normas que le sean contrarias, en especial las Resoluciones 7126 de 1995, 5411 de 2007 y 4659 de 2008.

**Parágrafo.** Todas las homologaciones de las carrocerías y vehículos objeto de la presente resolución realizadas con anterioridad al término establecido en el literal b) del artículo 18 del presente Reglamento y que no cumplan los requisitos establecidos en las normas NTC-4901-1, NTC-4901-2, NTC-4901-3, NTC-5701, NTC-5702 y NTC-5206:2009 y en el presente Reglamento, quedan derogadas a la entrada en vigencia del citado literal, excepto los formatos de ficha técnica de homologación.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 25 de febrero 1999, *Radicación número:* 3544, CP Manuel Santiago Urueta

De acuerdo con lo expuesto por el actor, al señalar el artículo 3°, numerales 6 y 7, de la Resolución 07126 de 1995, respectivamente, las especificaciones de las puertas de ascenso y descenso, y la altura del suelo al estribo de los vehículos de transporte público, está violando el principio de la libre competencia, pues, a su juicio, sólo las grandes empresas transportadoras podrán hacer la cuantiosa inversión que demanda el adecuar los vehículos a las especificaciones exigidas por la resolución acusada.

Sobre el particular, esta Corporación considera que no le asiste razón al demandante, dado que es competencia del Ministerio de Transporte, de acuerdo con lo estipulado en el artículo 2°, numeral 4, del Decreto 2171 de 1992, regular las condiciones técnicas mínimas de los vehículos de transporte para que operen dentro de los límites de seguridad, aspectos precisamente regulados por la resolución demandada, como lo indica su encabezamiento: "Por la cual se establecen las características y especificaciones técnicas y de seguridad para los vehículos de transporte público colectivo de pasajeros".

Ahora bien, no se discute que el adecuar los vehículos a las especificaciones y características determinadas en el acto demandado implica una erogación. Sin embargo, ello no puede considerarse como una violación a la libertad de empresa, ya que tal y como lo consagra el artículo 333 de la Carta Política, la actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común, lo cual, para la Sala, aplicado al caso analizado, significa que bien podía la entidad demandada, en ejercicio de la atribución a ella otorgada, señalar las especificaciones técnicas contenidas en los actos demandados, con las cuales se pretende lograr una mayor seguridad para los usuarios del servicio de transporte público, seguridad que, al tenor del artículo 2° de la Ley 105 de 1993, "constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte.

**Resolución 512 de 2011 Artículo 1°.** Suspéndase la entrada en vigencia de las Resoluciones números 00479 de febrero 22 de 2010 y 003172 de agosto 3 de 2010 hasta tanto se surtan los procesos de notificación, en cumplimiento de las normas legales pertinentes.

**Reglamentación:** Resolución 9888 de 2002

**Resolución 9888 de 2002 Artículo 1°.** A partir de la vigencia de la presente resolución queda suspendido en todo el territorio nacional el registro o matrícula inicial de vehículos clase automóvil destinados a la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor especial, hasta tanto el Ministerio de Transporte adelante un estudio que determine las condiciones reales en que se viene prestando el servicio.

**Resolución 2694 de 2008 Artículo 1°.** *Ingreso de vehículos clase automóvil.* Autorizar el incremento de la capacidad transportadora global en trescientos setenta (370) vehículos clase automóvil al parque automotor de servicio público de transporte terrestre automotor especial a nivel nacional y su registro inicial.

**Resolución 2694 de 2008 Artículo 2°.** *Condiciones para asignación de capacidad transportadora.* La capacidad transportadora autorizada en virtud del artículo anterior, será asignada a las empresas de servicio público de transporte especial debidamente habilitadas que cumplan con las siguientes condiciones:

1. Tener vehículos clase automóvil dentro su capacidad transportadora con tarjeta de operación vigente.
2. Presentar contratos de prestación del servicio público de transporte especial que requieren de esta clase de vehículo. Dichos contratos deben encontrarse vigentes y en ejecución, a la fecha de publicación de la presente resolución.
3. Demostrar a través del plan de rodamiento que el parque automotor con que cuenta la empresa en la clase de vehículo automóvil, no es suficiente para atender los contratos de transporte aportados en el numeral anterior e indicar el número de vehículos requeridos.

En el plan de rodamiento se deberá indicar la placa, marca y modelo de cada uno de los vehículos.

4. Las empresas interesadas en la asignación de capacidad transportadora en vehículos clase automóvil de que trata el presente artículo, no deberá estar incurso en investigación por prestar servicios no autorizados o transporte informal.

**Resolución 2694 de 2008 Artículo 3°.** *Procedimiento para asignación de capacidad transportadora y registro inicial.* Para la asignación de la capacidad transportadora por empresa y registro inicial de los vehículos clase automóvil de que trata la presente resolución, se deberá surtir el siguiente procedimiento:

1. Presentar solicitud suscrita por el representante legal de la empresa ante la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte de asignación de capacidad transportadora.

Esta solicitud deberá radicarse antes del 1° de agosto de 2008, adjuntando los requisitos previstos en los numerales 2 y 3 del artículo 2° de la presente resolución.

2. La Dirección de Transporte evaluará las solicitudes, verificará el cumplimiento de las condiciones estipuladas en el artículo 2° de la presente resolución y emitirá concepto vinculante a las Direcciones Territoriales competentes para la fijación de la capacidad transportadora a las empresas que cumplan con lo establecido en el artículo anterior.

3. Con base en el concepto emitido por la Dirección de Transporte y Tránsito, las Direcciones Territoriales mediante acto administrativo fijarán la capacidad transportadora a cada una de las empresas y autorizarán el registro inicial y vinculación del número de vehículos clase automóvil aprobados.

4. Para el registro inicial de estos vehículos, se debe presentar ante el organismo de tránsito respectivo, certificación de capacidad transportadora y orden de matrícula expedida por la Dirección Territorial del Ministerio de Transporte en donde tenga sede la empresa.

**Parágrafo.** La capacidad transportadora global autorizada en el artículo 1°, se asignará a las empresas que cumplan los requisitos y condiciones establecidas en la presente resolución, dando estricto cumplimiento al orden cronológico de radicación. Las solicitudes que se presenten con posterioridad a la fecha prevista en el numeral 1 del artículo 3°, y las que no clasifiquen dentro de la capacidad global asignada serán negadas.

**Resolución 2694 de 2008 Artículo 4°.** *Propiedad de los vehículos.* Los vehículos clase automóvil, que ingresen en virtud de lo dispuesto en la presente resolución, serán de propiedad en un ciento por ciento (100%) de la empresa habilitada para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor especial. Si los vehículos son adquiridos por el sistema leasing, el locatario deberá corresponder a la empresa habilitada para esta modalidad de servicio.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 28651 del 5 de junio de 2009** *“No es procedente transferir la propiedad de los vehículos clase automóvil registrados y asignados a la capacidad transportadora de las empresas de servicio especial, con base en la Resolución 2694 del 4 de julio de 2008, a una persona natural o jurídica puesto que la asignación de la capacidad transportadora es originada y soportada en una deficiencia vehicular al interior de la empresa y el requisito sine quanon para esta asignación era la propiedad en cabeza de una empresa transportadora, no tendría justificación la venta de un equipo cuyo ingreso se condicione a que la propiedad de éstos debe ser totalmente de la empresa (100%)”*

**Resolución 2694 de 2008 Artículo 5°.** *Características de los vehículos.* Los vehículos clase automóvil deberán tener carrocería tipo sedan y contar como mínimo, con aire acondicionado, eleva vidrios eléctricos, airbag en la parte delantera para el conductor y pasajero y motor mínimo de 1400 cm3.

**Resolución 2694 de 2008 Artículo 6°.** Los vehículos clase automóvil que cuenten con tarjeta de operación vigente para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor especial, podrán ser objeto de reposición por desintegración física total previa cancelación de la licencia de tránsito y tarjeta de operación.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 71241 del 11 de mayo de 2010:** *“Por expresa disposición normativa, en la modalidad de transporte público especial, solamente podrán ingresar los vehículos clase automóvil nuevos, cuando quiera que el automotor ha sido objeto de hurto o, en el evento de desintegración física total, previa cancelación de la licencia de tránsito y de la tarjeta de operación, pues en caso contrario, solamente podrá hacerlo con automotores ya registrados en una empresa de la misma modalidad.”*

**Resolución 9888 de 2002 Artículo 2°.** Como consecuencia de lo dispuesto en el artículo anterior la capacidad transportadora autorizada y disponible en vehículos clase automóvil de las empresas habilitadas podrá ser utilizada únicamente por vehículos ya registrados en el servicio público dentro de la misma modalidad.

**Resolución 9888 de 2002 Artículo 3°.** La Dirección General de Transporte y Tránsito Automotor bajo la coordinación del despacho del Viceministro, adelantará el estudio de qué trata el artículo 1° de la presente resolución. Para el efecto, las empresas prestadoras del servicio público de Transporte Terrestre Automotor Especial, legalmente constituidas y debidamente habilitadas, deberán remitir dentro del mes siguiente a la publicación del presente acto administrativo, la siguiente información:

1. Relación de la totalidad del equipo legalmente vinculado con el cual está prestando el servicio, con indicación del nombre y cédula del propietario, clase, marca, placa, modelo, capacidad, según formato número 1 anexo.

Esta relación deberá incluir los vehículos que se encuentran en trámite de cambio de servicio de particular a público a los cuales la empresa les expidió la carta de aceptación, de conformidad con el artículo 4° de la Resolución 3537 de 2000.

2. Plan de rodamiento actualizado, de la totalidad del equipo, para el desarrollo de los contratos vigentes.

3. Información sobre los contratos desarrollados en los últimos 12 meses y de los contratos vigentes, según formato número 2 anexo.

**Parágrafo.** La empresa prestadora del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial que no envíe la información solicitada en el tiempo y condiciones estipuladas en este artículo, se hará acreedora a las sanciones estipuladas en el Decreto 176 de 2001.

**Resolución 9888 de 2002 Artículo 4°.** Dentro de los quince (15) días siguientes a la publicación de la presente resolución, las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte enviarán los archivos DBF del Sistema Integrado de Información Regional (SIIR) debidamente actualizado, con los datos de los vehículos vinculados a las empresas prestadoras del servicio público de transporte terrestre automotor especial de su jurisdicción.

**Reglamentación:** Resolución 2658 de 2008

**Resolución 2658 de 2008 Artículo 1º. Modificado Resolución 3176 de 2008 Artículo 1º.** A partir de la vigencia de la presente resolución se suspende en todo el territorio nacional el registro inicial o matrícula de vehículos clase camioneta (incluidas las station wagon hasta de nueve (9) pasajeros de capacidad y las camionetas doble cabina) destinadas a la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor especial.

**Parágrafo 1º.** Autorizar el registro inicial o matrícula de los vehículos clase camioneta (incluidas las station wagon hasta de nueve (9) pasajeros de capacidad y las camionetas doble cabina), destinados a la prestación del servicio público de transporte automotor especial, siempre y cuando sus propietarios hubiesen radicado u obtenido certificado de disponibilidad de capacidad transportadora con anterioridad a la vigencia de la Resolución 002658 del 3 de julio de 2008.

**Parágrafo 2º.** Las camionetas doble cabina por estar homologadas para el servicio de transporte mixto, no podrán ser matriculadas para el servicio de transporte público de carga.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 80531 del 6 de octubre de 2008:** *“ De otro lado, conforme al artículo 75 del Acuerdo 051 de 1993, el certificado de disponibilidad de capacidad transportadora, es uno de los requisitos exigidos con antelación al efectuar el registro de vehículos de servicio público colectivo de pasajeros, servicio especial y turístico, documento que expide la autoridad municipal competente o las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte para el transporte del servicio especial. (...) Es así que las solicitudes de certificados de disponibilidad de capacidad transportadora radicadas antes del 4 de julio de 2008, fecha en que fue publicada en el Diario Oficial Número 47040, la Resolución 2658 de 2008, deben ser tenidas en cuenta y tramitadas según se disponga en ellas”.*

**Resolución 2658 de 2008 Artículo 2º. Modificado Resolución 3054 de 2009 Artículo 1º.** La capacidad transportadora autorizada y disponible en vehículos clase camioneta (Station Wagon y Doble Cabina) de las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor especial, podrán ser copadas con vehículos ya registrados en el servicio público provenientes de la misma modalidad o del servicio de pasajeros por carretera o mixto, previo evaluación y autorización por parte de la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio.

Para tal efecto el modelo de los vehículos debe ser inferior a diez (10) años previa desvinculación de la empresa a la cual esté vinculado el vehículo.

**Parágrafo 1º. Adicionado Resolución 3176 de 2008 Artículo 2º.** Excepcionalmente y previa verificación de la existencia de nuevos contratos de transporte, se podrá aumentar la capacidad transportadora de las empresas de servicio especial, en la clase de vehículo camioneta (incluidas las station wagon hasta de nueve (9) pasajeros de capacidad y las doble cabina). Dichas capacidades se deberán copar con vehículos ya registrados en este servicio previa desvinculación y reducción de la capacidad de las empresas de la cual proviene el vehículo o mediante la figura de convenios de colaboración empresarial previstos en el artículo 24 del Decreto 174 de 2001.

**Parágrafo 2º. Adicionado Resolución 3176 de 2008 Artículo 2º. Modificado Resolución 3054 de 2009 Artículo 2º.** Cuando se demuestre que no es posible copar la capacidad transportadora de los nuevos contratos en las condiciones previstas en el artículo anterior, se podrá autorizar por la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte, el registro inicial de vehículos clase camioneta (Incluidas las Station Wagon hasta de nueve (9) pasajeros de capacidad y doble cabina), siempre y cuando sean de propiedad de la empresa o en arrendamiento financiero cuyo locatario sea la empresa de transporte. Para tales efectos, se deberá aportar por la empresa interesada copia de los contratos de transporte.

**Resolución 2658 de 2008 Artículo 3º. Derogado Resolución 3176 de 2008 Artículo 3º.**

**Conceptos Ministerio de Transporte N° 54261 del 17 de septiembre y 53899 del 16 de 2008:** *“ Como conclusión las disposiciones anteriores no contemplaron el registro inicial de camionetas doble cabina por reposición, por lo cual, para poder ocupar la capacidad transportadora ya asignada, podrá adquirir un vehículo ya registrado y vinculado en la modalidad especial, proveniente de la misma o de otra empresa y la resolución 3176 de 2008 establece la posibilidad de registrar nuevos vehículos clase camioneta, de propiedad de la empresa habilitada, siempre y cuando con estos se utilicen las nuevas unidades autorizadas, no para las capacidades disponibles”.*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 49738 del 28 de agosto de 2008:** " La Resolución 2658 del 3 de julio de 2008 suspendió el (sic) todo el territorio nacional el registro o matrícula inicial de vehículos clase camionetas station wagon (cerrada) y doble cabina, para la prestación del servicio especial las que al estar homologadas para el servicio mixto tampoco pueden ser registradas para el servicio de carga".

**Reglamentación:**

**Resolución 3199 de 1999 Artículo 3º.** Los vehículos clase automóvil destinados a la prestación del servicio público de transporte especial como los vehículos clase camioneta, doble cabina con platón destinado a la prestación del servicio público de transporte mixto, que se registren a partir de la vigencia de esta resolución, además de las condiciones establecidas por el Código Nacional de Tránsito, deberán cumplir las siguientes:

-Llevar impresa la leyenda "SERVICIO PUBLICO" en letras de siete (7) centímetros de alto, tres y medio (3½) centímetros de ancho y ocho (8) milímetros de espesor, colocada en las puertas laterales delanteras.

-Estar pintados según los colores y distintivos registrados por la empresa ante la autoridad de transporte competente.

**Reglamentación:**

**Resolución 7777 de 2001 Artículo 2º.** Los vehículos clase AUTOMOVIL destinados a la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en el radio de acción nacional, además de las condiciones exigidas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, cumplirán las siguientes características y especificaciones mínimas generales:

1. Deben tener cuatro (4) puertas laterales.
2. La cabina de pasajeros acomodará hasta cinco (5) personas, incluido el conductor, con un módulo de espacio por pasajero no inferior a 420 milímetros de ancho a la altura de los hombros y con módulo de silletería de 750 milímetros.
3. La bodega o espacio para el equipaje debe tener una capacidad no inferior a 0.40 metros cúbicos.
4. Deben tener instalados en cada silla, incluida la del conductor, cinturones de seguridad.
5. La potencia debe asegurar una relación mayor a un (1) HP SAE neto a nivel del mar, por cada veinticinco (25) kilogramos de peso bruto vehicular.

**Resolución 7777 de 2001 Artículo 3º.** Los vehículos clase CAMIONETA TIPO STATION WAGON destinados a la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en el radio de acción nacional, además de las condiciones exigidas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, cumplirán las siguientes características y especificaciones mínimas generales:

1. Deben tener cuatro (4) puertas laterales.
2. La cabina de pasajeros acomodará hasta nueve (9) personas, incluido el conductor, con un módulo de espacio por pasajero no inferior a 420 milímetros de ancho a la altura de los hombros y con módulo de silletería de 750 milímetros.
3. La bodega o espacio para el equipaje debe tener una capacidad no inferior a 0.40 metros cúbicos.
4. Deben tener instalados en cada silla, incluida la del conductor, cinturones de seguridad.
5. La potencia debe asegurar una relación mayor a un (1) HP SAE neto a nivel del mar, por cada veinticinco (25) kilogramos de peso bruto vehicular.

**Parágrafo.**- Los vehículos de que trata el presente artículo hacen parte de la excepción contemplada en el Artículo 1º de la Resolución 7126 del 11 de octubre de 1995.

**Decreto 174 de 2001 Artículo 32. Capacidad Del Vehículo.** No se admitirán pasajeros de pie en ningún caso. Cada pasajero ocupará un (1) puesto de acuerdo con la capacidad establecida en la ficha de homologación del vehículo y de la licencia de tránsito.

**Comentario del Editor:** Esta medida se justifica en la medida que esta modalidad de servicio solo admite un nivel de prestación, el cual debe garantizar estándares máximos de comodidad y seguridad, superiores a los de otras modalidades

## TÍTULO II CAPACIDAD TRANSPORTADORA

**Decreto 174 de 2001 Artículo 33. Capacidad Transportadora.** Es el número de vehículos requeridos para la adecuada y racional prestación de los servicios contratados.

Las empresas de transporte público terrestre automotor especial, deberán acreditar como mínimo el tres por ciento (3%) de la capacidad transportadora fijada de su propiedad y/o de los socios, que en ningún caso podrá ser inferior a un (1) vehículo, incluyéndose dentro de este porcentaje los vehículos adquiridos bajo arrendamiento financiero a su nombre.

Para las empresas de economía solidaria este porcentaje podrá demostrarse con los vehículos de propiedad de sus cooperados.

Si la capacidad transportadora fijada, de las empresas actualmente en funcionamiento, se encuentra utilizada a su máximo, solamente será exigible el cumplimiento del porcentaje de propiedad de la misma, cuando la empresa presente un nuevo plan de rodamiento en el que demuestre la necesidad del ingreso de nuevas unidades de parque automotor a su capacidad transportadora.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 36853 del 29 de junio de 2007** *“Si la capacidad transportadora autorizada a la empresa se encuentra utilizada a su máximo, solamente será exigible el cumplimiento del porcentaje de propiedad de la misma, cuando a la empresa presente un nuevo plan de rodamiento en el que demuestre la necesidad del ingreso de nuevas unidades de parque automotor a su capacidad transportadora. En ningún caso se podrán vincular al parque automotor bajo ninguna forma contractual, vehículos con más de diez (10) años de antigüedad provenientes de otra modalidad de servicio”*

**Decreto 174 de 2001 Artículo 34. Fijación.** La capacidad transportadora de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial será fijada de acuerdo con el plan de rodamiento presentado por la empresa, para atender los servicios contratados indicando el tiempo de viaje y copia de los respectivos contratos.

**Conceptos Ministerio de Transporte N° 50745 del 30 de agosto de 2007, 53880 del 16 de septiembre de 2008 y 606103 del 24 de noviembre de 2008:** *“Es Decreto 174 del 5 de febrero de 2001, en relación con la fijación de capacidad transportadora de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial, estipula que ésta se fijará de conformidad con el plan de rodamiento presentado por la empresa, para atender los servicios contratados, indicando para ello el tiempo de viaje y copia de los respectivos contratos ( art. 37). A su turno el artículo 38 ibidem estipula lo concerniente al ingreso de nuevas unidades a la capacidad transportadora, señalando que además de la presentación de un nuevo plan de rodamiento, deberá demostrarse la necesidad de nuevas unidades y el funcionario competente para autorizar dicho ingreso lo hará con fundamento en el contrato de servicios y el plan de rodamiento*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 33198 del 1 de agosto de 2005:** *“La capacidad transportadora de las empresas de transporte público terrestre automotor especial será fijada de acuerdo con el plan de rodamiento presentado por la empresa, para atender los servicios contratados indicando el tiempo de viaje y copia de los respectivos contratos, (...). En el evento de que la sociedad transportadora (...) suscriba un nuevo contrato debe remitir copia del mismo al Ministerio de Transporte y presentar un nuevo plan de rodamiento en el que demuestre la necesidad del ingreso de nuevas unidades de parque automotor a su capacidad transportadora. Ahora bien, si la citada empresa no se ciñe a lo dispuesto anteriormente lo cual es concordante con las disposiciones vigentes sobre la materia, y se encuentra suscribiendo contratos directamente con los usuarios sin que de ellos repose copia en la Dirección Territorial (...) del Ministerio de Transporte estaría prestando un servicio de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi lo cual le acarrearía la sanción prevista en la Ley.*

**Concepto Ministerio de Transporte N°20821 del 8 de mayo de 2006:** "... la modalidad se encuentra prevista para prestar el servicio de estudiantes, asalariados y de turismo sin que se haga distinción en cuanto a los equipos para prestar el servicio, como tampoco en cuanto a la vinculación y capacidad transportadora de los mismos, de tal forma que no se podría diferenciar dentro de la capacidad transportadora entre el servicio de estudiantes y turistas, por cuanto la modalidad especial es para prestar el servicio en el radio de acción nacional, lo fundamental es que los automotores se encuentren homologados para el servicio especial, naturalmente que la autoridad competente puede en cualquier momento verificar la existencia de los contratos escritos, so pena de incurrir en las sanciones pertinentes."

**Decreto 174 de 2001 Artículo 35. Ingreso A La Capacidad Transportadora.** Cuando la empresa solicite el ingreso de una nueva unidad a la capacidad transportadora de la empresa, deberá presentar un nuevo plan de rodamiento con todo su equipo, demostrando la necesidad del ingreso de la(s) unidad(es) correspondiente(s), el funcionario competente expedirá la autorización de ingreso, con fundamento en el contrato de servicio y en el plan de rodamiento presentado.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 63284 del 22 de octubre de 2007, 63271 del 02 julio de 2009, 72993 del 21 de septiembre de 2009** "Las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor en la modalidad de Especial, deberán presentar el Plan de Rodamiento, para la fijación por primera vez de su capacidad transportadora y cada vez que se presente el ingreso de una nueva unidad transportadora o la precitada capacidad transportadora"

### **TÍTULO III VINCULACIÓN Y DESVINCULACIÓN DE EQUIPOS**

**Decreto 174 de 2001 Artículo 36. Equipos.** Las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor especial solo podrán hacerlo con equipos registrados para dicho servicio.

**Decreto 174 de 2001 Artículo 37. Vinculación.** La vinculación de un vehículo a una empresa de transporte público es la incorporación de este al parque automotor de dicha empresa. Se formaliza con la celebración del respectivo contrato entre el propietario del vehículo y la empresa y se oficializa con la expedición de la tarjeta de operación por parte del Ministerio de Transporte.

**Decreto 174 de 2001 Artículo 38. Contrato de vinculación.** El contrato de vinculación del equipo, se regirá por las normas del derecho privado, debiendo contener como mínimo las obligaciones, derechos y prohibiciones de cada una de las partes, su término, causales de terminación y preavisos requeridos para ello, así como aquellas condiciones especiales que permiten definir la existencia de prórrogas automáticas y los mecanismos alternativos de solución de conflictos al que se sujetarán las partes.

Igualmente, el clausulado del contrato deberá contener en forma detallada los ítems que conformarán los cobros y pagos a que se comprometen las partes y su periodicidad. De acuerdo con esta, la empresa expedirá al propietario del vehículo un extracto que contenga en forma discriminada los rubros y montos, cobrados y pagados, por cada concepto.

Cuando el vehículo haya sido adquirido mediante arrendamiento financiero-leasing-el contrato de vinculación deberá suscribirse entre la empresa y el poseedor del vehículo o locatario, previa autorización del representante legal de la sociedad de leasing.

Los vehículos que sean de propiedad de la empresa habilitada, se entenderán vinculados a la misma, sin que para ello sea necesaria la celebración del contrato de vinculación.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 40041 del 4 de noviembre de 2009:** "El locatario o poseedor del vehículo suscribirá el respectivo contrato de vinculación con la empresa de transporte, habiendo obtenido previamente la autorización expresa del representante legal de la sociedad leasing, requisito indispensable para celebrar el contrato de vinculación. Por tal motivo, es viable que la empresa de transporte a la cual se encuentra vinculado el vehículo se niegue a otorgarle el paz y salvo a la entidad financiera, toda vez que la misma al otorgarle previamente al locatario o poseedor del automotor la autorización expresa para celebrar el contrato, implícitamente es solidaria con el mismo en relación con los deberes y obligaciones contraídos en virtud del multialudido contrato de vinculación del equipo."

**Decreto 174 de 2001 Artículo 39. Desvinculación De Común Acuerdo.** Cuando exista acuerdo para la desvinculación del vehículo la empresa y el propietario o poseedor del mismo de manera conjunta informarán por escrito de esta decisión al Ministerio de Transporte y este procederá a efectuar el trámite correspondiente desvinculando el vehículo y cancelando la respectiva tarjeta de operación.

**Decreto 174 de 2001 Artículo 40. Desvinculación Administrativa Por Solicitud Del Propietario.** Vencido el contrato de vinculación, cuando no exista acuerdo entre las partes, el propietario podrá solicitar al Ministerio de Transporte, la desvinculación, invocando alguna de las siguientes causales, imputables a la empresa:

1. Trato discriminatorio en el plan de rodamiento señalado por la empresa.
2. El cobro de sumas de dineros por conceptos no pactados en el contrato de vinculación.
3. No gestionar oportunamente los documentos de transporte a pesar de haber reunido la totalidad de los requisitos exigidos en el presente Decreto.

**Parágrafo.** El propietario interesado en la desvinculación de un vehículo, no podrá prestar el servicio en otra empresa hasta tanto no le haya sido autorizada.

**Decreto 174 de 2001 Artículo 41. Desvinculación Administrativa Por Solicitud De La Empresa.** Vencido el contrato de vinculación, cuando no exista acuerdo entre las partes el representante legal de la empresa podrá solicitar al Ministerio de Transporte, la desvinculación, invocando alguna de las siguientes causales imputables al propietario del vehículo:

1. No cumplir con el plan de rodamiento registrado por la empresa ante la autoridad competente.
2. No acreditar oportunamente ante la empresa la totalidad de los requisitos exigidos en este Decreto para el trámite de los documentos de transporte.
3. No cancelar oportunamente a la empresa los valores pactados en el contrato de vinculación.
4. Negarse a efectuar el mantenimiento preventivo del vehículo, de acuerdo con el plan señalado por la empresa.
5. No efectuar los aportes obligatorios al fondo de reposición.

**Parágrafo.** En todo caso la empresa a la cual está vinculado el vehículo tiene la obligación de permitir que continúe trabajando en la misma forma en que lo venía haciendo hasta que se decida sobre la solicitud de desvinculación.

**Decreto 174 de 2001 Artículo 42. Procedimiento.** Para efectos de la desvinculación administrativa establecida en los artículos anteriores, se observará el siguiente procedimiento:

1. Petición elevada ante el Ministerio de Transporte indicando las razones por las cuales solicita la desvinculación, adjuntando copia del contrato de vinculación y las pruebas respectivas.

2. Traslado de la solicitud de desvinculación al representante legal o propietario del vehículo, según el caso, por el término de cinco (5) días para que presente por escrito sus descargos y las pruebas que pretenda hacer valer.

3. Decisión mediante resolución motivada dentro de los 15 días siguientes.

La Resolución que ordena la desvinculación del automotor reemplazará la paz y salvo que debe expedir la empresa, sin perjuicio de las acciones civiles y comerciales que se desprendan del contrato de vinculación suscrito entre las partes.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 35951 del 28 de enero de 2009:** *“La desvinculación administrativa por solicitud de la empresa propietario del servicio especial está reglamentada por el Decreto 174 de 2001, el artículo 42 de la misma norma enumera los requisitos para la presentación de la solicitud, entre los cuales se encuentra la fotocopia del contrato de vinculación. No es posible suplir la falta del contrato para la solicitud de desvinculación administrativa con ningún otro documento, por lo que en este caso se deberá instaurar una demanda ante la justicia ordinaria para que sea declarada la existencia del contrato y su terminación, debido a que el mismo es de naturaleza netamente privada o podrá el propietario otorgar poder ante el consulado de Colombia del país en donde se encuentra para suscribir la desvinculación de mutuo acuerdo”*

**Decreto 174 de 2001 Artículo 43. Pérdida, Hurto O Destrucción Del Vehículo.** En el evento de pérdida, hurto o destrucción del vehículo, su propietario tendrá derecho a reemplazarlo por otro, bajo el mismo contrato efectuado para la vinculación, dentro del término de un (1) año contado a partir de la fecha en que ocurrió el hecho. Si el contrato efectuado para la vinculación vence antes de este término, se entenderá prorrogado hasta el cumplimiento del año.

**Decreto 174 de 2001 Artículo 44. Cambio de empresa.** La empresa a la cual se vinculará el vehículo debe acreditar ante el Ministerio de Transporte los requisitos establecidos en el artículo 50 del presente Decreto, adicionando la paz y salvo de la empresa de la cual se desvincula o el pronunciamiento de la autoridad administrativa o judicial competente.

**Decreto 174 de 2001 Artículo 45. Edad del equipo.** Las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial, no podrán vincular a su parque automotor bajo ninguna forma contractual, vehículos con más de diez (10) años de antigüedad provenientes de otra modalidad de servicio.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 25672 del 2 de junio de 2006:** *“... las empresas de transporte público terrestre automotor especial no pueden vincular vehículos con más de diez (10) años de antigüedad provenientes de otra modalidad de servicio. Las normas relacionadas con el transporte público terrestre automotor especial son producto de estudios técnicos y jurídicos realizados con anterioridad, los cuales arrojan entre otras recomendaciones, la necesidad de excluir del servicio público de transporte aquellos vehículos que además de no estar debidamente acondicionados para la prestación del servicio, son portadores de partículas contaminantes y nocivas para los seres humanos.”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 11883 del 02 de julio de 2010:** *“Los 10 años de vida como tope máximo para el ingreso de los vehículos al servicio especial requiere del registro inicial que se debe hacer dentro de los sesenta (60) días hábiles siguientes a la adquisición y este no puede transitar sin el registro, por lo que se concluye que los diez años comienzan a contarse una vez se haga el registro y termina en la misma fecha a los diez años del mismo”*

## TÍTULO IV TARJETA DE OPERACIÓN

**Decreto 174 de 2001 Artículo 46. Definición.** La tarjeta de operación es el documento único que autoriza a un vehículo automotor para prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial bajo la responsabilidad de una empresa de acuerdo con los servicios contratados.

**Decreto 174 de 2001 Artículo 47. Expedición.** El Ministerio de Transporte expedirá la tarjeta de operación únicamente a los vehículos legalmente vinculados a las empresas de transporte público debidamente habilitadas, de acuerdo con la capacidad transportadora fijada según su plan de rodamiento.

**Decreto 174 de 2001 Artículo 48. Vigencia.** La tarjeta de operación se expedirá hasta por un término de dos (2) años y podrá modificarse o cancelarse si cambian las condiciones exigidas a la empresa para el otorgamiento de la habilitación.

**Concepto Ministerio de Transporte N°5907 del 13 de febrero de 2006:** “... en materia de servicio público de transporte terrestre automotor especial, las tarjetas de operación se pueden expedir por el término máximo de 2 años o por un término inferior dependiendo de la duración del contrato de transporte que para estos efectos suscriban las partes. Y si por el ejemplo el contrato de transporte se pasa algunos meses a los dos años, la renovación de las tarjetas de operación se deberá efectuar por el número de meses que falte para cumplir el plazo acordado.”

**Decreto 174 de 2001 Artículo 49. Contenido.** La tarjeta de operación contendrá, al menos, los siguientes datos:

1. De la empresa: Razón social o denominación, sede y radio de acción.
2. Del vehículo: clase, marca, modelo, número de la placa, capacidad y tipo de combustible.
3. Otros: Clase de servicio, fecha de vencimiento, numeración consecutiva y firma de la autoridad que la expide.

**Parágrafo.** La tarjeta de operación deberá ajustarse como mínimo a la ficha técnica que para el efecto expida el Ministerio de Transporte.

**Decreto 174 de 2001 Artículo 50. Requisitos Para Su Obtención O Renovación.** Para obtener o renovar la tarjeta de operación la empresa acreditará ante el Ministerio de Transporte los siguientes documentos:

1. Solicitud suscrita por el representante legal de la empresa, adjuntando la relación de los vehículos discriminándolos por clase y por nivel de servicio, indicando los datos establecidos en el numeral 2 del artículo anterior, para cada uno de ellos. En caso de renovación, duplicado o cambio de empresa, deberá indicar el número de la tarjeta de operación anterior.
2. Certificación suscrita por el representante legal de la empresa sobre la existencia de los contratos de vinculación vigentes de los vehículos que no son propiedad de la empresa.
3. Fotocopias de las licencias de tránsito de los vehículos.
4. Fotocopia de las pólizas vigentes de los seguros obligatorios de accidentes de tránsito, SOAT, de cada vehículo.

5. Constancia de las revisiones técnico-mecánicas vigentes a excepción de los vehículos último modelo.
6. Certificación expedida por la compañía de seguros en la que conste que los vehículos, están amparados en las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual de la empresa solicitante.
7. Duplicado al carbón de la consignación a favor del Ministerio de Transporte por pago de los derechos correspondientes, debidamente registrados por la entidad recaudadora.

**Parágrafo.** En caso de duplicado por pérdida, la tarjeta de operación que se expida no podrá tener una vigencia superior a la de la tarjeta originalmente autorizada.

**Decreto 174 de 2001 Artículo 51. Obligación de gestionarla.** Es obligación de las empresas gestionar las tarjetas de operación de la totalidad de sus equipos y entregarla oportunamente a sus propietarios. De igual forma, la empresa deberá solicitar la renovación de las tarjetas de operación por lo menos con dos (2) meses de anticipación a la fecha de vencimiento.

En ningún caso la empresa podrá cobrar suma alguna a los propietarios de los vehículos, por concepto de la gestión de la tarjeta de operación.

Dentro de los diez (10) días siguientes a la entrega de las nuevas tarjetas de operación, la empresa deberá devolver al Ministerio de Transporte los originales de las tarjetas de operación vencidas o del cambio de empresa.

**Decreto 174 de 2001 Artículo 52. Obligación De Portarla.** El conductor del vehículo deberá portar el original de la tarjeta de operación y presentarla a la autoridad competente que la solicite.

**Decreto 174 de 2001 Artículo 53. Retención.** Las autoridades de tránsito y transporte solo podrán retener la tarjeta de operación en caso de vencimiento de la misma, debiendo remitirla a la autoridad de transporte que la expidió para efectos de iniciar la respectiva investigación.

## TÍTULO V REPOSICIÓN

### CAPÍTULO ÚNICO REGISTRÓ DE VEHÍCULOS

**Resolución 804 de 2009 Artículo 1º. Ingreso por reposición.** El ingreso de vehículos nuevos clase camioneta doble cabina y Station Wagon hasta de nueve (9) pasajeros de capacidad al Servicio Público de Transporte Especial, podrá llevarse a cabo mediante el mecanismo de reposición por Desintegración Física Total de un vehículo de la misma clase.

Para solicitar la reposición de este tipo de vehículo, se deberá demostrar que aquel fue sometido al proceso de desintegración física total y la cancelación de su licencia de tránsito.

Se entiende por desintegración física total, la descomposición de todos los elementos integrantes del automotor hasta convertirlos en chatarra.

**Resolución 804 de 2009 Artículo 2º. Equivalencia para la reposición.** Para el registro inicial de un vehículo camioneta doble cabina o Station Wagon hasta de nueve (9) pasajeros de capacidad para el servicio público de transporte especial, se deberá demostrar que ha sido desintegrado otro vehículo de iguales características.

**Parágrafo 1°.** La desintegración a la cual se hace referencia en el presente artículo, se debe cumplir con vehículos camionetas doble cabina o Station Wagon hasta de nueve (9) pasajeros de la capacidad, matriculados y vinculados a empresas de servicio público especial.

**Parágrafo 2°.** Las camionetas doble cabina que se registraron e ingresaron al parque automotor de servicio público de transporte mixto no son objeto de reposición para el servicio especial.

**Resolución 804 de 2009 Artículo 3°.** *Registro inicial.* Los Organismos de Tránsito, solamente deberán efectuar el registro inicial de vehículos camionetas doble cabina o Station Wagon hasta de nueve (9) pasajeros de capacidad, para el servicio público de transporte especial, previa expedición por parte del Ministerio de Transporte de la certificación de cumplimiento de requisitos, de conformidad con lo establecido en el artículo 8° de la presente resolución.

**Resolución 804 de 2009 Artículo 4°.** *Certificación del vehículo.* La Sijín de la Policía Nacional o quien haga sus veces, previa verificación que el vehículo llegó por sus propios medios, realizará una revisión física para constatar que es una camioneta doble cabina o Station Wagon hasta de nueve (9) pasajeros de capacidad, de servicio público, verificando su configuración, condiciones mecánicas y sistemas de identificación del vehículo objeto de desintegración física, teniendo como soporte, el certificado de tradición. La certificación de la SIJIN deberá contener:

a) Características del vehículo:

- Número de placa.
  - Marca.
  - Clase.
  - Servicio.
  - Línea.
  - Modelo.
  - Número de chasis.
  - Número de motor.
- b) Nombre del propietario, su representante legal o su apoderado.

c) Cuatro (4) registros fotográficos del vehículo, tomados desde diferentes ángulos, los cuales se anexarán a esta certificación.

d) Que los sistemas de configuración mecánica e identificación no han sido alterados e indicar cuándo se presenten regrabaciones en el número de motor o chasis y verificar las transformaciones del vehículo con base en el certificado de tradición, adhiriendo las respectivas improntas.

**Resolución 804 de 2009 Artículo 5°.** *Cancelación de la licencia de tránsito.* La licencia de tránsito del vehículo objeto de reposición se cancelará por solicitud del propietario y/o representante legal o apoderado, ante el Organismo de Tránsito en el cual se encuentra matriculado, para lo cual deberá cumplir con los siguientes requisitos:

a) Solicitud dirigida al Organismo de Tránsito indicando:

- Nombres y apellidos completos del propietario, de su representante legal o apoderado, con indicación del documento de identidad o NIT según sea el caso.
- Dirección del solicitante para efectos de notificación.
- El objeto de la petición con fines de reposición.
- La relación de documentos que se acompañan.
- Clase de servicio y la firma del peticionario.

b) Paz y Salvo de impuestos y por todo concepto del vehículo;

c) Entrega del original de la licencia de tránsito;

d) Original de certificación expedida por la Sijín;

- e) Certificado original de desintegración física total del vehículo, expedida por la entidad desintegradora;
- f) Constancia de cancelación de tarjeta de operación y que se encontraba vigente al momento de la solicitud, expedida por la respectiva Dirección Territorial del Ministerio de Transporte.

**Resolución 804 de 2009 Artículo 6°.** Verificados los documentos mencionados en el artículo anterior y que estos cumplan con las exigencias de la presente resolución, el Organismo de Tránsito dentro de los diez (10) días siguientes a la radicación de la solicitud, expedirá el acto administrativo motivado de cancelación de la licencia de tránsito, indicando las causales y los documentos que fueron tenidos en cuenta para tomar la decisión y que se profiere con fines de reposición, además contendrá lo siguiente:

- Nombre e identificación del propietario
- Número de placa.
- Marca.
- Servicio.
- Línea.
- Modelo.
- Número de chasis.
- Número de motor.
- Configuración del vehículo (camioneta doble cabina o Station Wagon).

**Resolución 804 de 2009 Artículo 7°.** Una vez cancelada la licencia de tránsito, el Organismo de Tránsito remitirá la documentación a la Dirección de Transporte y Tránsito de este Ministerio, adjuntando los soportes debidamente foliados y relacionados mediante oficio individual por cada vehículo, utilizando el correo certificado u otro medio de transporte que garantice la seguridad e impida que la documentación sea manipulada por terceros. Así mismo, se requiere adjuntar los siguientes documentos:

- a) Original del certificado de tradición.
- b) Original del certificado expedido por la Sijin acompañado del registro fotográfico del automotor objeto de reposición.
- c) Original del certificado de desintegración física total acompañado del registro fotográfico.
- d) Acto Administrativo de cancelación de la licencia de tránsito.
- e) Original de la constancia de cancelación de Tarjeta de Operación y que se encontraba vigente al momento de la solicitud, expedida por la respectiva Dirección Territorial del Ministerio de Transporte.

**Parágrafo.** Copia del oficio remisario de los anteriores documentos será enviado al propietario del vehículo, con el objeto de que este solicite al Ministerio de Transporte la certificación de cumplimiento de requisitos para registro inicial del vehículo nuevo, indicando que el trámite es con fines de reposición.

**Resolución 804 de 2009 Artículo 8°.** *Certificación de cumplimiento de requisitos para registro inicial.* Para la expedición del certificado de cumplimiento de requisitos, el interesado deberá presentar la solicitud al Ministerio de Transporte, señalando los datos del vehículo desintegrado y la siguiente información:

- Nombre e identificación del propietario
- Dirección
- Indicación del Organismo de Tránsito, en el cual se va efectuar la matrícula del vehículo nuevo.
- Especificaciones y características de identificación del vehículo nuevo: clase camioneta doble cabina o station wagon hasta de nueve (9) pasajeros de capacidad, marca, modelo, línea, número de chasis, número de motor y clase de servicio. Para efectos pertinentes se debe anexar factura proforma y ficha de homologación.
- Manifestar que el trámite se hace para reposición.
- Certificación de la empresa donde se encontraba vinculado el vehículo objeto de reposición en la que conste la aceptación del nuevo vehículo en su capacidad transportadora.

Una vez recibida esta solicitud y los documentos remitidos por el Organismo de Tránsito, de que trata el artículo 7° de la presente resolución, el Ministerio de Transporte expedirá el acto administrativo de certificación de cumplimiento de requisitos para el registro inicial o su negación, en el cual deberá constar:

- Número y fecha del acto administrativo expedido por el Organismo de tránsito que canceló la licencia de tránsito del vehículo desintegrado.
- Nombre completo y número de identificación del titular.
- Número de certificación expedida por la Sijín.
- Número de certificado de desintegración física total y número de placa del vehículo objeto de reposición.
- Configuración (clase camioneta doble cabina o station wagon hasta de nueve (9) pasajeros de capacidad, marca, modelo, línea, número de chasis, número de motor y clase de servicio del vehículo nuevo objeto del registro inicial).
- Organismo de Tránsito, ante el cual se hará el registro inicial del vehículo nuevo.

**Parágrafo 1º.** Esta certificación, en copia auténtica, será remitida por el Ministerio de Transporte al Organismo de Tránsito correspondiente, vía correo certificado o cualquier otro medio seguro que impida la manipulación de terceros y la misma se constituirá en el requisito previo para que el Organismo de Tránsito adelante el registro inicial del vehículo nuevo.

**Parágrafo 2º.** De conformidad con el Acuerdo 051 de 1993 artículo 75 o la norma que lo modifique o sustituya, el propietario deberá aportar certificado de disponibilidad de capacidad transportadora de la empresa a la cual se vincula el nuevo vehículo, expedido por la Dirección Territorial respectiva. La empresa a la cual se encontraba vinculado el vehículo objeto de desintegración física, deberá conservarle la disponibilidad de la capacidad transportadora al propietario mientras dura el proceso de desintegración y registre el nuevo vehículo, hasta por el término de un (1) año contado desde la fecha de la certificación de la Sijín de que trata la presente resolución.

**Parágrafo 3.** Una vez efectuado el registro inicial del vehículo nuevo y de manera inmediata, el Organismo de Tránsito deberá informar de este hecho al Ministerio de Transporte, especificando las características del vehículo nuevo y el número de placa asignado.

**Resolución 804 de 2009 Artículo 9º. Entidades desintegradoras.** Se autorizan para adelantar el proceso de desintegración física total establecido en el presente acto administrativo a las entidades reconocidas de conformidad con lo establecido en los artículos 16, 17 y 21 de la Resolución número 3253 de agosto 8 de 2008.

**Resolución 804 de 2009 Artículo 10. Verificación del estado del vehículo.** Antes de surtir el proceso de desintegración física total, la entidad desintegradora y la auditoría autorizada deberá dejar constancia de la verificación de las condiciones pertinentes, contempladas en el artículo 18 de la Resolución número 3253 de 2008.

**Resolución 804 de 2009 Artículo 11. Certificado de desintegración física total.** La entidad desintegradora deberá expedir un certificado de desintegración física total, en el que se acredite el cumplimiento de la descomposición física de todos los elementos integrantes del automotor, de tal manera, que garantice la inhabilitación definitiva de todas las partes del mismo.

El certificado de desintegración física total será suscrito por el representante legal de la entidad desintegradora y por el auditor autorizado por la entidad de certificación acreditada ante el sistema nacional de normalización, certificación y metrología de que trata el artículo anterior.

La entidad desintegradora deberá expedir un original con destino al Organismo de Tránsito, para ser adjuntada a la solicitud de cancelación de la licencia de tránsito y así mismo, expedirá una copia auténtica con sello de la entidad desintegradora con destino exclusivo al Ministerio de Transporte.

En el certificado de desintegración física total, deberá dejarse constancia expresa, filmica y fotográfica, desde diferentes ángulos, tamaño postal, que el vehículo llegó a sus instalaciones, por sus propios medios y del proceso de desintegración física total, adhiriendo las respectivas improntas del chasis y motor, incluyendo la siguiente información:

- a) Nombre e identificación del propietario del vehículo sometido al proceso de desintegración física total.
- b) Certificación emitida por la Sijín o quien haga sus veces, emitida de conformidad con lo estipulado en la presente resolución.
- c) Características de identificación del vehículo:

- Número de placa.
- Configuración (camioneta doble cabina o Station Wagon hasta de nueve (9) pasajeros).

- Marca.
- Clase.
- Servicio.
- Línea.
- Modelo.
- Número de chasis.
- Número de motor.

La entidad desintegradora y el auditor de procesos de la entidad de certificación acreditada, dejarán constancia que inspeccionaron el vehículo antes de llegar a la planta y que corresponde a la identificación que figura en la licencia de tránsito y a la certificación de revisión técnica expedida por la Sijín, con sus fotografías.

d) Que surtió debidamente el proceso de la inhabilitación definitiva e irreversible de todas las partes del vehículo.

**Resolución 804 de 2009 Artículo 12. Informe al Ministerio.** La entidad desintegradora, deberá remitir vía electrónica al Ministerio de Transporte, simultáneamente el respectivo informe sobre los vehículos desintegrados.

**Resolución 804 de 2009 Artículo 13. Responsabilidad.** Corresponderá a la entidad desintegradora asumir la responsabilidad que se derive de la información que reporte con destino al Ministerio de Transporte, a las entidades públicas competentes y al Organismo de Tránsito o quien haga sus veces, para efectos de la reposición de los vehículos.

**Resolución 804 de 2009 Artículo 14. Control de la información.** Corresponderá a la entidad desintegradora, mantener a disposición del Ministerio de Transporte, de la Superintendencia de Puertos y Transporte y del Organismo de Tránsito o de quien haga sus veces, la información actualizada respecto del agotamiento del proceso de desintegración física total de los vehículos que se hayan sometido al mismo, la cual deberá ser reportada de manera oficiosa a tales autoridades.

**Resolución 804 de 2009 Artículo 15. Pérdidas totales.** También podrán ser objeto de reposición vehículos camioneta doble cabina o Station Wagon hasta de nueve (9) pasajeros de capacidad para el servicio público de transporte especial, que hayan sufrido pérdida total, es decir, destrucción total. Hechos estos que hayan ocurrido con posterioridad al 1° de junio de 2008.

En el caso de pérdida total o destrucción total del vehículo, se entenderá que el chasis sufrió un daño tal que técnicamente es imposible la recuperación del vehículo, ya sea por haber sufrido accidente, por motivos de motín, sedición o asonada, o haya sido objeto de cualquier otra situación excepcional diferente al hurto, que impida su reconocimiento físico y/o imposibilite o haga inocua su presentación y traslado para desintegración física total.

**Parágrafo 1°.** Prueba de dichos acontecimientos deberá ser aportada por el propietario del automotor, mediante certificación expedida por la autoridad competente, en la que conste el lugar, fecha y condición del accidente o el motivo específico que causó el daño, aportando además certificación técnica de la Sijín en la que se detallen las características de identificación del vehículo que sean posibles o de no serlo se exprese tal condición. Estas pruebas deberán demostrarse tanto para la cancelación de la licencia de tránsito, como para la expedición del certificado de cumplimiento de requisitos para registro inicial, de que trata la presente resolución.

Para el aporte de las pruebas a que se refiere el inciso anterior, deberá tenerse en cuenta que:

a) En el caso de pérdida total o destrucción total causada por accidente de tránsito, para demostrar que sucedió el evento, se aportará copia auténtica de Informe de accidente de tránsito emitido por la autoridad que lo atendió y certificación de la ocurrencia del hecho, expedida por el Director de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional o en el caso de que esta especialidad no haya conocido el evento, expedida por el Jefe Seccional de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional de la jurisdicción según corresponda.

Igualmente, se adjuntará concepto técnico sobre el daño que amerita la declaratoria de la destrucción total, emitido por perito ya sea de la compañía aseguradora si el vehículo estaba asegurado, o nombrado bajo las costas del propietarios del vehículo por la autoridad de tránsito o por la judicial según corresponda.

b) Cuando la pérdida total o destrucción total se ocasione por motivos de motín, sedición o asonada, para demostrar que sucedió el evento deberá aportarse certificación expedida por el Comandante del Ejército de la brigada cuya jurisdicción corresponda a la zona donde consta la ocurrencia del siniestro especificando que el vehículo sufrió pérdida y/o destrucción total.

Así mismo, se adjuntará concepto técnico sobre el daño que amerita la declaratoria de la destrucción total, emitido por perito ya sea de la compañía aseguradora si el vehículo estaba asegurado, o nombrado por la autoridad de tránsito bajo las costas del propietario del vehículo para iniciar la cancelación de la licencia de tránsito.

**Resolución 804 de 2009 Artículo 16. Condiciones generales.** Para hacer uso de la situación excepcional de reposición deberá tenerse en cuenta las siguientes condiciones.

a) En el caso de pérdida total o destrucción total, no procede el traspaso del vehículo, sin perjuicio de la entrega de las partes reutilizables que el propietario haga a la Compañía de Seguros cuando el vehículo se encuentre asegurado.

En consecuencia el titular de la propiedad del vehículo destruido que figure en la Licencia de Tránsito al momento de la ocurrencia del hecho, podrá reponer el vehículo por otro de las mismas características del vehículo objeto de reposición, para lo cual procederá a requerir la cancelación de la Licencia de Tránsito con el fin de solicitar la Certificación de Cumplimiento de Requisitos para Registro Inicial.

**Resolución 804 de 2009 Artículo 17. Vehículos hurtados.** También podrán ser objeto de reposición los vehículos camioneta doble cabina o Station Wagon hasta de nueve (9) pasajeros de capacidad para el servicio público de transporte especial que hayan sido objeto de hurto cuyos hechos fueron ocurridos con posterioridad al 1° de junio de 2008, siempre y cuando haya transcurrido seis (6) meses, contados desde la fecha de la pérdida y no se hubiere encontrado el vehículo, se podrá reponer el hurtado, adjuntando la denuncia del hurto y la constancia de la no recuperación expedida por la Fiscalía General de la Nación, con lo cual se suplirá el certificado de desintegración física total. En todo caso para el registro inicial del vehículo nuevo deberá acreditar el cumplimiento de las condiciones establecidas en la presente resolución, de acuerdo con las siguientes condiciones:

#### A. Vehículo Asegurado.

El propietario deberá transferir la propiedad del vehículo hurtado a la compañía de seguros, para el pago de la respectiva indemnización. La reposición del mismo solo procederá una vez transcurridos, seis meses a partir de la ocurrencia del hecho.

Si transcurridos seis (6) meses no se hubiere recuperado el vehículo hurtado, el propietario del mismo, el que figure en la Licencia de Tránsito al momento del hurto, podrá reponer el vehículo por otro de similares características del hurtado, para lo cual deberá obtener la cancelación de la Licencia de Tránsito y solicitar la Certificación de Cumplimiento de Requisitos para registro inicial.

Si de los seis primeros meses el vehículo hurtado es recuperado, no procede la reposición del mismo y se podrá solicitar la expedición de una nueva Licencia de Tránsito, de conformidad con lo establecido en los artículos 100 y 101 del Acuerdo 051 de 1993 o en la norma que lo modifique o sustituya.

#### B. Vehículo no Asegurado

El propietario del mismo que figure en la licencia de tránsito en el momento del hecho, podrá reponerlo por otro de las mismas características del hurtado, transcurridos seis (6) meses, contados desde la ocurrencia del hurto, para lo cual deberá obtener la cancelación de la Licencia de Tránsito y solicitar la Certificación de Cumplimiento de Requisitos para registro inicial.

Si antes de los seis (6) primeros meses el vehículo hurtado es recuperado, no procede la reposición del mismo y se podrá solicitar la expedición de una nueva Licencia de Tránsito, de conformidad con lo establecido en los artículos 100 y 101 del Acuerdo 051 de 1993 o en la norma que lo modifique o sustituyan.

**Parágrafo.** Si el automotor hurtado indistintamente de que se encuentre o no asegurado, es recuperado después de transcurridos seis (6) meses, contados desde la ocurrencia del hecho habiéndose hecho uso del derecho de reposición, el propietario podrá solicitar para el vehículo recuperado una nueva Licencia de Tránsito previo la presentación de la Certificación de Cumplimiento de Requisitos, pero ese automotor no podrá en ningún caso continuar operando como vehículo de servicio público.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 59233 del 03 de abril de 2009:** *“La resolución 3176 de 2008, establece la posibilidad de registrar camionetas doble cabina y station wagon para que utilicen la nueva capacidad transportadora*

solicitada y obtenida para prestar **nuevos contratos**, siempre y cuando sean de propiedad de la empresa habilitadas y previa autorización por parte de la Dirección de transporte y Tránsito de esta entidad, mientras que el Res. 804 de 2009, autoriza el ingreso de vehículos nuevos clase camioneta doble cabina y Station Wagon, al servicio público de transporte especial **por reposición**, solicitud que debe presentar el propietario, debido a que éste es quien ostenta el derecho de reponer el vehículo desintegrado hurtado”

**Resolución 804 de 2009 Artículo 18.** Condiciones para el registro inicial. El registro inicial de un vehículo clase camioneta doble cabina o Station Wagon hasta de nueve (9) pasajeros de capacidad para el servicio público de transporte especial, se podrá hacer en cualquier Organismo de Tránsito y sus características técnicas deberán estar homologadas por el Ministerio de Transporte para su operación en las vías del territorio nacional.

Cuando el ingreso del vehículo sea por reposición, el Organismo de Tránsito para su trámite, además de los documentos y requisitos previstos en el artículo 35 de la Ley 769 de 2002, deberá constatar que recibió con anterioridad por parte del Ministerio de Transporte el certificado de cumplimiento de requisitos para el registro inicial de que trata la presente resolución.

Así mismo, el Organismo de Tránsito cada vez que haga uso de una certificación de cumplimiento otorgando la licencia de tránsito de un vehículo clase camioneta doble cabina o Station Wagon hasta de nueve (9) pasajeros de capacidad para el servicio público de transporte especial, deberá informar esta situación al Ministerio de Transporte allegando copia autenticada de la licencia de tránsito.

## **TÍTULO VI DISPOSITIVO DE CONTROL DE VELOCIDAD**

**Resolución 4110 de 2004 Artículo 1º.** Derogado Resolución 1122 de 2005 Artículo 13.

**Resolución 4110 de 2004 Artículo 2º.** Derogado Resolución 1122 de 2005 Artículo 13.

**Resolución 4110 de 2004 Artículo 3º** Derogado Resolución 1122 de 2005 Artículo 13.

**Jurisprudencia Administrativa:** Artículo original declarado Nulo Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 26 de febrero de 2009, Radicación 11001-03-24-000-2005-00089-01, CP Rafael E. Ostau de Lafont Planeta

**Resolución 1122 de 2005 Artículo 1º.** Las empresas de transporte público de pasajeros por carretera y de servicio público especial, deberán dotar a sus equipos autorizados para la prestación del servicio, de una serie de elementos al interior de los mismos que permitan el control de la velocidad por parte de los usuarios y de la misma empresa de transporte.

Igualmente, los propietarios de vehículos particulares autorizados para la prestación del servicio escolar conforme al Decreto 174 de 2001 y los vehículos de servicio particular pertenecientes a los establecimientos educativos, también deberán instalar los mismos elementos de control de velocidad de que trata el presente artículo.

Los elementos mencionados deberán contener como mínimo:

a) Un dispositivo sonoro que se active cuando se sobrepase el límite máximo de velocidad autorizado por el Código Nacional de Tránsito Terrestre;

b) Una pantalla digital que registre la velocidad a la que transita el vehículo;

c) Un sistema de almacenamiento de información que guarde la placa del vehículo, los eventos en que se exceda la velocidad permitida por más de un (1) minuto y que registre como mínimo:

- Hora del día.
- Fecha.
- Velocidad máxima alcanzada en cada evento.
- Tiempo que duro el exceso de la velocidad permitida de cada evento.
- Un sistema de lectura de información;

- d) Un sistema de chequeo;
- e) Una calcomanía de información a los usuarios.

**Parágrafo.** Las empresas deberán verificar permanentemente el estado de funcionamiento de los elementos de control de velocidad descritos en el presente artículo.

**Resolución 1122 de 2005 Artículo 2º.** El dispositivo sonoro de que trata el artículo 1º de la presente resolución deberá cumplir, como mínimo, con los siguientes aspectos técnicos:

- a) Intensidad, frecuencia y forma de medición: Emitirá una señal acústica no menor a 75 (setenta y cinco), ni mayor a 90 (noventa) decibeles (db), medida a 10 centímetros de este y frecuencia comprendida entre 1.500 (mil quinientos) y 4.000 (cuatro mil) hertz;
- b) Tipo de señal: La señal acústica deberá ser de emisión continua y uniforme o corresponder a un mensaje de voz (referente al exceso de velocidad);
- c) Tipos de alarma:

**Tipo 1:** Dispositivo sonoro que se activa una vez el vehículo alcance los 61 km/h (sesenta y un kilómetros por hora) y se desactiva solamente cuando se alcance una velocidad menor a 58 km/h (cincuenta y ocho kilómetros por hora).

**Tipo 2:** Dispositivo sonoro que se activa una vez el vehículo alcance los 81 km/h (ochenta y un kilómetros por hora) y se desactiva solamente cuando se alcance una velocidad menor a 78 km/h (setenta y ocho kilómetros por hora).

**Tipo 3:** Dispositivo sonoro que cuenta con una llave o elemento físico o electrónico de seguridad que le permite modificar la velocidad de activación o desactivación, permitiendo cumplir únicamente las velocidades de activación y desactivación contempladas en las alarmas tipo 1 y tipo 2;

d) Ubicación: La alarma o dispositivo sonoro se deberá instalar en la parte delantera del vehículo, dentro del área dispuesta para los pasajeros. Dicha alarma también deberá ser audible para el conductor del vehículo;

e) Tipo de alarma de acuerdo con la modalidad de servicio:

- Los vehículos de transporte público de pasajeros por carretera deberán instalar la alarma Tipo 2.
- Los vehículos de transporte público especial que movilicen pasajeros únicamente dentro de las zonas urbanas, los vehículos particulares autorizados para la prestación del servicio de transporte escolar y los vehículos de propiedad de los establecimientos educativos que prestan el servicio de transporte escolar deberán instalar la alarma tipo 1.
- Los vehículos de transporte público especial que presten servicio dentro de las zonas urbanas y en carreteras deberán instalar la alarma tipo 3. La activación de la llave e de seguridad será responsabilidad de los acompañantes o monitores de ruta, para el caso del transporte escolar, y de los Gerentes de las empresas cuando se trate de otro tipo de servicio diferente de este.

**Resolución 1122 de 2005 Artículo 3º.** La pantalla digital de que trata el artículo 1º de la presente resolución deberá cumplir, como mínimo, con los siguientes aspectos técnicos:

a) **Dimensiones:** Deberá tener un mínimo de dos (2) dígitos de cuarenta y cinco (45) milímetros de altura, en los vehículos clase bus y buseta, y quince (15) milímetros de altura, en los vehículos clase microbús, camioneta y automóvil. Serán de color rojo, verde o ámbar y llevarán el texto km/h, del mismo tamaño de los dígitos, al lado derecho de la cifra registrada para indicar que esta corresponde a los kilómetros por hora de velocidad que registra el vehículo, de acuerdo a como se muestra en la siguiente figura:

60	Km/h
----	------

b) **Ubicación:** La pantalla digital deberá instalarse en la parte superior delantera del vehículo, dentro del área dispuesta para los pasajeros y la cifra que marque deberá corresponder con la velocidad en kilómetros por hora que desarrolle el vehículo. La velocidad que registre la pantalla digital deberá, también, corresponder con la registrada por el velocímetro del vehículo que sirve de guía para el conductor del mismo.

**Resolución 1122 de 2005 Artículo 4º.** El sistema de chequeo de que trata el artículo 1º de la presente resolución consistirá en un elemento mecánico o electrónico que permita verificar el funcionamiento del dispositivo sonoro y la pantalla digital, el cual una vez sea activado, en estado de reposo, deberá emitir el sonido del dispositivo sonoro y marcar en la pantalla digital la cifra de la velocidad máxima autorizada para transitar, es decir, sesenta (60) kilómetros por hora en la alarma tipo 1, ochenta (80) kilómetros por hora en la alarma tipo 2 y la velocidad correspondiente a la activación en que se tenga la alarma tipo 3.

**Parágrafo 1º.** Las autoridades de tránsito podrán en cualquier tiempo verificar la existencia y funcionamiento de estos dispositivos. Asimismo, cada vez que se realice la revisión técnico-mecánica de los vehículos de transporte público de pasajeros por carretera de servicio público especial y de los demás vehículos autorizados para la prestación del servicio de transporte escolar, deberá realizarse dicha verificación.

**Resolución 1122 de 2005 Artículo 5º.** Para informar sobre la existencia del dispositivo de control de velocidad a los usuarios de los vehículos de transporte público de pasajeros por carretera, de servicio público especial, los vehículos particulares autorizados para la prestación del servicio de transporte escolar y los vehículos de propiedad de los establecimientos educativos que prestan el servicio de transporte escolar, deberá colocarse una calcomanía con el siguiente texto:

**Este vehículo cuenta con una alarma para el control de la velocidad, que se activa en el caso en que el conductor sobrepase los límites autorizados por el Código Nacional de Tránsito, de 60 km/h en ciudad y de 80 km/h en carretera.**

**Presente su queja por la violación de dichos límites de velocidad, ante las autoridades y las directivas de la empresa.**

**Teléfonos:**

**Policía de Carreteras: Número 767 (celular) ó 4288080 (Bogotá)**

**Empresa:**

**Tránsito urbano:**

**Parágrafo.** La calcomanía a que hace referencia el presente artículo será de fondo blanco y letras negras. Las letras serán tipo arial con una altura mínima siete (7) milímetros en los vehículos clase bus, buseta y microbús y cuatro (4) milímetros en los vehículos clase camioneta y automóvil. La información sobre el teléfono del tránsito urbano deberá corresponder al de las autoridades de la ciudad en donde tiene sede principal la empresa o el colegio y deberá colocarse únicamente en los vehículos de servicio público especial, los vehículos particulares autorizados para la prestación del servicio de transporte escolar y los vehículos de propiedad de los establecimientos educativos que prestan el servicio de transporte escolar.

**Resolución 1122 de 2005 Artículo 6º.** La medición de la velocidad podrá realizarse a través de señal satelital o sobre elementos eléctricos o mecánicos del vehículo, siempre que se garantice la activación de la alarma sonora cuando se sobrepasen los límites de velocidad autorizados y se logre que la medición sea concordante con la velocidad registrada por el velocímetro del vehículo.

**Resolución 1122 de 2005 Artículo 7º.** Para la instalación del dispositivo sonoro, la pantalla digital, el sistema de almacenamiento de información, el botón de chequeo y la calcomanía enunciados en los artículos anteriores, los vehículos de transporte público de pasajeros por carretera, de servicio público especial, los vehículos particulares autorizados para la prestación del servicio de transporte escolar y los vehículos de propiedad de los establecimientos educativos que prestan el servicio de transporte escolar, contarán con el siguiente plazo:

MODELOS DE LOS VEHICULOS	PLAZO DE INSTALACION.
2005 a 1999	Hasta el 31 de agosto de 2005
1998 a 1991	Hasta el 30 de septiembre de 2005

**Parágrafo.** Los vehículos que con anterioridad a la expedición del presente acto administrativo instalaron los dispositivos sonoros y luminosos para el control de velocidad, con base en lo reglamentado en las Resoluciones números 4110 de 2004 y 865 de 2005, tendrán plazo hasta el 30 de noviembre de 2005 para dar cumplimiento a lo exigido en la presente disposición.

**Resolución 1122 de 2005 Artículo 8º.** Los vehículos clase campero que prestan el servicio público de transporte de pasajeros por carretera quedan exentos de la instalación del dispositivo sonoro, la pantalla digital, el botón de chequeo y la calcomanía exigidos en la presente resolución.

**Resolución 1122 de 2005 Artículo 9º.** Una vez vencidas las fechas previstas en el artículo 7º de la presente resolución, las terminales de transporte no permitirán el despacho de los vehículos de transporte de pasajeros por carretera que no porten el dispositivo sonoro, la pantalla digital, el sistema de almacenamiento de información, el botón de chequeo y la calcomanía exigidos en esta disposición.

**Resolución 1122 de 2005 Artículo 10.** Todos los vehículos homologados por el Ministerio de Transporte y que se matriculen en cualquier Oficina de Tránsito del país, cuyo modelo corresponda a los años 2007 o posteriores, que se ensamblen, fabriquen, importen al país, para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros por carretera, el servicio público especial y el servicio privado de transporte escolar, deberán garantizar que estos equipos cuenten con los elementos para el control de velocidad descritos en la presente resolución, además de lo señalado en el artículo 11 de la misma.

**Resolución 1122 de 2005 Artículo 11.** Los vehículos modelo 2007 y posteriores deberán traer de fábrica un tacógrafo digital o aparato de control, con la finalidad de indicar, registrar y almacenar, automática o semiautomáticamente, datos referentes a la marcha de dichos vehículos y los tiempos de trabajo de sus conductores, de conformidad con el reglamento técnico que expida el Ministerio de Transporte en un plazo no mayor de dos (2) meses.

**Resolución 1122 de 2005 Artículo 12. Modificado Resolución 2656 de 2005 Artículo 1º. Modificado Resolución 2747 de 2006 Artículo 1º.** A partir del 1º de julio de 2006 las empresas de transporte público de pasajeros por carretera, de servicio público especial y los propietarios de los vehículos particulares autorizados para la prestación del servicio de transporte escolar, incluidos los pertenecientes a los establecimientos educativos, que permitan el despacho de sus vehículos vinculados, sin contar con el equipo de control de velocidad o tener este en mal estado de funcionamiento, de acuerdo con la Resolución 1122 de 2005 serán sancionados conforme a lo establecido en el artículo 45 de la Ley 336 de 1996 y el artículo 57 del Decreto 3366 de 2003, así:

1. Amonestación escrita que consistirá en la exigencia perentoria al sujeto para que adopte las medidas tendientes a instalar, reparar y poner en correcto funcionamiento el equipo de control de velocidad. Para el efecto el investigado deberá demostrar ante la Superintendencia de Puertos y Transporte mediante certificación escrita por el fabricante del equipo de control de velocidad, que subsanó la deficiencia detectada.

2. Cuando el sujeto de sanción no haya dado cumplimiento a la amonestación escrita de que trata el numeral anterior dentro de los 30 días siguientes de la ejecutoria del acto administrativo que la impuso, será sancionado con cinco (5) salarios mínimos mensuales legales vigentes.

**Resolución 4110 de 2004 Artículo 4º** A partir del 1º de marzo de 2005 tanto las terminales de transporte y las empresas de servicio público de transporte de pasajeros por carretera y de servicio especial, deberán contar con una cartelera informativa para los usuarios que indique las estadísticas de accidentalidad de cada una de las empresas que tengan origen o destino en la terminal. Dichas estadísticas indicarán mensualmente el número de accidentes, heridos y muertos y el acumulado causado del respectivo año, de acuerdo con las cifras oficiales que reporte el Comando Nacional de la Policía de Carreteras dentro de los primeros diez (10) días de cada mes, para las terminales de transporte; para las empresas la misma información circunscrita a cada empresa en particular.

**Parágrafo.** Las carteleras informativas de las terminales de transporte de que trata el presente artículo deberán elaborarse en materiales que garanticen su visibilidad, estabilidad, duración y se ubicarán en sitios visibles para los usuarios; los tamaños de letra que se utilicen no deberán ser inferiores a los cinco (5) centímetros de altura y la de las empresas la letra será de un tamaño mínimo de 2.5 cm de altura, ubicados en la taquilla de venta de tiquetes

**Jurisprudencia Administrativa:** Artículo declarado Nulo Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 26 de febrero de 2009, Radicación 11001-03-24-000-2005-00089-01, CP Rafael E. Ostau de Lafont Pianeta

**Resolución 303 de 2006 Artículo 1°.** Confórmese una Mesa de Trabajo para que revise, evalúe y recomiende técnicamente el proceso de fabricación, instalación y seguimiento de los equipos de control de velocidad contemplados en la Resolución número 1122 del 26 de mayo de 2005.

**Parágrafo 1°.** La Mesa de Trabajo estará integrada por las siguientes personas:

- El Director de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte o su delegado.
- El Subdirector de Tránsito o su delegado.
- El Subdirector de Transporte o su delegado.
- El Coordinador de Seguridad Vial quien hará las funciones de Secretario.
- El Director Ejecutivo del Fondo de Prevención Vial o su delegado.
- Un representante de Cesvicolombia, empresa que evalúa técnicamente los equipos de control de velocidad, de conformidad con el Convenio de Cooperación número 094 de 2005, celebrado entre el Ministerio de Transporte y el Fondo de Prevención Vial.
- Un representante por cada gremio de transporte de pasajeros por carretera.
- Un representante por cada gremio de transporte especial, incluidos los transportadores escolares.
- Los fabricantes de equipos de control de velocidad evaluados y calificados positivamente, o en proceso de evaluación, por parte de la firma Cesvicolombia.
- Representantes de las asociaciones de usuarios del transporte de pasajeros y de los padres de familia de los colegios.

**Parágrafo 2°.** La Mesa de Trabajo que se integra en virtud de la presente resolución, se instalará el 1° de febrero de 2006 y sesionará de manera permanente en las oficinas del Ministerio de Transporte, hasta que se definan los procedimientos correspondientes que garanticen la fijación de una fecha definitiva para la aplicación de sanciones pecuniarias a quienes incumplan lo establecido en la mencionada resolución.

**Resolución 303 de 2006 Artículo 2°.** La sanción con multa de que trata el parágrafo del artículo 12 de la Resolución número 1122 del 26 de mayo de 2005, será exigible una vez se determine la fecha correspondiente en la Mesa de Trabajo que se cita en el artículo primero de la presente resolución. En consecuencia, las autoridades de tránsito y transporte continuarán imponiendo comparendos educativos a quienes incumplan lo establecido en dicha resolución, hasta que se defina; la nueva fecha para aplicación de las sanciones pecuniarias.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 26 de febrero de 2009, Radicación 11001-03-24-000-2005-00089-01, CP Rafael E. Ostau de Lafont Pianeta. **Ver Página 470**

## **SECCIÓN VI TRANSITORIO PRESTACIÓN DEL SERVICIO ESCOLAR EN VEHÍCULOS PARTICULARES**

### **TÍTULO I PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR EN MUNICIPIOS DE MÁS DE TREINTA MIL HABITANTES**

**Decreto 805 de 2008 Artículo 1°.** *Transporte escolar.* En los municipios con población superior a treinta mil (30.000) habitantes, las personas naturales que conforme a lo dispuesto por los Decretos 1449 de 1990, 1556 de 1998 y **174 de 2001** destinaron sus vehículos de servicio particular al transporte escolar, podrán prestar dicho servicio hasta el 31 de diciembre del año 2010, siempre y cuando se encuentren vinculados a empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte especial y sean autorizados por el Ministerio de Transporte, previa la acreditación de los siguientes requisitos:

1. Solicitud dirigida a la Dirección Territorial competente del Ministerio de Transporte, suscrita por el representante legal de la empresa de donde va a operar el vehículo.
2. Copia del permiso de transporte escolar vigente al 31 de diciembre de 2007.
3. Copia del contrato de prestación del servicio celebrado entre la empresa y los padres de familia o la entidad contratante del servicio o el grupo específico de usuarios.
4. Licencia de tránsito del automotor.
5. Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito- SOAT y certificado de revisión técnico-mecánica y de gases vigentes.
6. Certificación del sistema de comunicación bidireccional entre el contratante del servicio y el conductor del vehículo.
7. Copia de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual vigentes, exigidas en el presente decreto.
8. Informar al Ministerio de Transporte la jurisdicción del municipio donde se prestará el servicio escolar.

Una vez verificado el cumplimiento de estos requisitos por parte de la dirección territorial competente, esta expedirá el permiso para la prestación del servicio.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 8266 del 7 de marzo de 2005:** "Visto lo anterior, el municipio de (...). No puede optar por la contratación del servicio de transporte escolar con una empresa que no está habilitada para prestar el servicio especial, ya que el servicio público de transporte en Colombia se debe prestar únicamente por empresas legalmente constituidas y habilitadas por la autoridad competente, para la correspondiente modalidad. De otro lado, le informo que como el radio de acción de las empresas de transporte público terrestre automotor especial es de carácter nacional, el municipio de (...) puede contratar el servicio de transporte escolar con empresas de municipios vecinos, (...). No obstante lo anterior le manifiesto que el Decreto 174 de 2001, en el artículo 54 señala que las personas naturales o las asociaciones de padres de familia que conforme a lo dispuesto por los Decretos 1449 de 1990 y 1556 de 1998, destinaron sus vehículos de servicio particular al transporte escolar, podrán continuar prestando dicho servicio hasta el 31 de diciembre del año 2007, siempre que hayan sido autorizados por la autoridad competente antes del 4 de agosto de 1998, es decir, que únicamente pueden prestar el servicio de transporte escolar en vehículos particulares las personas naturales o las asociaciones de padres de familia que tengan permisos concedidos en vigencia de los citados decretos, hasta el 31 de diciembre de 2007."

**Conceptos Ministerio de Transporte N° 9712 y 9726 del 3 de marzo de 2006:** "... el servicio público de transporte escolar en lo que tiene que ver con tarifas se encuentra desregulado y se rige por el precio que pacten las partes contratantes, de tal forma que usted podría pedir revisión del precitado contrato."

**Decreto 805 de 2008 Artículo 2°.** Los propietarios de los vehículos de placa particular de servicio escolar que obtuvieron el permiso correspondiente, sólo podrán realizar la reposición o renovación del vehículo por otro nuevo o de mejores condiciones de operación, siempre que este sea de servicio público y cumpla con las condiciones de homologación y edad exigidas para el servicio público de transporte especial.

## **TÍTULO II**

### **PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR EN MUNICIPIOS HASTA DE TREINTA MIL HABITANTES**

**Decreto 805 de 2008 Artículo 3°.** Modificado Decreto 4817 de 2010 Artículo 1°. En los municipios con población total hasta de treinta mil (30.000) habitantes, donde no existan empresas de servicio público de transporte especial legalmente constituidas y habilitadas, las personas naturales que destinen sus

vehículos de servicio particular al transporte escolar rural, podrán prestar dicho servicio hasta el 31 de diciembre de 2012, siempre y cuando obtengan permiso de la autoridad municipal para operar dentro de su jurisdicción, previa acreditación de los siguientes requisitos:

1. Solicitud dirigida a la autoridad de transporte municipal, suscrita por el propietario del vehículo.
2. Copia del contrato de prestación del servicio celebrado entre el propietario del vehículo y los padres de familia o la entidad contratante del servicio.
3. Licencia de tránsito del automotor.
4. Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito –SOAT– y certificado de revisión técnico-mecánica y de gases vigentes.
5. Certificación del sistema de comunicación bidireccional entre el contratante del servicio y el conductor del vehículo.
6. Copia de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual vigentes.

**Parágrafo.** El permiso para prestar el servicio de transporte escolar será expedido únicamente al propietario del vehículo automotor, siempre y cuando este sea a la vez el conductor, acreditando esta condición con las licencias de tránsito y de conducción".

**Conceptos Ministerio de Transporte N° 45456 del 6 de agosto de 2008, N° 34055 del 13 de junio de 2008:** " Lo anterior para resaltar que existe una disposición legal, que establece la excepción para expedir permisos especiales a particulares para la prestación del transporte de escolares, pero bajo ninguna circunstancia puede expedirse permisos ni mucho menos contratar la prestación del servicio de transporte para escolares si el conductor del vehículo no es el mismo propietario, ni cuando la antigüedad del vehículo supere diez (10) años".

**Concepto Ministerio de Transporte N° 37199 de julio de 2008, 85001 del 15 de mayo de 2009, 27091 del 12 de abril de 2010:** "El permiso para prestar el servicio de transporte escolar rural debe ser expedido únicamente al propietario del vehículo automotor, **siempre y cuando éste sea a la vez el conductor**, acreditando esta condición con las licencias de tránsito y de conducción y debe tener una vigencia de un año, renovable hasta por el mismo término. Los vehículos particulares autorizados para prestar el servicio en virtud del Decreto 805 de 2008, podrán operar exclusivamente en la jurisdicción del municipio, distrito o área metropolitana para el cual fue autorizado, en el caso que la residencia del escolar o la sede del establecimiento educativo se encuentre ubicada en jurisdicción de un municipio contiguo se podrá extender su operación únicamente en el recorrido entre la sede del establecimiento y la residencia del escolar."

### TÍTULO III DISPOSICIONES COMUNES

**Decreto 805 de 2008 Artículo 4°.** Los vehículos particulares autorizados para prestar el servicio escolar en virtud del presente decreto, podrán operar exclusivamente en la jurisdicción del municipio, distrito o área metropolitana para el cual fue autorizado. Cuando la residencia del escolar o la sede del establecimiento educativo se encuentren situadas en jurisdicción de un municipio contiguo se podrá extender su operación únicamente en el recorrido entre la sede del establecimiento y la residencia del escolar.

**Decreto 805 de 2008 Artículo 5°.** *Renovación del permiso.* El permiso otorgado por las autoridades competentes tendrá una vigencia de un año, renovable hasta por el mismo término, el cual no puede superar el 31 de diciembre de 2010. Para los efectos pertinentes se deberán acreditar los requisitos de los

artículos 1° y 3°, según el caso, y los vehículos cumplan con la edad prevista en el artículo 7° del presente decreto.

**Decreto 805 de 2008 Artículo 6°.** *Pólizas de seguro.* Las condiciones de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas en los numerales 7 del artículo 1° y 6 del artículo 3° del presente decreto, serán las siguientes:

1. Póliza de responsabilidad civil contractual: Deberá cubrir al menos, los siguientes riesgos:

- a) Muerte;
- b) Incapacidad permanente;
- c) Incapacidad temporal;
- d) Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios.

El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 s.m.m.l.v. por persona.

2. Póliza de responsabilidad civil extracontractual: Deberá cubrir al menos, los siguientes riesgos:

- a) Muerte o lesiones a una o más personas;
- b) Daños a bienes de terceros.

El monto asegurable por cada riesgo de seguro no podrá ser inferior a 60 s.m.m.l.v. por persona.

**Decreto 805 de 2008 Artículo 7°.** *Equipos. Modificado Decreto 3964 de 2009.* *Equipos.* El servicio escolar en vehículos particulares podrá prestarse en automóvil, microbús, campero, camioneta, buseta y bus, cuya antigüedad no podrá superar los diez (10) años de edad. Edad máxima de la que se exceptúan los camperos destinados al transporte escolar rural.

**Parágrafo.** Los equipos destinados al servicio escolar en vehículos particulares, deberán efectuar la revisión técnico mecánica y de gases anualmente, de acuerdo con las normas vigentes para el servicio público.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 55315 del 19 de septiembre de 2008, 32431 del 24 de junio de 2010:** *“El servicio escolar en vehículos particulares podrá prestarse en automóvil, microbús, campero, camioneta, buseta y bus cuya antigüedad no podrá superar los diez (10) años de edad. Es esta la única autorización permitida a los vehículos de servicio particular o privado.”*

**Decreto 805 de 2008 Artículo 8°.** *Condiciones de operación.* Para la prestación del servicio escolar, los vehículos autorizados por el Ministerio de Transporte y por la autoridad local, deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. El conductor del vehículo debe portar el permiso expedido por la autoridad competente.
2. No se admitirán pasajeros de pie en ningún caso.
3. Cada pasajero ocupará un (1) puesto.
4. El número de ocupantes del vehículo no debe superar la capacidad establecida en la licencia de tránsito.
5. Los estudiantes deberán ir acompañados de un adulto durante toda la operación del servicio.

6. El conductor debe disponer de un sistema de comunicación bidireccional, el cual debe ser conocido por los padres de familia y el plantel educativo.
7. La parte posterior de la carrocería del vehículo, debe pintarse de franjas alternas de diez (10) centímetros de ancho en colores amarillo y negro, con inclinación de 45 grados y una altura mínima de 60 centímetros. Adicionalmente en la parte superior delantera y trasera de la carrocería deberá llevar pintado en caracteres destacados, de una altura mínima de diez (10) centímetros, la leyenda Escolar.
8. Mantener vigente las pólizas de seguros contemplados en el presente decreto.
9. En ningún caso los vehículos de transporte escolar podrán transitar a velocidades superiores a 40 kilómetros por hora, durante la prestación de este servicio.
10. Por ningún motivo se deben transportar simultáneamente pasajeros escolares y carga.

**Decreto 805 de 2008 Artículo 9°.** Las condiciones de operación previstas en los numerales 2 al 10 del artículo 8° del presente decreto, aplican de igual manera para la prestación del transporte escolar por parte de las empresas habilitadas en el servicio público de transporte terrestre automotor especial, de que trata el Decreto 174 de 2001.

Concepto Ministerio de Transporte N° 73428 del 4 de diciembre de 2007 “Cuando los vehículos no son de propiedad del prestador del servicio de transporte especial, el Alcalde de la respectiva jurisdicción podrá celebrar contrato escrito con empresas de transporte especial debidamente habilitadas, toda vez que ningún transporte público puede prestarse si no se hace con vehículos homologados para tal fin y vinculados a una empresa en la respectiva modalidad, previo cumplimiento de lo establecido en el Decreto 174 de 2001. El artículo 25 de este Decreto permite la celebración de contratos con empresas de transporte colectivo”

**Decreto 805 de 2008 Artículo 10. Control y vigilancia.** La Superintendencia de Puertos y Transporte y las autoridades de transporte municipal, distrital y metropolitano según su competencia, serán las encargadas de velar por el estricto cumplimiento de las disposiciones establecidas en el presente decreto y aplicar el régimen sancionatorio por infracción a las normas de transporte.

**Parágrafo.** El régimen de sanciones por infracciones a las disposiciones del presente decreto, será el establecido en el Decreto 3366 de 2003 o la norma que lo modifique o sustituya en lo que sea pertinente.

**Decreto 805 de 2008 Artículo 11.** El presente decreto rige a partir de la fecha de su publicación y deroga los artículos 54 a 64 del Decreto 174 de 2001.

#### **TÍTULO IV PERMISOS PARA OPERAR**

**Decreto 174 de 2001 Artículo 65. Prohibición de nuevos permisos.** Las autoridades competentes no podrán autorizar nuevos permisos para la prestación del Servicio de Transporte Público Escolar en Vehículos Particulares, so pena de incurrir en causal de mala conducta.

**Decreto 174 de 2001 Artículo 66. Renovación del permiso.** El permiso tendrá una vigencia de un (1) año, que podrá ser renovado por períodos iguales, máximo hasta el 31 de diciembre del año 2007.

Los prestatarios de esta clase de servicio para renovar el permiso correspondiente, deberán ajustarse a los requisitos exigidos en la presente disposición y acreditar ante la autoridad de transporte competente los siguientes documentos:

1. Fotocopia de la licencia de tránsito del vehículo
2. Fotocopia de la póliza vigente del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, del vehículo.
3. Constancia de la revisión técnico-mecánica vigente.
4. Fotocopia de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual estipuladas en este Decreto
5. Duplicado al carbón de la consignación a favor de la autoridad de transporte competente por pago de los derechos correspondientes, debidamente registrados por la entidad recaudadora.

## **TÍTULO V OTRAS DISPOSICIONES**

**Decreto 174 de 2001 Artículo 67. Cambio de servicio.** El Ministerio de Transporte determinará mediante acto administrativo motivado los requisitos y condiciones para autorizar el cambio de servicio de particular a público de los vehículos particulares destinados al transporte escolar. Para tal efecto fijará las características propias de los equipos, el modelo y el procedimiento de acceso respectivo.

**Parágrafo 1º.** Los propietarios de los vehículos interesados en efectuar el cambio de servicio de particular a público deberán vincular su vehículo a empresas de transporte público terrestre automotor especial actualmente autorizadas o vincularlos a las que ellos conformen y habiliten en esta modalidad de servicio, previo el cumplimiento de las condiciones específicas establecidas en el presente decreto.

**Parágrafo 2º.** Si un transportador escolar particular no quiere acceder al cambio de servicio de particular a público, podrá continuar prestando este servicio hasta el 31 de diciembre del año 2007, bajo las condiciones establecidas en este Decreto fecha a partir de la cual no podrá continuar prestando el servicio.

## **SECCIÓN VII OTRAS DISPOSICIONES REGLAMENTARIAS**

**Decreto 174 de 2001 Artículo 68. Transporte Escolar Privado.** En cumplimiento del artículo quinto de la Ley 336, dentro del ámbito del transporte privado, los establecimientos educativos podrán continuar prestando el servicio de transporte exclusivamente a sus alumnos, siempre que los equipos sean propiedad del establecimiento educativo.

**Parágrafo.** En todo caso es obligación del establecimiento educativo mantenerlo en óptimas condiciones mecánicas y de seguridad y cumplir con los distintivos y requisitos especiales establecidos en los artículos 61, 62 y 63 de este decreto.

Los vehículos de propiedad del establecimiento educativo, destinados al transporte privado de sus estudiantes, deberán efectuar su revisión técnico-mecánica anualmente, de acuerdo con la programación que para tal fin establezcan las autoridades de transporte competentes.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 30759 del 29 de mayo de 2008** *“Los vehículos de propiedad de los entes territoriales deben matricularse como vehículos de servicio oficial debido a que están destinados al servicio de las entidades públicas, entre ellas garantizar el acceso a la educación de los alumnos en edad escolar, para lo cual puede adquirir los vehículos y destinarlos al transporte gratuito de los estudiantes. En cuanto a la administración de tales vehículos, observa este despacho que teniendo en cuenta la clase de servicio en la que debe matricularse, no es posible*

la vinculación de los mismos a empresas de transporte, puesto que su administración debe realizarse directamente por la autoridad administrativa que ostenta su propiedad, cumpliendo con las condiciones señaladas en el artículo 68 del decreto 174 de 2001.”

**Concepto Ministerio de Transporte N° 10252 del 28 de febrero de 2007** “En el aspecto consultado en el punto primero, los consorcios y uniones temporales de personas naturales pueden celebrar contratos con el estado para la prestación del servicio de transporte escolar para las instituciones educativas oficiales del municipio, siempre y cuando estos consorcios o uniones temporales, cumplan los requisitos exigidos en el artículo 13 del Decreto 174 de 2001, es decir se encuentren legalmente habilitadas y autorizadas para la prestación del servicio en la modalidad de transporte terrestre automotor especial.”

**Decreto 174 de 2001 Artículo 69. Obligatoriedad de los seguros.** A partir de la publicación del presente decreto, las pólizas de seguros en estas señaladas se exigirán a todas las empresas, con licencia de funcionamiento vigente o que se encuentren habilitadas y serán en todo caso requisito y condición necesaria para la prestación del servicio de transporte por parte de sus vehículos vinculados o propios.

**Decreto 174 de 2001 Artículo 70. Transición.** Las empresas que cuenten con licencia de funcionamiento vigente, tendrán doce (12) meses, contados a partir de la publicación del presente Decreto para acreditar los requisitos exigidos para la habilitación.

**Parágrafo.** Las disposiciones relacionadas con la operación y la prestación del servicio, serán de aplicación inmediata.

**Decreto 174 de 2001 Artículo 71. Empresas Habilitadas.** Las empresas que obtuvieron habilitación en vigencia de los Decretos 091 y 1556 de 1998, la mantendrán de manera indefinida, debiendo solamente ajustar el capital pagado o patrimonio líquido conforme a lo dispuesto en el numeral 13, del artículo 13 de este decreto.

En caso de que la habilitación obtenida sea de radio de acción urbano y zonas aledañas, su radio de acción se extenderá automáticamente al señalado en el artículo 21 de este decreto.

**Decreto 174 de 2001 Artículo 72. Actuaciones Iniciadas.** Las actuaciones administrativas iniciadas, los términos que hubieren empezado a correr y los recursos interpuestos continuarán tramitándose de conformidad con la norma vigente en el momento de su radicación.

**Parágrafo.** Las empresas que hayan radicado su solicitud de habilitación en vigencia de los Decretos 091 y 1556 de 1998 y que a la fecha de la publicación de este decreto no hayan obtenido pronunciamiento expreso del Ministerio de Transporte, podrán acogerse a las nuevas condiciones estipuladas en la presente disposición.

**Decreto 174 de 2001 Artículo 73. Vigencia.** El presente decreto rige a partir de su publicación y deja sin vigencia las disposiciones anteriores sobre la materia y deroga el Decreto 1556 de 04 de agosto de 1998.

## LIBRO TERCERO

### TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS

#### SECCIÓN I TRANSPORTE COLECTIVO

#### TÍTULO I PARTE GENERAL

#### CAPÍTULO I OBJETO Y PRINCIPIOS

**Decreto 170 de 2001 Artículo 1º. Objeto Y Principios.** El presente Decreto tiene como objeto reglamentar la habilitación de las empresas de Transporte Público Colectivo Terrestre Automotor de Pasajeros del radio de acción Metropolitano, Distrital y/o Municipal y la prestación por parte de estas, de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a las cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la Ley y los Convenios Internacionales.

#### CAPÍTULO II ÁMBITO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES

**Decreto 170 de 2001 Artículo 2º. Ámbito De Aplicación.** Las disposiciones contenidas en el presente Decreto se aplicarán integralmente a la modalidad de transporte público colectivo terrestre automotor de pasajeros del radio de acción Metropolitano, Distrital y Municipal de acuerdo con los lineamientos establecidos en las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996.

**Decreto 170 de 2001 Artículo 3º. Actividad Transportadora.** De conformidad con el artículo 6 de la Ley 336 de 1996, se entiende por actividad transportadora un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes, basadas en los reglamentos del Gobierno Nacional.

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional Sentencia T-604 de 1992

*El usuario de una ruta de transporte público urbano que se ve privado del servicio y con ello desmejorado en su capacidad efectiva de movilización puede recurrir a la autoridad administrativa para que, de comprobarse el incumplimiento, se proceda a sancionar a la empresa responsable. La situación de indefensión se concreta, sin embargo, cuando la administración no toma los correctivos a tiempo o la organización privada no corrige materialmente las irregularidades en la prestación*

**Decreto 170 de 2001 Artículo 4º. Transporte Público.** De conformidad con el artículo 3 de la Ley 105 de 1993, el 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.

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional, Sentencia T-354 de 1994

*En ese orden de ideas, cada organismo estatal, dentro de la órbita de sus atribuciones, tiene la responsabilidad, exigible coercitivamente, de hacer uso eficiente de los recursos y medios a su disposición para garantizar que, en el área a su cuidado, los derechos de las personas, en especial los fundamentales, serán objeto prioritario de su actividad.*

*Dentro de tal contexto, el cumplimiento mecánico de disposiciones, despojado de la perspectiva constitucional que debe permear toda función pública, no libera a las dependencias del Estado ni a quienes las dirigen de la responsabilidad primaria que la Carta les impone al señalar los fines del Estado: "servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución (...); "...proteger a todas las personas residentes en Colombia en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades, y ... asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares" (Artículo 2º de la Constitución).*

*Por otra parte, en lo que se refiere a los servicios públicos, inherentes a la finalidad social del Estado, es deber de éste asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional, según lo dispone el artículo 365 de la Carta, norma que se ocupa en recalcar que las autoridades mantendrán la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios.*

*A los enunciados principios superiores no escapa, entonces, la prestación del servicio público del transporte colectivo urbano, objeto del presente proceso, máxime si se tiene en cuenta que se trata de una actividad de suyo riesgosa en la que los descuidos en las funciones de vigilancia y control de competencia de las autoridades públicas pueden representar atentado a la vida y la integridad de las personas.*

*La obligación estatal de protección -que se establece de manera genérica en el Preámbulo de la Carta, al señalar que uno de los propósitos de su vigencia es precisamente el de asegurar la vida a los integrantes de la comunidad, y que está desarrollada en diversas normas constitucionales- adquiere una mayor dimensión tratándose de actividades peligrosas, como es el caso del servicio público de transporte masivo o colectivo, pues en tal evento corresponde a la autoridad competente proveer todas las condiciones necesarias para que dicha actividad no rebase los límites de riesgo, de por sí implícito en ella.*

*De la demanda de tutela se desprende que los accionantes -usuarios cotidianos de dicho servicio, según lo afirman, sin que se haya esgrimido prueba alguna en contrario- temen por sus vidas y por su integridad personal en cuanto el parque automotor actualmente destinado al tráfico de pasajeros en Santa Fe de Bogotá, Distrito Capital, en las modalidades de buses, busetas y microbuses, presenta ostensibles deficiencias de carácter técnico y de seguridad que implican posibilidades serias y próximas de fatales accidentes.*

*Han acudido los demandantes al concepto del hecho público notorio, con el objeto de obtener protección sin necesidad de aportar mayores pruebas acerca de la situación que plantean...*

*Es conocido el principio jurídico de que los hechos públicos notorios están exentos de prueba por carecer ésta de relevancia cuando el juez de manera directa -al igual que la comunidad- tiene establecido con certeza y por su simple percepción que algo, en el terreno fáctico, es de determinada forma y no de otra.*

*Es precisamente lo que ocurre en el presente caso con la inseguridad generalizada de los medios de transporte público de común utilización en el Distrito Capital. Para convencerse de las precarias condiciones técnicas y de mantenimiento del equipo automotor que a diario se ven precisados a utilizar los habitantes de la ciudad -entre ellos los accionantes- es suficiente la pura observación de lo que en sus calles acontece todos los días; la referencia a los constantes reportes de las propias autoridades de tránsito; la permanente y abundante información suministrada por los medios de prensa sobre frecuentes irregularidades y accidentes, algunos de ellos de inusitada gravedad, como los recientemente ocurridos, no menos que las cotidianas obstrucciones de las vías públicas ocasionadas por daños que inmovilizan los vehículos de servicio público.*

*En lo concerniente a seguridad, es conocido por todos que, en buena proporción, los automotores destinados al servicio público en las modalidades de buses, busetas y microbuses carecen de mecanismos adecuados para su fácil evacuación en caso de accidente; no tienen puertas de salida ni ventanas de emergencia y sus condiciones técnicas*

*resultan deplorables; muchos de ellos son obsoletos y otros muestran deficiencias en la periódica revisión a que están obligados sus propietarios.*

*La locomoción de quienes se ven obligados a tomar el servicio que nos ocupa no debe convertirse, como de hecho sucede en la actualidad, en una aventura diaria de supervivencia, en donde el usuario se encuentra en condiciones de indefensión manifiesta ante una situación de inseguridad de la cual sería responsable el Estado si no asume de manera seria y efectiva la grave responsabilidad de vigilancia que le compete.*

*Es cierto, por tanto, que las vidas de los habituales usuarios de tales vehículos -la mayoría de la población- se hallan en evidente peligro por cuanto, en el momento de emplearlos, la persona que necesita el servicio no está en posibilidad de escoger el automotor al cual accede ni de verificar técnicamente cuál es su estado mecánico, de operación y funcionamiento.*

*Hay, pues, una situación objetiva e innegable de peligro para la vida y la integridad personal de quienes por necesidad deben acudir en demanda del servicio público colectivo de transporte urbano en la capital de la República.*

**Decreto 170 de 2001 Artículo 5º. Transporte Privado:** De acuerdo con el artículo 5 de la Ley 336 de 1996, el 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.

Quando no se utilicen equipos propios, la contratación del servicio de transporte deberá realizarse con empresas de transporte público legalmente constituidas y debidamente habilitadas.

**Decreto 170 de 2001 Artículo 6º. 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.

**Comentario del Editor:** Para efectos de complementar esta definición, debemos indicar que esta modalidad se diferencia con la modalidad de transporte intermunicipal, no solo por el radio de acción de los equipos sino también porque el traslado se realiza con origen y destino en diferentes puntos de un mismo municipio o distrito, dentro de la zona concebida por el Plan de Ordenamiento Territorial como urbana o suburbana

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 25 de Julio de 2002, Radicación número: 11001-03-24-000-2001-0095-01(6934), CP Olga Inés Navarrete

*...Este Decreto fue expedido por el Presidente de la República en ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política y las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 y el Código de Comercio.*

*La Constitución Política determinó que existen unos servicios públicos esenciales respecto de los cuales, precisamente por la inmensa repercusión que tienen sobre la comunidad, no cabe el ejercicio de la huelga. Dentro de estos servicios públicos esenciales se incluye el servicio de transporte público de pasajeros que, como servicio público, se encuentra bajo la regulación, control y vigilancia del Estado. Señala el artículo 365 de la Constitución Política que los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado y es su deber asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional.*

*El Decreto 170 de 2001...fue expedido en desarrollo de las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996. La Ley 105 de 1993 consagra en el artículo 2 los principios rectores del transporte entre los cuales se encuentra el de la Intervención del Estado, señalando que corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.*

*Si bien se garantiza la libertad de empresa, se establece que para acceder a la prestación del servicio público, las empresas, formas asociativas de transporte y de economía solidaria deben estar habilitadas por el Estado. Para asumir esa responsabilidad, acreditarán condiciones que demuestren capacidad técnica, operativa, financiera, de seguridad y procedencia del capital aportado.*

*La Ley 336 de 1996 también reitera en el artículo 5 el carácter de servicio público esencial que tiene la operación del transporte público lo cual implica que el interés general prevalece sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y la protección de los usuarios.*

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional, Sentencia T-026 de 2006

*El servicio de transporte colectivo es un servicio público sobre el cual el Estado está en la obligación constitucional de asegurar la prestación eficiente del mismo a todos los habitantes del territorio nacional. Por mandato de la misma Carta le corresponde al Estado la regulación, el control y la vigilancia, tal como lo dispone el artículo 365 de la Constitución. Así mismo, el Estado debe regular y vigilar la industria del transporte Por las mismas razones constitucionales, el Estado colombiano interviene en la industria del transporte como suprema autoridad y, en tal virtud, surge para la Administración gozar de ciertos derechos y prerrogativas, con el fin de lograr la prevalencia del interés general en esta materia. Al igual que ocurre con el contrato estatal de concesión de servicios públicos, la Administración goza de ciertos derechos y prerrogativas ante los beneficiarios de las mismas como son, entre otros: 1) el derecho a introducir las modificaciones que considere necesarias para obtener una mejor organización y funcionamiento del servicio*

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 11 de febrero de 2010, Radicación 25000-23-24-000-2004-90493-01, CP Rafael E. Ostau de Lafont Pianeta

*En primer lugar, que ésta no es más que una forma de organizar el uso de las vías públicas para la prestación del servicio público de pasajeros, siguiendo políticas, parámetros y lineamientos establecidos por el legislador, de las cuales tiene carácter medular el otorgamiento de prelación a los sistemas masivos de transporte de pasajeros sobre los colectivos e individuales.*

*Así se colige del artículo 3º de la Ley 105 de 1993, consagra los **principios del transporte público**, en cuyo numeral 1 incluye el “DEL ACCESO AL TRANSPORTE”, dentro de cuyas diversas “implicaciones” señala la del literal c) de ese numeral, consistente en “Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo.”*

*Del artículo 3º de la Ley 336 de 1996, en cuanto prevé que en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle la eficiente prestación del servicio básico, dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo; mientras que el artículo 5º de la misma, le da carácter de servicio público esencial a dicho servicio público y le atribuye la consecuente prelación del interés general sobre el particular.*

*Descendiendo al ámbito distrital, se le dio desarrollo y aplicación a dicha prioridad mediante el Decreto 115 de 2003 del Distrito Capital, en cuyo artículo 1º se estableció que “para todos los efectos se considerará prioritario para la ciudad, el desarrollo, expansión e implantación del Sistema de Transporte Masivo TransMilenio” y que dicha prioridad será criterio esencial para la adopción de las decisiones asociadas a la definición, desarrollo e implementación de políticas de transporte público de la ciudad.*

*De dicha normatividad, en especial de la última disposición citada, la Sala, en sentencia donde examinó la legalidad del referido decreto distrital, concluyó que “si el uso de medios y sistemas masivos de transporte es prioritario frente a los que no lo son, es lógico que las rutas que se entren a cubrir mediante ese sistema les sean dadas de la misma forma prioritaria, es decir, que pasa a primar o a tener preferencia sobre las demás formas que se vinieran dando en dichas rutas”.<sup>162</sup>*

*Obsérvese que esa prioridad se proyecta sobre las rutas, es decir, sobre las vías que asignen para la prestación del servicio de transporte de pasajeros, masivo o colectivo, y no sobre los carriles que puedan conformar las vías de las*

---

<sup>162</sup> Sentencia de 26 de abril de 2007, expediente núm. 2003 00834 01, consejero ponente doctor Rafael Ostau de Lafont Pianeta.

respectivas rutas, de modo que la asignación de una ruta al sistema de transporte masivo implica que éste tiene la exclusividad de la misma frente al servicio público colectivo de pasajeros.

En ese orden, si en otro acto reglamentario de menor jerarquía, como la resolución acusada, se dice que los vehículos automotores utilizados en el transporte colectivo urbano no podrán transitar por los carriles paralelos a los destinados al transporte masivo, no se hace más que reiterar la norma superior, esto es, que tales vehículos automotores “no podrán transitar por las troncales (léase vías y rutas) destinadas para el uso exclusivo del Sistema TransMilenio”, que justamente es lo que real y formalmente está diciendo la disposición acusada, lo cual no tiene origen sustancial en ésta sino en la normatividad superior. El artículo acusado lo que hace es explicitarla y precisarla en lo que al sistema TRANSMILENIO se trata.

Es entonces inherente a los sistemas de transporte masivo la exclusividad de rutas para su funcionamiento, cuya concreción le corresponde a las autoridades encargadas de organizar, vigilar y controlar los servicios de transporte de pasajeros de la respectiva entidad territorial (municipal o distrital).

Entre esas autoridades se encuentra el Alcalde distrital o municipal o en quien éste delegue su atribución sobre esa actividad o servicio público, según el artículo 10 del precitado Decreto 170 de 2001, que en el caso del Distrito Capital cabe decir que está dada en la Secretaría de Tránsito, mediante el artículo 2, numerales 4 y 6, entre otros, del Decreto 354 de 2001, expedido por el Alcalde Distrital, en tanto el primero le asigna al Secretario de Tránsito la facultad de “Desarrollar la política nacional en materia de tránsito y transporte en el Distrito Capital y vigilar su ejecución de conformidad con la ley y reglamentación vigentes”, y el segundo, “Dictar las medidas de carácter reglamentario y sancionatorio, cuyas atribuciones le confieran las normas vigentes de tránsito y transporte, así como ejercer las delegaciones que le sean asignadas.”<sup>163</sup>

La disposición acusada se enmarca claramente en tales facultades, toda vez que es conocida como política nacional la promoción o impulso de sistemas masivos de transporte de pasajeros en las ciudades de alta densidad poblacional del país.

Así las cosas, la disposición acusada no aparece excediendo, modificando y contrariando las normas reglamentadas, ni violando las demás normas superiores invocadas en los cargos de la demanda y la autoridad que la expidió tiene competencia para ello, por consiguiente, el recurso no prospera, luego se ha de confirmar la sentencia apelada, como en efecto se hará en la parte resolutive de esta providencia.

**Decreto 170 de 2001 Artículo 7°. Definiciones.** Para la interpretación y aplicación del presente Decreto, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

**Demanda Total Existente de Transporte:** Es el número de pasajeros que necesita movilizarse en una ruta o un sistema de rutas y en un período de tiempo.

**Demanda Insatisfecha de Transporte:** Es el número de pasajeros que no cuentan con servicio de transporte para satisfacer sus necesidades de movilización dentro de un sector geográfico determinado y corresponde a la diferencia entre la demanda total existente y la oferta autorizada.

**Frecuencia de Despacho:** Es el número de veces por unidad de tiempo en que se repite la salida de un vehículo en un lapso determinado.

**Determinación del Número de Habitantes:** Se establece teniendo en cuenta el último censo de población adelantado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística - DANE.

---

<sup>163</sup> Sobre el alcance de la competencia de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, hoy Secretaría de la Movilidad, véase también sentencias de 6 de agosto de 2004, expediente núm. 8993 y 27 de enero de 2005, expediente núm. 2002 0026 02, ambas con ponencia del consejero doctor Rafael Ostau de Lafont Pianeta.

**Edad del Equipo Automotor:** Es el cálculo resultante de la diferencia entre el año que sirve de base para la evaluación o estudio y el año del modelo del vehículo.

**Edad del Parque Automotor:** Es el promedio ponderado de la edad de todo el equipo de la empresa, independiente de la clase de vehículo.

**Frecuencias Disponibles.** Son los despachos establecidos en los estudios de demanda que no han sido autorizados.

**Modificación de Horarios:** Es el cambio de las frecuencias asignadas a una empresa, sin alterar el número total autorizado.

**Nivel de Servicio:** Son las condiciones de calidad bajo las cuales la empresa presta el servicio de transporte, teniendo en cuenta las especificaciones y características técnicas, capacidad, disponibilidad y comodidad de los equipos, la accesibilidad de los usuarios al servicio, régimen tarifario y demás circunstancias que previamente se consideren determinantes, tales como paraderos y terminales.

**Oferta de Transporte:** Es el número total de sillas autorizadas a las empresas para ser ofrecidas a los usuarios, en un período de tiempo y en una ruta determinada.

**Paz y Salvo:** Es el documento que expide la empresa al propietario del vehículo en el que consta la inexistencia de obligaciones derivadas exclusivamente del contrato de vinculación.

**Jurisprudencia Administrativa:** Definición declarada Válida, Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 29 de abril de 2010, Radicación 11001-03-24-000-2004-00204-01, CP María Claudia Tojas Lasso

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 29 de abril de 2010, Radicación 11001-03-24-000-2004-00204-01, CP María Claudia Tojas Lasso

*...si se acude al último inciso del artículo 52 del Decreto 170 de 2001 que establece que “la resolución que ordena la desvinculación del automotor reemplazará el paz y salvo que debe expedir la empresa, sin perjuicio de las acciones civiles y comerciales que se desprendan del contrato de vinculación”, se constata que no puede configurarse el predominio de la empresa transportadora frente a los propietarios de vehículos a que alude el demandante.*

*Esta definición no pretende **garantizar** obligaciones contractuales, **no asignan competencias a autoridad alguna** para conocer de litigios derivados de contratos mercantiles y **no le reconocen a los certificados de paz y salvo el carácter de documentos públicos**, argumentos en los que el actor sustenta una presunta extralimitación de la potestad reglamentaria. Simplemente señalan que el paz y salvo es el documento que señala la inexistencia de obligaciones derivadas del contrato de vinculación.*

**Plan de Rodamiento:** Es la programación para la utilización plena de los vehículos vinculados a una empresa para que de manera racional y equitativa cubran la totalidad de rutas y despachos autorizados y/o registrados, contemplando el mantenimiento de los mismos.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 12106 del 08 de marzo de 2007** “El plan de rodamiento lo elabora la sociedad transportadora, por lo tanto, debe ser equitativa en la programación de los vehículos que se encuentran afiliados y debe cumplirlo so pena de ser investigada de conformidad con las normas vigentes que regulan la materia. Es necesario aclarar que solamente la empresa puede determinar si el plan de rodamiento se elabora por días o por semanas, lo importante es buscar la equidad y el beneficio de todos los inversionistas”

**Ruta:** Es el trayecto comprendido entre un origen y un destino, unidos entre sí por una vía, con un recorrido determinado y unas características en cuanto a horarios, frecuencias, paraderos y demás aspectos operativos.

**Sistema de Rutas:** Es el conjunto de rutas necesarias para satisfacer la demanda de transporte de un área geográfica determinada.

**S.M.M.L.V.** Salario mínimo mensual legal vigente.

**Tarifa:** Es el precio que pagan los usuarios por la utilización del servicio público de transporte en una ruta y nivel de servicio determinado.

**Utilización Vehicular:** Es la relación que existe, en términos porcentuales, entre el número de pasajeros que moviliza un vehículo y el número de sillas que ofrece.

### **CAPÍTULO III CLASIFICACIÓN**

**Decreto 170 de 2001 Artículo 8º. Clasificación.** Para los efectos previstos en este Decreto la actividad transportadora del radio de acción Metropolitano, Distrital y Municipal se clasifica:

#### **Según el nivel de servicio:**

**Básico.** El que garantiza una cobertura adecuada, con frecuencias mínimas de acuerdo con la demanda y cuyos términos de servicio y costo lo hacen accesible a todos los usuarios.

**Lujo:** El que ofrece a los usuarios mayores condiciones de comodidad y accesibilidad, en términos de servicio y cuyas tarifas son superiores a las del servicio básico.

Las anteriores definiciones sin perjuicio de que la Autoridad de Transporte Competente pueda definir otros niveles de servicio que requiera en su jurisdicción.

#### **Según el radio de acción:**

**Metropolitano:** Cuando se presta entre municipios de un área metropolitana constituida por la ley.

**Distrital y Municipal:** Es el que se presta dentro de la jurisdicción de un distrito o municipio. Comprende el área urbana, suburbana y rural y los distritos indígenas de la respectiva jurisdicción.

**Comentario del Editor:** De acuerdo con la Ley 128 de 1994, las áreas metropolitanas que existen en Colombia son: (i) Área Metropolitana de Barranquilla (de la cual hacen parte los municipios de Malambo, Puerto Colombia, Soledad y Galapa, y el Distrito de Barranquilla), (ii) Área Metropolitana de Centro-Occidente (de la cual hacen parte los municipios de La Virginia, Dos Quebradas, y Pereira), (iii) Área Metropolitana del Valle de Aburrá (de la cual hacen parte los municipios de Girardota, Barbosa, Copacabana, Bello, Itagüí, La Estrella, Sabaneta, Caldas y Medellín), (iv) Área Metropolitana de Bucaramanga (de la cual hacen parte los municipios de Floridablanca, Girón, Piedecuesta y Bucaramanga) y (v) Área Metropolitana de Cúcuta (de la cual hacen parte los municipios de El Zulia, Los Patios, Puerto Santander, San Cayetano, Villa del Rosario y San José de Cúcuta)

**Decreto 170 de 2001 Artículo 9º. Servicio Regulado.** La prestación del servicio de transporte metropolitano distrital y/o municipal será de carácter regulado. La autoridad competente definirá previamente las condiciones de prestación del servicio conforme a las reglas señaladas en este Decreto.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 597411 del 17 de octubre de 2008:** "No hay que perder de vista que las autoridades locales son autónomas en la expedición de normas de transporte y tránsito dentro de la respectiva jurisdicción, sin embargo, si el Decreto 063 del 13 de septiembre de 2007, "Por medio del cual se congela el parque automotor modalidad mixtos, camperos y colectivos que vienen prestando el servicio público de transporte con radio de acción municipal" no se ajusta a derecho debe ser demandado ante la Jurisdicción Contencioso Administrativo, ya que el Ministerio de Transporte no es el competente para determinar si el acto administrativo expedido por el Alcalde del municipio de (...) relacionado con el congelamiento del parque automotor es legal o ilegal."

**Comentario del Editor:** Esta disposición al declarar que la prestación de este tipo de servicio es regulado, hace ver que solo es posible prestarlo siempre que existan condiciones legales o reglamentarias que establezcan las condiciones en que debe ejecutarse.

## **CAPÍTULO IV AUTORIDADES COMPETENTES**

**Decreto 170 de 2001 Artículo 10. Autoridades De Transporte.** Son autoridades de transporte competentes las siguientes:

*En la Jurisdicción Nacional:* El Ministerio de Transporte.

**Comentario del Editor:** La competencia que se indica tiene el Ministerio de Transporte en este evento respecto al transporte de pasajeros colectivo urbano, es aquella que su carácter de máxima autoridad de transporte le otorga las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 respecto a la regulación y reglamentación del sector.

*En la Jurisdicción Distrital y Municipal:* Los Alcaldes Municipales y/o distritales o en los que estos deleguen tal atribución.

**Comentario del Editor:** La delegación pueden realizarla los alcaldes en cabeza del organismo de tránsito que tenga competencia en materia de tránsito pero debe tenerse muy claro que las competencias son diferentes, igualmente la delegación podrá realizarse en el área metropolitana de la cual haga parte el municipio o distrito pero siempre y cuando haya sido considerado el transporte como hecho metropolitano.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado Sección Primera, Sentencia del 3 de abril de 1997, Radicación 4189, CP Libardo Rodríguez

### **Facultades de las Autoridades Municipales**

*Los Concejos Municipales tienen la atribución de determinar la estructura orgánica de la administración municipal y las funciones de sus dependencias (numeral 3 del artículo 92 del D.L-1333 de 1986, vigente al momento de expedir el acto acusado, y numeral 6 del artículo 313 de la Constitución Política).*

*Los Alcaldes tienen la atribución constitucional, de conformidad al numeral 7 del artículo 315, de crear, suprimir o fusionar los empleos de sus dependencias y señalarles funciones especiales.*

### **La adscripción y delegación de funciones.**

*La adscripción o asignación de funciones consiste en que la Ley (en sentido material) otorgue directamente a una autoridad determinada función.*

*Mediante la delegación, en cambio, el funcionario que es titular de una competencia (delegante) la traslada a un inferior (delegatario), para que éste la ejerza en nombre de aquel; para ello es menester que exista la autorización o facultad expresa para la delegación.*

*La delegación y la adscripción si bien constituyen formas de realizar la desconcentración de funciones tanto territorial como jerárquicamente, se distinguen, sin embargo en cuanto al modo de operar válida y eficazmente.*

*El marco constitucional de la delegación de funciones está hoy trazado en el artículo 211 de la C. P. que determina las condiciones para la procedencia de la delegación de las funciones del Presidente de la República y los funcionarios que pueden oficiar de delegatarios y defiere a la ley el señalamiento de "las condiciones para que las autoridades administrativas puedan delegar en sus subalternos o en otras autoridades.*

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 06 de Abril de 2000, Radicación número: 5577, CP Olga Inés Navarrete

...la competencia funcional en materia de transporte terrestre urbano, cuyo alcance a nivel nacional correspondía al Instituto Nacional de Transporte INTRA<sup>164</sup>, fue reasignada a los municipios y al Distrito Especial de Bogotá, a través del Decreto No 80 de 15 de enero de 1.987, el cual en consecuencia prevé la supresión de tales funciones a la autoridad nacional.

Por su parte, el Estatuto Nacional de Transporte Público Colectivo Municipal de Pasajeros y Mixto, expedido mediante Decreto 1787 de 1.990, consagró los parámetros requeridos para efectos del ejercicio de las funciones que, en lo concerniente a la organización y control de la actividad transportadora, se confirieron al Distrito Especial de Bogotá y a los Municipios. La norma en cita incluye, entre otras, las disposiciones atinentes a los requisitos para constitución de empresas transportadoras, el otorgamiento de licencias de funcionamiento, la autorización de áreas de operación, rutas, frecuencias y horarios de despacho, así como las definiciones de la terminología aplicable y la clasificación de los sistemas y modalidades de transporte.

Evaluando el acto acusado, desde la perspectiva de los Decretos mencionados, encuentra la Sala que corresponde a las autoridades municipales la adjudicación de las rutas para el transporte urbano, previo cumplimiento de los requisitos legales dispuestos al efecto, entre los cuales se destaca el procedimiento de publicidad y oposiciones que, según obra en los antecedentes, se verificó en la actuación surtida en sede administrativa.

Ahora bien, es evidente que el aspecto medular de la controversia planteada en vía gubernativa, como en la acción de nulidad y restablecimiento del derecho, radica en el señalamiento de que la ruta adjudicada por la autoridad municipal, desbordó su competencia por cuanto la ruta Villamaría- Manizales no se tipificaría como "urbana", por salir de la periferia del municipio de origen e incluir zonas pertenecientes al de destino.

Sobre el particular, acudiendo a las definiciones previstas en el artículo 32 del Decreto 1787 de 1.990, se tiene que se entiende por "Ruta" "*La trayectoria vial señalada por la autoridad competente para satisfacer los deseos de viaje de una comunidad*", acepción que no repugna con la Resolución No 1001 de 27 de octubre de 1.977, mediante la cual la autoridad de transporte del orden nacional, en uso de la competencia que para entonces le pertenecía, determinó "*Declarar urbana la ruta Manizales- Villamaría y viceversa*"

Sin duda carecería de sustento jurídico pretender que la reasignación de competencias producida en materia de transporte terrestre, tiene la virtualidad de dejar sin efecto los actos administrativos expedidos por el INTRA cuando tales funciones se encontraban centralizadas y a su cargo; entre otras cosas, quedarían sin efecto también, actos como el de otorgamiento de licencia de funcionamiento a la empresa transportadora demandante, que también fue proferido por la entidad nacional.

Es claro entonces que el artículo 125 no produce ni en forma expresa ni tácita el efecto de derogatoria del acto que declaró como urbana la referida ruta. Tampoco es dable deducir que existe contradicción entre el acto administrativo referido y la declaración de la ruta en cuestión como urbana, ya que la asimilación que realizó el INTRA se fundó

---

<sup>164</sup> Hoy al Ministerio de Transporte

precisamente en el reconocimiento de la necesidad planteada por la comunidad, derivada ésta de imperativos de orden económico, laboral y cultural propios de la conexidad y proximidad entre los dos municipios.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado Sección Primera, Sentencia del 26 de abril 2007, Radicación número: 25000-23-24-000-2003-00834-02, CP Rafael E. Ostau De Lafont Pianeta

**Alcance general de la competencia del Alcalde Mayor del Distrito Capital en materia de transporte público colectivo de pasajeros.**

**A- Las facultades constitucionales.**

*Lo primero a revisar sobre este aspecto es la normativa que invocó el Alcalde Mayor como fuente de las facultades ejercidas en la expedición del decreto acusado, esto es, los artículos 315, numerales 1 y 3, y 365 de la Constitución Política, Artículo 1º inciso 2 y artículo 3º, numeral 1, literal c) de la Ley 105 de 1993, "Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones."; artículos 3º y 5º de la Ley 336 de 1996, por la cual se adopta el ESTATUTO GENERAL DEL TRANSPORTE; y artículos 8º, 26, 28, 30, 34, 40 y 43 del Decreto 170 de 2001, sin perjuicio de examinar las demás disposiciones que se aduzcan tanto en la parte motiva, como en el cuerpo del articulado.*

*De los preceptos constitucionales anotados cabe destacar que los numerales 1 y 3 del artículo 315, en su orden, le asignan al Alcalde funciones genéricas en cuanto a cumplir y hacer cumplir el ordenamiento jurídico en sus diferentes grados o niveles jerárquicos, esto es, desde la Constitución Política hasta las disposiciones administrativas generales emanadas del Concejo; así como a la dirección de la acción administrativa del municipio, que para el caso se entiende distrito capital, asegurar el cumplimiento de las funciones y la prestación de los servicios a su cargo.*

*En cuanto a la reglamentación, en cualquiera de sus grados, es una forma de cumplir y hacer cumplir las normas de jerarquía superior ( la Constitución, la Ley y los Reglamentos de mayor jerarquía al del que se expida), y el decreto acusado tiene a simple vista una connotación reglamentaria, se puede inferir de forma abstracta, esto es, sin consideración al específico contenido de los artículos de dicho decreto, que su expedición está dentro de las facultades constitucionales del Alcalde Mayor de Bogotá, D.C., incluso atendiendo el objeto de la reglamentación, pues el servicio de transporte público colectivo de pasajeros en el Distrito Capital es un servicio público que está a cargo de ese ente territorial en la medida en que por ser justamente servicio público tiene el deber y la responsabilidad de "asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional", tal como lo establece el otro artículo constitucional invocado en el decreto, el artículo 365 de la Constitución Política, lo cual pone de presente la pertinencia de la invocación del mismo como fuente de las facultades ejercidas mediante la expedición de aquél.*

*Precisamente, el citado artículo constitucional consagra que "Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional".*

*En su inciso segundo prevé que los servicios públicos podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas o por particulares, pero que "En todo caso, el estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios."*

*Ello significa que el carácter de servicio público y la responsabilidad del Estado para que se preste eficientemente no desaparece por la forma como se preste, pues cualquiera sea ella, nunca será ajena al Estado ni puede relevarlo del deber de asegurar su prestación. El hecho de que los servicios públicos puedan ser prestados por particulares, no los hace perder su naturaleza, ni los excluye del control que les corresponde.*

*En ese orden, el Distrito Capital en cuanto expresión orgánica y funcional del Estado, y en la medida en que un servicio público esté determinado o delimitado por el ámbito o jurisdicción de su territorio y su respectiva población, cabe decir que está a cargo del Distrito Capital, tiene legalmente el deber de asegurar su prestación eficiente, que para el efecto da igual que sea el ente territorial que lo preste directamente, esto es, que lo gestione, o que lo hagan otras entidades públicas o privadas en su nombre. No por otra razón el servicio de transporte público y especialmente el colectivo de pasajeros, solo lo pueden prestar las empresas legalmente habilitadas y mediante la celebración del contrato de Concesión, o la obtención de un Permiso que el ente competente les otorgue.*

De allí que el artículo 8º de la Ley 336 de 1996 prevea que “Bajo la suprema Dirección y Tutela Administrativa del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, las autoridades que conforman el Sector y el Sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción y ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su pertenencia al orden estatal. Así mismo el Ministerio de Transporte reglamentará todo lo pertinente al transporte turístico contemplado en la Ley 300 de 1996.”

De modo que la expresión “asegurar el cumplimiento de las funciones y la prestación de los servicios a su cargo”, que contiene el artículo 315 de la Constitución Política es pertinente para el objeto del decreto acusado, en cuanto está referido a la prestación del servicio de transporte público colectivo en el Distrito Capital, de allí que no es acertada la consideración del a quo en el sentido de que ese servicio no es de los que están a cargo de ese ente territorial, puesto que en razón a que se presta con delimitación en su territorio y para su población, si lo está. Otra cosa es que su gestión operativa directa y práctica sea desarrollada por empresas privadas, pero bien puede no estarlo y en ese caso será ese ente territorial quien deba crear las condiciones necesarias para que sus habitantes puedan disponer de él. Esa es justamente la implicación práctica del carácter que en el artículo 365 de la Constitución Política se le da a los servicios públicos como inherentes a la finalidad social del Estado.

La intervención de los particulares en esas circunstancias no es más que una forma de permitir y hacer efectiva su colaboración con el Estado en la consecución de sus fines y cometidos, y su participación en la satisfacción de las necesidades sociales y colectivas, lo que a su turno es concordante y se profundiza con el modelo de democracia participativa adoptada por el Constituyente de 1991.

De modo que la normativa constitucional invocada en el decreto acusado sí faculta al Alcalde Mayor de Bogotá para expedir el decreto acusado visto en abstracto y en cuanto está referido a un servicio público de su orden territorial. Distinto es que lo faculte o no para incluir en dicho decreto una u otra disposición o medida administrativa, pues sobra decir que esas facultades debe ejercerla no sólo de acuerdo con la misma Constitución Política, sino atendiendo las precisiones y condiciones señaladas en la ley y toda normativa administrativa o reglamentaria de superior jerarquía que sea pertinente a la materia, lo cual es la forma de darle desarrollo y concreción a los mandatos constitucionales.

#### **B.- Las facultades legales y reglamentarias invocadas.**

El inciso segundo del artículo 1º de la Ley 105 de 1993 incorpora como parte del Sistema Nacional de Transporte a los organismos de tránsito y transporte, tanto terrestre, aéreo y marítimo e infraestructura de transporte de las entidades territoriales y demás dependencias de los sectores central o descentralizado de cualquier orden que tengan funciones relacionadas con esta actividad. (Subrayas de la Sala).

El artículo 3º de esa ley consagra los **principios del transporte público**, en cuyo numeral 1 incluye el “DEL ACCESO AL TRANSPORTE”, dentro de cuyas diversas “implicaciones” señala la del literal c) de ese numeral, consistente en “Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo.”

A su turno, el artículo 3º de la Ley 336 de 1996 prevé que en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle la eficiente prestación del servicio básico, dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo; mientras que el artículo 5º de la misma, le imprime carácter de servicio público esencial a dicho servicio público y le atribuye la consecuente prelación del interés general sobre el particular.

Se observa en dichas normas que de ellas emanan facultades para adoptar medidas de carácter general en relación con el referido servicio público, en cuanto facultan a las autoridades respectivas para organizarlo, diseñar, exigir y ejecutar, obviamente de modo general, políticas y condiciones dirigidas a los fines que las mismas señalan, y esa clase de actividades encuadran en la potestad de reglamentar o regular en el ámbito administrativo.

Pero ello no es suficiente para deducir de esas normas que el Alcalde Mayor de Bogotá D.C. esté investido de esas facultades, pues ellas están dadas de manera constante a las **autoridades competentes**, luego el punto se traslada a establecer si dicho funcionario tiene o no ese carácter, lo cual no aparece en ninguna de las normas invocadas en el decreto acusado, y ni siquiera en las del Decreto 170 (artículos 8º, 26, 28, 30, 34, 40 y 43) de 2001.

Sin embargo, la Sala encuentra que el artículo 10 del precitado Decreto 170 de 2001 sí las precisa, y entre ellas incluye a los Alcaldes en las jurisdicciones distrital y municipal o los entes en los que ellos deleguen esa atribución. En efecto, el citado artículo, que hace parte del CAPITULO IV, "Autoridades competentes" del TITULO I, "PARTE GENERAL", en el punto que interesa, dice:

**"Artículo 10. Autoridades de transporte..."**

De dicha norma, en su lectura concordada con las legales reseñadas, se deduce sin ninguna duda que el Alcalde Mayor de Bogotá es la autoridad competente en materia de transporte en el Distrito Capital y que en este ámbito territorial no tiene otra autoridad que le sea superior, luego está investido de las facultades que las disposiciones reseñadas le atribuyen a esas autoridades. Por tanto, si tiene competencia legal y reglamentaria para dictar el decreto acusado en cuanto hace a su objeto general, esto es, establecer criterios para la reorganización del transporte público colectivo en el Distrito Capital, pues ese objeto encierra organizar la actividad transportadora dentro de su jurisdicción, diseñar, exigir y ejecutar, políticas y condiciones para la prestación del referido servicio público, del cual, como se dijo es su autoridad competente en dicho ente territorial, y todo ello con sujeción a la ley y al reglamento que profiera el Gobierno nacional y, en particular, el Ministerio de Transporte, como la autoridad nacional de la actividad transportadora en nuestro país.

De modo que el alcance general de la competencia del Alcalde Mayor respecto del transporte público colectivo en el Distrito Capital comprende la de organizar la correspondiente actividad, diseñar, exigir y ejecutar políticas y condiciones para asegurar su efectiva, eficiente, segura y adecuada prestación, dándole énfasis o prelación a los sistemas masivos del mismo y, consecuentemente, ejercer su inspección, vigilancia y control.

(...)

**B.- Las medidas de reorganización de los servicios de transporte público colectivo de pasajeros en el Distrito Capital.**

Están dadas en el capítulo II, y particularmente en los artículos 8 a 19, los cuales se resumen en la declaración de vacancia de rutas, revocación de permisos de operación, oportunidad para desistir de la prestación del servicio, modificación de rutas o servicios, principios de equidad e igualdad en las medidas de reestructuración del servicio, modificación de la capacidad transportadora de la ciudad, incentivos a las fusiones, creación de nuevas rutas o servicios y nuevos niveles de servicio, licitación pública, y condiciones especiales para la licitación de rutas y servicios.

Todas las medidas consignadas en dichos artículos aparecen encuadradas en la órbita de las facultades de la autoridad de transporte competente, en cuanto hace al desarrollo de las políticas de transporte (artículo 1° de la Ley 105 de 1993), al diseño y ejecución de políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo (artículo 3°, numeral 1, literal c), ibídem), y a la exigencia y verificación de las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada Modo que en la regulación del transporte público deben hacer las autoridades competentes ( artículo 3° de la Ley 336 de 1996), y en todo caso a la facultad y deber que tienen de organizar el transporte público en su correspondiente jurisdicción.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado Sección Primera, Sentencia del 26 de Noviembre de 2008, Radicación 25000-23-24-000-2002-00480-01, CP Martha Sofía Sanz

Debe la Sala aclarar que lo que se está discutiendo no es si la Secretaría de Tránsito y Transporte tenía competencia para ejercer la organización, vigilancia y control de la actividad Transportadora en el Distrito Capital, pues es claro que el artículo 8° de la Ley 336 de 1996 o Estatuto de Transporte radica esta competencia en las autoridades municipales dentro de su jurisdicción y el artículo 57 ídem ratifica lo anterior y agrega que cuando el servicio sea intermunicipal, será competencia del Ministerio de transporte.

Debe la Sala examinar si la entidad demandada al expedir la Resolución 1357 de 2000, usurpó competencias del Ministro del Transporte y del Alcalde de Soacha porque, según la actora, ésta incluyó la adjudicación de rutas en el trayecto Bogotá - Soacha - Bogotá y dentro del municipio de Soacha.

Sobre el particular se tiene que en efecto los artículos 12, 13 y 14 del acto acusado se refieren a rutas que hacen recorridos en Bogotá que también hacen recorridos intermunicipales con destino al municipio de Soacha y dentro de éste; la entidad demandada alega que estas rutas con destino al municipio de Soacha ya estaban aprobadas por el Ministerio del Transporte mediante Resolución 1549 del 6 de septiembre de 1985 expedida por el entonces denominado INTRA<sup>165</sup> (folio 369) y que las rutas dentro del municipio de Soacha, están autorizadas por este municipio mediante las Resoluciones 015 de 1989 y 798 de 1999 (folios 242 a 248) en virtud de las atribuciones que le otorga la Ley 336 de 1996<sup>166</sup> y que por lo anterior, la Secretaría de Tránsito y Transporte enmendó su error mediante Resolución 156 del 23 de mayo de 2002 que modificó el acto acusado.

Del contenido de la disposición demandada se colige que la autoridad de Transporte de Bogotá, como ella lo reconoció, asumió competencias que no le corresponden, por lo cual la Sala declarará nulas estas disposiciones en lo que hace relación al recorrido intermunicipal Bogotá-Soacha-Bogotá y a las rutas dentro del municipio de Soacha, sin perjuicio de lo que han señalado otras disposiciones como las mencionadas en el párrafo anterior y los convenios que se hayan celebrado entre las diferentes entidades para la extensión del sistema TransMilenio al municipio de Soacha (folio 609), los cuales no son objeto de la presente.

**En la Jurisdicción del Área Metropolitana constituida de conformidad con la ley:** La autoridad única de transporte metropolitano o los alcaldes respectivos en forma conjunta, coordinada y concertada.

**Concepto Ministerio de Transporte N°51517 del 13 de octubre de 2006:** "...como el Área Metropolitana de (...) se encuentra debidamente reconocida, le compete ejercer las funciones inherentes al manejo del transporte metropolitano, pero el manejo del transporte municipal le compete a la autoridad local, es decir, el Instituto de Tránsito y Transporte de (...) tiene el control, vigilancia e inspección de las empresas de transporte dentro de su respectiva jurisdicción, lo anterior es coherente con lo señalado en el artículo 10 del Decreto 170 de 2001 y el 3366 de 2003, artículo 3.

**Jurisprudencia Administrativa:** Aparte declarado Válido por el Consejo de Estado, Sección Primera, sentencia del 5 de octubre de 2009, Radicación 11001-03-24-000-2003-00439-01, CP María Claudia Rojas

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, sentencia del 5 de octubre de 2009, Radicación 11001-03-24-000-2003-00439-01, CP María Claudia Rojas

...del título del Decreto 170 de 2001 del que hace parte se infiere claramente que su propósito es reglamentar única y exclusivamente el servicio público de transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros, de modo que sus previsiones no se extienden a modalidad distintas del transporte como el aéreo, marítimo, fluvial, o masivo de pasajeros.

Por otra parte, el ámbito espacial de validez del Decreto comentado, tal como señala su mismo título y el artículo 2º, es el metropolitano, distrital y municipal, pero no el nacional ni el departamental como considera el actor, razón por la cual no modifica las regulaciones vigentes para el transporte en éstos últimos ámbitos.

Las observaciones anteriores constituyen razón suficiente para desestimar las acusaciones según las cuales el Gobierno Nacional habría asignado a las autoridades metropolitanas competencias respecto de todas las modalidades de transporte y desplazado de sus competencias a las autoridades nacionales y departamentales de transporte, asumiendo con ello funciones de carácter legislativo que vulneran el artículo 121 de la Constitución que prohíbe a las autoridades el ejercicio de funciones distintas de las que le asignan la Constitución y la ley y el artículo 300-2 *ibidem* que le asigna competencias en materia de transporte a los departamentos.

Conviene precisar, por otra parte, que la norma cuestionada no ordena que la autoridad de transporte en la jurisdicción del área metropolitana constituida de conformidad con la ley sea necesariamente una autoridad única de transporte metropolitano, sino que permite que sea ésta, o los alcaldes respectivos en forma conjunta, coordinada o concertada.

---

<sup>165</sup> Facultad que tenía el INTRA en virtud del artículo 7 literal A del Decreto 1393 de 1970 y que hoy tiene el Ministerio de Transporte en virtud del ARTÍCULO 57 de la Ley 336 de 1996- Estatuto del Transporte que dice: En el caso del transporte terrestre automotor, cuando se trate de servicios que se presenten dentro de las áreas metropolitanas, o entre ciudades que por su vecindad generen alto grado de influencia recíproca, bajo la coordinación del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, cada autoridad municipal o distrital decidirá lo relacionado con la utilización de su propia infraestructura de transporte, a menos que por la naturaleza y complejidad del asunto, el Ministerio de Transporte asuma su conocimiento para garantizar los derechos del usuario al servicio público. Cuando el servicio sea intermunicipal, será competencia del Ministerio de Transporte.

El ARTÍCULO 58 *idem* corrobora lo anterior, al disponer que las autoridades locales no podrán autorizar servicios regulares por fuera del territorio de su jurisdicción, so pena de incurrir en causal de mala conducta.

<sup>166</sup> *idem*

La disposición comentada armoniza con las disposiciones del artículo 319 de la Constitución Política que autoriza a las áreas metropolitanas a “racionalizar la prestación de los servicios públicos a cargo de quienes la integran y, si es el caso, prestar en común algunos de ellos”.

Guarda igualmente armonía con la Ley 128 de 1994,<sup>167</sup> cuyo artículo 1º las define como “entidades administrativas formadas por un conjunto de dos o más municipios integrados alrededor de un municipio núcleo o metrópoli, vinculados entre sí por estrechas relaciones de orden físico, económico y social” y establece que su objeto es “la programación y coordinación de su desarrollo y para la racional prestación de sus servicios públicos requiere una administración coordinada”; el artículo 2º las dota “de personalidad jurídica de derecho público, autonomía administrativa, patrimonio propio autoridades y régimen especial”; el artículo 3º señala que su jurisdicción comprende el territorio de los municipios que la conforman y el artículo 4º reitera el 319 superior en cuanto les asigna entre sus funciones la de “racionalizar la prestación de los servicios públicos a cargo de los municipios que la integran, y si es el caso, prestar en común alguno de ellos.”

De acuerdo con el último artículo comentado cuando varios municipios constituyen un área metropolitana ésta puede: a) asumir la función de racionalizar la prestación de un servicio público a cargo de los municipios y decidir la prestación común de alguno de ellos, o b) asumir la racionalización de dicho servicio sin prestarlo en forma común. En el primer caso la administración del servicio será común y la autoridad que lo dirige, controla y vigila será única y de carácter metropolitano; en el segundo caso, la autoridad seguirá a cargo de los alcaldes municipales, quienes actuarán en forma conjunta, coordinada o concertada, dependiendo lo que dispongan los estatutos del área metropolitana.

El carácter único de la autoridad del área metropolitana excluye la autoridad de los municipios, si así lo disponen los estatutos del área, pero no la que eventualmente ejerzan en ella los departamentos y la Nación en ejercicio de competencias que les correspondan - y que no son objeto de estudio en este proceso - en virtud de los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad previstos en el artículo 288 constitucional, 5 y siguientes de la Ley 489 de 1998 y demás disposiciones legales vigentes.

Carácter de autoridades de transporte atribuido a las áreas metropolitanas por las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996.

El artículo 1º de la Ley 105 de 1993 integró el sector y el sistema nacional de transporte.

...cuando la norma transcrita incluye en el sistema nacional de transporte a los organismos de tránsito y transporte terrestre de las entidades territoriales, no se refiere solamente a los organismos de tránsito que hacen parte de sus estructuras administrativas sino a los organismos de tránsito constituidos por dichas entidades, como es el caso de las áreas metropolitanas a las que sus estatutos le atribuyen funciones de tránsito, lo cual está permitido por el artículo 319 superior y la Ley 128 de 1994.

Ese es el sentido que resulta de una interpretación de conjunto entre el artículo comentado y otros artículos de la Ley 105 de 1993.

En efecto, el artículo 6º de la Ley 105 de 1993 reconoce explícitamente la existencia de las autoridades metropolitanas de transporte...

De igual forma el artículo 44 *ibidem* reconoce la existencia de las autoridades metropolitanas de transporte al reglamentar los planes territoriales de transporte e infraestructura y en su párrafo les asigna funciones...

El alcance y los límites de las competencias de las autoridades metropolitanas de transporte están determinados por el artículo 8º de la Ley 336 de 1996...

De acuerdo con la norma transcrita las autoridades metropolitanas podrán organizar, vigilar y controlar la actividad transportadora dentro de su jurisdicción, sin perjuicio de las facultades que tienen las autoridades municipales en materia de transporte.

La interpretación de las normas comentadas conduce a reconocer que, contrario a lo afirmado por el actor, las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 reglamentadas por el acto acusado sí instituyeron a las autoridades metropolitanas de transporte y les encargaron de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción;

---

<sup>167</sup> Diario Oficial No. 41.236, de 23 de febrero de 1994, “Por la cual se expide la Ley Orgánica de las Áreas Metropolitanas”

competencia y funciones que se corresponden exactamente con las que les asignó la norma acusada, circunscritas a la modalidad del transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros en el ámbito metropolitano y limitadas a lo que dispongan los estatutos de cada área metropolitana.

...el reconocimiento de la legalidad de la norma cuestionada no implica el desconocimiento de las competencias que las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 le asignan a la Nación y a los Departamentos, aún dentro del área metropolitana, en virtud de los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad previstos en los artículos 288 y 365 de la Constitución Política<sup>168</sup> y 5 y siguientes de la Ley 489 de 1989.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 26 de noviembre de 2004. Radicación número: 66001-23-31-000-2001-0248-02, CP Rafael E. Ostau De Lafont Pianeta

En esencia, el actor considera que la Junta Metropolitana no podía otorgar al Departamento de Transporte Público Metropolitano la calidad de autoridad de transporte en el Área Metropolitana del Occidente, por cuanto, a su juicio, el Acuerdo 8 de 1994, que contempló el transporte público como un hecho metropolitano, fue derogado por el Acuerdo 10 de 1995 que nada dijo sobre el particular.

Sobre el punto en discusión, esta Sección tuvo oportunidad de pronunciarse<sup>169</sup> en el sentido de que el transporte público en el Área Metropolitana del Occidente es un hecho metropolitano, pues si bien el Acuerdo 10 de 1995 no se refirió a ello, tal circunstancia, por sí sola, no permite deducir que el Acuerdo 8 de 1994, que así lo estableció, hubiera sido derogado por el primero de los citados...

Tampoco encuentra fundamento el argumento del actor respecto de que las Áreas Metropolitanas son simplemente entidades administrativas y no así autoridades administrativas, pues, precisamente, los actos que son susceptibles de demanda ante la jurisdicción contencioso administrativa son los que contienen la voluntad de la Administración que, para el caso, son los Acuerdos acusados, que plasmaron la decisión del Área Metropolitana del Occidente en el sentido de otorgarle funciones de autoridad de transporte al Departamento de Transporte Público Metropolitano.

Además, con su afirmación el actor está desconociendo el Acuerdo 10 de 1995 "Por el cual se dictan normas generales sobre la organización y funcionamiento del Área Metropolitana del Centro Occidente, que constituye el Estatuto del Área", que en sus artículos 3º, 18 y 19, respectivamente, prevé que el Área en cita se constituye como persona jurídica de derecho público, con autonomía administrativa, patrimonio propio, con autoridades y régimen especial; que los actos de la Junta Metropolitana se denominarán Acuerdos Metropolitanos, que éstos serán únicamente de los asuntos atribuidos al Área por la Constitución y la ley, y que tendrán superior jerarquía respecto de los actos administrativos municipales dentro de su jurisdicción; y que su control será competencia de la jurisdicción de lo contencioso administrativo.

El artículo 150, numeral 23, de la Constitución Política, establece que corresponde al Congreso expedir las leyes que regirán la prestación de los servicios públicos.

En desarrollo del anterior precepto, la Ley 105 de 1993, "Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones", en su artículo 3º expresamente señala que "La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad".

Por su parte, el artículo 319 de la Constitución Política prevé que cuando dos o más municipios tengan relaciones económicas, sociales y físicas que den al conjunto características de un área metropolitana, podrán organizarse bajo esta figura como entidad administrativa encargada de, entre otras, **la función de racionalizar la prestación de los servicios públicos a cargo de quienes la integran y, si es del caso, prestar en común algunos de ellos.**

---

<sup>168</sup> Artículo 288 de la C. P. "La ley orgánica de ordenamiento territorial establecerá la distribución de competencias entre la Nación y las entidades territoriales. Las competencias atribuidas a los distintos niveles territoriales serán ejercidas conforme a los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad en los términos que establezca la ley." Artículo 288 ibídem: (...) Teniendo en cuenta los principios de solidaridad, complementariedad y subsidiariedad, la ley señalará los casos en los cuales la Nación podrá concurrir a la financiación de los gastos en los servicios que sean señalados por la ley como de competencia de los departamentos, distritos y municipios (...)"

NORMA DEMANDADA: DECRETO NACIONAL 170 DE 2001 - ARTÍCULO 10

<sup>169</sup> Sentencia de 4 de septiembre de 2003, exp. núm. 8322, actor, Luis Alfonso Gaviria, Consejera Ponente, Dra. Olga Inés Navarrete Barrero.

A su turno, el artículo 1º de la Ley 128 de 1994, "Por la cual se expide la Ley Orgánica de las Áreas Metropolitanas", las define como entidades administrativas formadas por un conjunto de dos o más municipios integrados alrededor de un municipio núcleo o metrópoli, vinculados entre sí por estrechas relaciones de orden físico, económico y social, que para la programación y coordinación de su desarrollo **y para la racional prestación de sus servicios públicos requiere una administración coordinada.**

El artículo 14, literal d), de la Ley 128 de 1994, establece que corresponde a la Junta Metropolitana, como organismo de dirección de las Áreas Metropolitanas, **determinar cuáles servicios son de carácter metropolitano** y adoptar las medidas necesarias para su adecuada prestación.

La normativa a la que se ha hecho referencia pone de presente que siendo por disposición legal el transporte un servicio público, es uno de los hechos que la Junta Metropolitana puede considerar como metropolitano, como en efecto lo hizo la del Área Metropolitana del Centro Occidente en el Acuerdo 8 de 1994, el cual, como ya se vio, no fue derogado por el Acuerdo 10 de 1995.

En cuanto al párrafo del artículo 6º del Decreto 1553 de 1998, que reproduce el contenido del artículo 57 de la Ley 336 de 1996, y el cual según el actor respeta la autonomía de los municipios en materia de transporte, así éstos hagan parte de un área metropolitana, basta a la Sala observar que la norma legal fue derogada por el artículo 153 del Decreto 266 de 2000, luego la norma reglamentaria decayó por desaparición de su fundamento jurídico.

No se podrá prestar el servicio de transporte público de esta modalidad en un radio de acción diferente al autorizado.

Las autoridades de transporte metropolitanas, municipales y/o distritales, no podrán autorizar servicios de transporte por fuera del territorio de su jurisdicción, so pena de incurrir en causal de mala conducta

**Concepto Ministerio de Transporte N°8156 del 23 de febrero de 2006:** "...la competencia que le asiste a las autoridades municipales en materia de transporte y tránsito es la de ejecutores de la política nacional y por lo tanto no le es dado a los municipios expedir normas de transporte relativas a la habilitación de las empresas o a la operación misma del servicio de transporte."

**Concepto Ministerio de Transporte N° 21761 del 24 de abril de 2007:** "De tal manera, que le corresponde a la autoridad local determinar las autorizaciones para los recorridos urbanos que debe cumplir cada una de las sociedades transportadoras dentro del perímetro urbano de cada localidad, como también habilitar a las empresas legalmente constituidas con radio de acción municipal, toda vez que estas autoridades son autónomas para tomar sus propias determinaciones y el Ministerio de Transporte no tiene injerencia alguna frente a las decisiones que adopte la administración municipal."

**Concepto Ministerio de Transporte N° 15076 del 3 de abril de 2006 y 22024 del 15 de mayo de 2006:** "...la autoridad local está facultada para la regular el número de vehículos del transporte público autorizados dentro de jurisdicción, expidiendo actos administrativos para introducir modificaciones apropiadas y oportunas para la prestación eficiente del servicio público colectivo dentro de su ciudad."

**Decreto 170 de 2001 Artículo 11. Control Y Vigilancia.** La inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio estará a cargo de los alcaldes metropolitanos, distritales y/o municipales según el caso, o de las autoridades a las que se les haya encomendado la función.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 3626 del 30 de enero de 2007 y 5407 del 6 de febrero de 2007** "Visto lo anterior, la inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor colectivo, metropolitano, distrital o municipal estará a cargo de los alcaldes metropolitanos, distritales y/o municipales según el caso, o de las autoridades a las que se les haya encomendado tal función"

## TÍTULO II HABILITACIÓN

### CAPÍTULO I PARTE GENERAL

**Decreto 170 de 2001 Artículo 12. Habilitación.** Las empresas legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Colectivo de Pasajeros en el radio de acción Metropolitano, Distrital y Municipal deberán solicitar y obtener habilitación para operar.

La habilitación concedida autoriza a la empresa para prestar el servicio solamente en la modalidad solicitada. Si la empresa, pretende prestar el servicio de transporte en una modalidad diferente, debe acreditar ante la autoridad competente de la nueva modalidad, los requisitos de habilitación exigidos.

**Decreto 170 de 2001 Artículo 13. Empresas Nuevas.** Ninguna empresa nueva podrá entrar a operar hasta tanto la autoridad competente además de otorgarle la habilitación, le asigne las rutas y frecuencias a servir. Cuando las autoridades de control y vigilancia constaten la prestación del servicio sin autorización, tanto la habilitación como los servicios se negarán y no podrá presentarse nueva solicitud antes de doce (12) meses.

Concepto Ministerio de Transporte N° 16128 del 27 de marzo de 2007 Ver Página 393

Concepto Ministerio de Transporte N° 9123 del 22 de febrero de 2007 "Cuando el adjudicatario de la ruta por medio de licitación, sea **empresa nueva** en la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de pasajeros debe solicitar la **habilitación** previo o cumplimiento de los requisitos señalados en el artículo 15 del Decreto 170 del 5 de febrero de 2001"

Concepto Ministerio de Transporte N° 17678 del 3 de abril de 2007: "De acuerdo con el artículo 13 del decreto 170 de 2001, una empresa nueva para entrar a operar antes de autorizarle la habilitación debe concursar para la asignación de rutas y frecuencias a servir, es decir, que entrándose del servicio de pasajeros sujeto a rutas y horarios los interesados deben concursar obtener y ganarse las rutas y los horarios y posteriormente obtener la habilitación. La autorización para la prestación del servicio público de transporte colectivo de pasajeros del radio de acción metropolitano, distrital y municipal en una ruta o sistema de rutas será el resultado de una licitación pública, en la que se garantice la libre concurrencia y la iniciativa privada para la creación de nuevas empresas".

**Decreto 170 de 2001 Artículo 14. Empresas En Funcionamiento.** Las empresas que a la entrada en vigencia del presente Decreto cuentan con licencia de funcionamiento vigente, deben continuar prestando el servicio de transporte en las rutas y frecuencias autorizadas, hasta tanto se decida sobre su habilitación.

Las empresas deberán presentar la solicitud de habilitación dentro del término establecido en el artículo 64 del presente Decreto. Si la empresa presenta la solicitud de habilitación de manera extemporánea o la autoridad de transporte no se la concede, la empresa no podrá continuar prestando el servicio inicialmente autorizado.

Lo anterior sin perjuicio de lo señalado en el artículo 37 de esta disposición

Jurisprudencia Administrativa: Disposición declarada válida. Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 25 de Julio de 2002, Radicación número: 11001-03-24-000-2001-0095-01(6934), CP Olga Inés Navarrete

Jurisprudencia: Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 25 de Julio de 2002, Radicación número: 11001-03-24-000-2001-0095-01(6934), CP Olga Inés Navarrete

*Esta disposición, lejos de contrariar normas superiores, las desarrolla. Así por ejemplo, el artículo 11 de la Ley 336 de 1996 consagra que las empresas interesadas en prestar el servicio público de transporte o constituidas para tal fin, deberán solicitar y obtener Habilitación para operar.*

*La Habilitación, para efectos de esa ley, es la autorización expedida por la autoridad competente en cada Modo de transporte para la prestación del servicio público de transporte. Se establece igualmente que la Habilitación es indefinida, mientras subsistan las condiciones originariamente exigidas para su otorgamiento en cuanto al cumplimiento de los requisitos mínimos establecidos. Por lo tanto, no existe oposición alguna entre la norma demandada y las normas superiores indicadas.*

## **CAPÍTULO II CONDICIONES Y REQUISITOS**

**Decreto 170 de 2001 Artículo 15. Requisitos.** Para obtener habilitación en la modalidad del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de pasajeros Metropolitano, Distrital y Municipal, las empresas deberán acreditar los siguientes requisitos, que aseguren el cumplimiento del objetivo definido en el artículo 1º del presente Decreto:

1. Solicitud dirigida a la autoridad de transporte competente, suscrita por el representante legal.
2. Certificado de Existencia y Representación Legal expedido con una antelación máxima de treinta (30) días hábiles, en el que se determine que dentro de su objeto social desarrolla la industria del transporte.
3. Indicación del domicilio principal, señalando su dirección.
4. Descripción de la estructura organizacional de la empresa relacionando la preparación especializada y/o la experiencia laboral del personal administrativo, profesional, técnico y tecnólogo contratado por la empresa.

**Concepto Ministerio de Transporte N°5907 del 13 de febrero de 2006:** *“Así las cosas, las normas obligan para que entre la empresa operadora de transporte y el conductor exista un contrato de trabajo, donde la empresa debe afiliarlo al régimen de salud, al de pensiones, riesgos profesionales y pagar sus respectivas cotizaciones, así como vigilar y constatar que estos cuentan con licencia de conducción vigente y apropiada para el servicio, con el fin de verificar que el conductor sea una persona idónea para la operación de los equipos, tal como lo dispone el artículo 34 de la Ley 336 de 1996.”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 33194 del 1 de agosto de 2005:** *Ver Página 394*

**Concepto Ministerio de Transporte N°5907 del 13 de febrero de 2006:** *Ver Página 394*

5. Certificación firmada por el representante legal sobre la existencia de los contratos de vinculación del parque automotor que no sea propiedad de la empresa. De los vehículos propios, se indicará este hecho.
6. Relación del equipo de transporte propio, de socios o de terceros, con el cual prestará el servicio, con indicación del nombre y número de cédula del propietario, clase, marca, placa, modelo, número de chasis, capacidad y demás especificaciones que permitan su identificación de acuerdo con las normas vigentes.

**Concepto5 Ministerio de Transporte N° 7024 del 14 de febrero de 2007, 12091 del 8 de marzo de 2007 y 22417 del 25 de abril de 2007:** “... son claras en condicionar la prestación del servicio público de transporte en las zonas de frontera a los reglamentos y disposiciones internas de cada país, como también en los convenios de cooperación e integración; como quiera que el transporte es una actividad reglada, necesariamente debemos concluir en el caso de consulta y por tratarse de la prestación del servicio público interno dentro de una región de nuestro país que este no se puede autorizar con vehículos de placas extranjeras, toda vez que las normas de transporte expresamente lo prohíben, de tal manera que el Ministerio de transporte no puede facultar a las autoridades locales para habilitar empresas de servicio público de transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros con vehículos extranjeros”

7. Descripción y diseño de los colores y distintivos de la empresa.
8. Certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia del programa y del fondo de reposición del parque automotor con que contará la empresa.
9. Certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia de programas de revisión y mantenimiento preventivo que desarrollará la empresa para los equipos con los cuales prestará el servicio.
10. Estados financieros básicos<sup>170</sup> certificados de los dos últimos años con sus respectivas notas. Las empresas nuevas solo requerirán el balance general inicial.
11. Declaración de renta de la empresa solicitante de la habilitación correspondiente a los dos (2) últimos años gravables anteriores a la presentación de la solicitud, si por ley se encuentra obligada a cumplirla.
12. Demostración de un capital pagado<sup>171</sup> o patrimonio líquido<sup>172</sup> de acuerdo al valor resultante del calculo que se haga en función de la clase de vehículo y el número de unidades fijadas en la capacidad transportadora máxima para cada uno de ellos, el cual no será inferior a trescientos (300) S.M.M.L.V. según la siguiente tabla:

GRUPO A	1 S.M.M.L.V
4 – 9 PASAJEROS	
(AUTOMOVIL, CAMPERO, CAMIONETA)	

GRUPO B	2 S.M.L.M.V
10 – 19 PASAJEROS	
(MICROBUS)	

GRUPO C	3 S.M.L.M.V
MÁS DE 19 PASAJEROS	
(BUS, BUSETA)	

El Salario Mínimo Mensual Legal Vigente a que se hace referencia, corresponde al vigente en el momento de cumplir el requisito.

---

<sup>170</sup> Ver pie de página 96

<sup>171</sup> Ver pie de página 97

<sup>172</sup> Ver pie de página 98

Las empresas podrán acogerse a las siguientes fechas y porcentajes para acreditar el capital pagado o patrimonio líquido:

A la fecha de solicitud de la habilitación	70%
A marzo 31 de 2.002	85%
A marzo 31 de 2.003	100%

El capital pagado o patrimonio líquido de las empresas asociativas del sector de la economía solidaria será el precisado en la legislación cooperativa, Ley 79 de 1988 y demás concordantes vigentes.

**Reglamentación:** Decreto 4668 de 2006 (Ver Página 86)

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, Concepto 899 de 1996.

#### **Antecedentes constitucionales.**

*La Constitución Política garantiza la “libre asociación”, esto es el derecho que les asiste a las personas para adelantar sus actividades en conjunto con otras...*

*De otro lado, la actividad del transporte está expresamente definida en la ley como servicio público y sobre estas materias la propia Carta ha establecido que son objeto de intervención por el Estado (art. 3º.2, ley 105/93)...*

*Finalmente, en el nivel constitucional es importante analizar la prohibición para exigir requisitos distintos a los establecidos en actividades objeto de reglamentación general; el texto de la Carta Política en esta materia, es:*

**“Art. 84.** Cuando un derecho o una actividad hayan sido reglamentados de manera general, las autoridades no podrán establecer ni exigir permisos, licencias o requisitos adicionales para su ejercicio.”

*En síntesis, la Carta parte de la libre asociación y de la facultad de las personas para actuar de idéntica manera, sin embargo, dispone qué actividades constituyen servicios públicos o son de interés de la comunidad, sujetos a regulación por la ley, la cual es de obligatoria observancia, para concluir también la Carta que las autoridades no podrán exceder el mandato legal estableciendo otras limitaciones y trámites.*

#### **Regulación legal del transporte público.**

*La ley 105 de 1993, “por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las entidades territoriales. . .” dispuso en primer término lo que denominó “principios rectores del transporte” donde definió la intervención del Estado en la materia, a la par que proclamó la libre circulación por el territorio; también señaló a cargo del Gobierno Nacional la competencia para “prohibir, condicionar o restringir el uso de la infraestructura del transporte terrestre. . .”(art. 2º. ) Y a su vez “garantiza la movilización de personas y cosas. . .en condiciones de libertad de acceso. . .” (Art. 3º), y en el mismo capítulo declara que la operación de transporte público en Colombia “es un servicio público bajo la regulación del Estado, que ejerce el control y la vigilancia necesarios. . .” (art. 3º.2); respecto a la “libertad de empresa” afirma “las entidades solo podrán aplicar restricciones a la iniciativa privada establecidas en la ley, que tiendan a evitar la competencia desleal, el abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado. . .”(art. 3º.6); finalmente con respecto a los permisos o contratos de concesión “, prevé “quien cumpla las exigencias que al respecto se establezcan, tendrá derecho a ese permiso o contrato de concesión u operación” (art. 3.7).*

*De otra parte, la misma ley 105/93 en disposición transitoria previó la vigencia de las normas para la regulación, control y vigilancia del servicio público de transporte terrestre, “hasta cuando se hayan expedido las nuevas normas” (art. 69), o sea el Estatuto Nacional del Transporte y el Código Nacional de Tránsito.*

El decreto 80 de 1987 expedido por el Presidente de la República, por el cual se asignaron funciones a los municipios con relación al transporte urbano, dispuso entre otras atribuciones, que a éstos y al Distrito Capital (antes Distrito Especial de Bogotá) les corresponde otorgar, negar, modificar, revocar, cancelar y declarar la caducidad de licencias sobre asignación de rutas para la prestación del servicio y de las licencias de funcionamiento de las empresas de transporte público urbano y suburbano de pasajeros y mixto.

El decreto 1787 de 1990 en su artículo 1º adoptó el Estatuto Nacional de Transporte Público Colectivo Municipal de Pasajeros y Mixto para el ejercicio de las funciones asignadas por el decreto 80 de 1987 al Distrito Capital de Bogotá y a los municipios, señalando en el artículo 3º que la organización, control y vigilancia de la actividad transportadora se ejercerán en las mencionadas localidades por las entidades competentes.

La concesión de licencias de funcionamiento a nuevas empresas de transporte urbano fue objeto de suspensión en forma transitoria por el incremento del parque automotor y la sobresaturación de equipo en la red vial “que no crece en la misma proporción en que lo hacen los vehículos”. (...) Con relación a las empresas cooperativas, concretamente las de transporte, debe hacerse la precisión que está señalada en el Estatuto Nacional del Transporte (decreto 1787/90) según el cual, en cuanto a la constitución propiamente de la cooperativa de transporte no puede existir limitación o rechazo por las autoridades distritales o municipales, cuya competencia se restringe a autorizar o no licencias para operar y al otorgamiento de las rutas respectivas donde puedan hacerlo...

#### **Supresión de trámites innecesarios (decreto 2150 de 1995).**

El Gobierno Nacional en cumplimiento de las facultades extraordinarias conferidas por el artículo 83 de la ley 190 de 1995, a cuyo efecto fue autorizado para dictar “normas con fuerza de ley” expidió el decreto 2150 de 1995 mediante el cual fueron suprimidos, reformados o excluidos los requisitos, regulaciones, procedimientos y trámites innecesarios existentes en la administración pública, excepto los incorporados en leyes estatutarias u orgánicas o en los códigos.

En cuanto a la eliminación de licencias de funcionamiento para los establecimientos industriales, comerciales o de otra naturaleza a que se refiere el artículo 46 del decreto ley 2150 de 1995, debe tenerse en cuenta que la norma estableció excepción de las actividades que requieran especial cuidado para garantizar la seguridad pública, pero no en el sentido de preservar para ellas la obtención de la mencionada licencia, sino para dar cumplimiento a las exigencias previstas en la ley, su texto es:

**“Art. 46. Supresión de las licencias de funcionamiento.** Sin perjuicio del régimen establecido para el departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, ningún establecimiento industrial, comercial o de otra naturaleza, abierto o no al público, requerirá licencia, permiso o autorización de funcionamiento o cualquier otro documentos similar, salvo el cumplimiento de los requisitos que se enumeran en los artículos siguientes con el único propósito de garantizar la seguridad y salubridad públicas.” (Subraya la Sala).

#### **Creación de las cooperativas de transporte.**

El Régimen de Cooperativas, en general se rigió por las leyes 24 de 1981 y 79 de 1988 donde se disponía para el reconocimiento de la personería que debería obtenerse del Departamento Administrativo Nacional de Cooperativas - “Dancoop”- (ley 24/81. arts. 2º.5 y 2º.12), esta disposición en tratándose de las creadas con el fin específico de desarrollar actividades de transporte se aplicaba en concordancia con la citada del Estatuto Nacional de Transporte Público (art. 16, decreto 1787/90) según el cual, no era obligatoria la licencia previa para obtener la constitución de cooperativas con este objeto.

Estas disposiciones también quedaron reemplazadas por el decreto 2150/95 sobre supresión de trámites, porque él determinó que las entidades de naturaleza cooperativa (lo mismo que los fondos de empleados y asociaciones mutuas),

“...se constituirán por escritura pública o documento privado, el cual deberá ser suscrito por todos los asociados fundadores y contener constancia acerca de la aprobación de los estatutos de la empresa asociativa.

Parágrafo: Las entidades de que trata el presente artículo formarán una persona distinta de los miembros individualmente considerados, cuando se realice su registro ante la Cámara de Comercio. . .”

De la norma anterior se excluyen las contempladas en el art. 45 *ibidem*, como las instituciones de educación superior, las de educación formal y no formal, las que presten servicio de vigilancia privada, iglesias y otras personas de este carácter, pero no se extiende a las cooperativas de transporte.

Además se ordenó que no habrá control concurrente para las cooperativas por parte de Dancoop con otras entidades de vigilancia como superintendencias a cuyo control y vigilancia estén sujetas (art. 147 *ibidem*); sin embargo, la reforma de los estatutos debe ser avisada a este organismo (art. 146); además, el control de las cooperativas, también es ejercido por Dancoop en cuanto a que la suscripción ante la Cámara de Comercio puede ser cancelada si, “no se ajusta a la realidad o a las normas legales o estatutarias por parte de Dancoop” (art. 145).

Lo anterior significa que si bien se eliminaron los trámites para obtener personería y la simple voluntad de los asociados debidamente inscrita conduce a su constitución, no por ello puede apartarse la cooperativa ni sus asociados del cumplimiento de la ley que establece requisitos y exigencias, cuya observancia es imperativa.

#### **Requisitos especiales para la actividad de transporte público.**

Es evidente que están eliminadas las licencias para el funcionamiento de cooperativas de transporte público por derogatoria resultante de la aplicación del estatuto de supresión de trámites (decreto 2150/95).

La ley 105/93, además de las facultades al Distrito y los municipios para regular el transporte de pasajeros concretamente autoriza para hacer efectiva la suspensión transitoria del ingreso de vehículos nuevos al servicio público de transporte de pasajeros, “de acuerdo con las necesidades de su localidad, supeditando la entrada de un nuevo vehículo al retiro del servicio público de uno que deba ser transformado o haya cumplido el máximo de su vida útil” (art. 6°).

Es más, decreto 2150/95, reitera lo siguiente:

**“Art. 138. Reposición de los equipos de transporte terrestre automotor, de servicio público, de carga, de pasajeros y/o mixto.** Con fundamento en los arts. 5° Y 6° de la ley 105 de 1993, las autoridades de Tránsito y Transporte de las entidades territoriales, velarán por el cumplimiento de las condiciones establecidas en dichas disposiciones sobre vida útil y reposición del parque automotor”.

Es decir, la propia norma de supresión de procedimientos innecesarios, recaba el cumplimiento de disposiciones sobre reposición de equipo automotor a cargo de las autoridades de las entidades territoriales.

De otro lado, el decreto 80 de 1987 faculta a los municipios y al distrito de Bogotá para:

a). Otorgar, negar, modificar, revocar, cancelar y declarar la caducidad de licencias sobre asignación de rutas y horarios para la prestación del servicio de transporte terrestre urbano, suburbano, de pasajeros y mixtos. Las actuaciones administrativas que se adelanten con el objeto de conceder los permisos a que hace referencia este artículo, se registrarán conforme a lo establecido por las disposiciones vigentes.

b). Otorgar, negar, modificar, revocar y cancelar las licencias de funcionamiento a las empresas de transporte público urbano y suburbano de pasajeros y mixto” . . .

H). Fijar la capacidad transportadora de las empresas de transporte público. . . en el territorio de su jurisdicción”. (Art. 1°).

Durante los primeros cuatro (4) meses de cada año, las empresas habilitadas ajustaran el capital o patrimonio líquido de acuerdo con la capacidad transportadora máxima con la que finalizó el año inmediatamente anterior.

La habilitación para empresas nuevas no estará sujeta al análisis de los factores financieros, pero si a la comprobación del pago del capital o patrimonio líquido.

13. Copia de las Pólizas de Seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas en el presente Decreto.
14. Duplicado al carbón de la consignación a favor de la Autoridad de Transporte Competente por el pago de los derechos que se causen debidamente registrados por la entidad recaudadora.

**Parágrafo 1º.** Las empresas que cuenten con revisor fiscal podrán suplir los requisitos establecidos en los numerales 10, 11 y 12 de este artículo con una certificación suscrita por el representante legal, el contador y el revisor fiscal de la empresa, donde conste la existencia de las declaraciones de renta y de los estados financieros con sus notas y anexos, ajustados a las normas contables y tributarias en los dos (2) últimos años y el cumplimiento del capital pagado o patrimonio líquido requerido. Con esta certificación, deberá adjuntar copia de los Dictámenes e Informes y de las notas a los estados financieros, presentados a la respectiva asamblea o junta de socios, durante los mismos años.

**Parágrafo 2º.** Las empresas nuevas deberán acreditar los requisitos establecidos en los numerales 5, 6 y 13 en un término no superior a seis (6) meses improrrogables, contados a partir de la ejecutoria de la resolución que le otorga la habilitación so pena que esta sea revocada.

### **CAPÍTULO III TRÁMITE**

**Decreto 170 de 2001 Artículo 16. Plazo Para Decidir.** Presentada la solicitud de habilitación, la autoridad de transporte competente dispondrá de un término no superior a noventa (90) días hábiles para decidir.

La habilitación se concederá o negará mediante resolución motivada en la que se especificará como mínimo el nombre, razón social o denominación, domicilio principal, capital pagado patrimonio líquido, radio de acción y modalidad de servicio.

### **CAPÍTULO IV VIGENCIA**

**Decreto 170 de 2001 Artículo 17. Vigencia.** Sin perjuicio de las disposiciones legales contenidas en el régimen sancionatorio la habilitación será indefinida mientras subsistan las condiciones exigidas y acreditadas para su otorgamiento.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado Sección Primera, Sentencia del 26 de abril 2007, Radicación número: 25000-23-24-000-2003-00834-02, CP Rafael E. Ostau De Lafont Pianeta

*En relación con el desconocimiento de los permisos otorgados de manera indefinida, por la revocación de rutas debido a la entrada en vigencia de TransMilenio, se pone de presente que aunque hubiesen sido otorgados de manera indefinida, quedó claro que los permisos para la prestación del servicio público de pasajeros, como cualquier otro permiso, está sujeto a que se preserven las condiciones y circunstancias de hecho y de derecho que les sirven de fundamento, de las cuales son determinantes en materia de servicio público de transporte de pasajeros las necesidades de movilización y la demanda en razón de las cuales fueron otorgados, tanto que de no existir esas necesidades no hay lugar a otorgar permiso alguno para ese servicio; de allí que el artículo 15 de la Ley 336 de 1996 tenga señalado que “La habilitación será indefinida, mientras subsistan las condiciones originariamente exigidas para su otorgamiento en cuanto al cumplimiento de los requisitos mínimos establecidos por las disposiciones pertinentes.”, y que “la autoridad competente podrá en cualquier tiempo de oficio o a petición de parte, verificar su cumplimiento.” (Subraya la Sala)*

Lo anterior, en armonía con el artículo 17 *ibidem* que establece: “El permiso para la prestación del servicio en áreas de operación, rutas y horarios o frecuencias de despacho, estará sometido a las condiciones de regulación o de libertad que para su prestación se establezcan en los Reglamentos correspondientes. En el transporte de pasajeros será la autoridad competente la que determine la demanda existente o potencial, según el caso, para adoptar las medidas conducentes a satisfacer las necesidades de movilización.”

Se trata, entonces, de actos administrativos que están sujetos a normas de orden público y, por lo mismo, a la prevalencia del interés general sobre el particular<sup>173</sup>, de allí que se tenga reiterado por el Ordenamiento Jurídico, la Jurisprudencia y la Doctrina, tanto interno como comparado, que esos actos no confieren derechos adquiridos o perpetuos, sino provisionales o precarios, *iuris tantum*, en la medida que pueden modificarse o extinguirse cuando cambia la regulación en que se fundamentan, la que de suyo está aparejada con las circunstancias de hecho que regulan, que de ordinario son cambiantes, pues usualmente pertenecen a los campos económicos, sociales, ecológicos y similares, como ocurre justamente con el servicio público de transporte.

No por otra razón el artículo 3º, numeral 5, inciso segundo, de la Ley 105 de 1993 establece que “El otorgamiento de permisos o contratos de concesión a operadores de transporte público a particulares no genera derechos especiales, diferentes a los estipulados en dichos contratos o permisos”, y es sabido que esos permisos están sujetos a modos y condiciones tal como atrás se explicó; mientras que el artículo 18 de la Ley 336 de 1996 prevé que “El permiso para la prestación del servicio público de transporte es *revocable* e intransferible, y obliga a su beneficiario a cumplir lo autorizado bajo las condiciones en él establecidas”. (Subrayas de la Sala)

De esa forma, además de existir siempre la posibilidad que de acuerdo a la ley y el reglamento un permiso de los comentados pierda vigencia por razones sobrevinientes a su otorgamiento, de lo expuesto también se deduce que esa situación puede darse independientemente de la vida útil que la ley le reconoce a los vehículos objeto de esos permisos, pues de ninguna forma cabe interpretar de ese reconocimiento que éstos son otorgados por un mínimo de 20 años, y menos en sentido de inmodificables. Son dos tópicos distintos, cuya regulación tiene por lo tanto consecuencias distintas.

El permiso se refiere a la prestación del servicio en una determinada ruta o zona de operación, con determinados horarios o frecuencias de despacho y con vehículos de determinadas características, mientras que la vida útil es el término durante el cual puede ser utilizado el vehículo para prestar el servicio y cuyo vencimiento no afecta la ruta, ya que ésta debe seguir siendo atendida por otros vehículos que estén dentro de su vida útil; mientras que la extinción de la ruta significa la pérdida del derecho que tenía su titular para desarrollar su actividad transportadora en la misma.

Por lo demás, se reitera lo observado sobre la competencia del Alcalde Mayor para expedir el decreto acusado y las normas que contiene, y la conformidad de éstas con las normas superiores que se invocan en el decreto y las que específicamente se desarrollan mediante las mismas, como son justamente los artículos 1º y 3º de la Ley 105 de 1993 y 3º y 5º de la Ley 366 de 1996, así como las pertinentes del Decreto 170 de 2001.

Lo anterior vale para los cargos 4º y 5º, en los que se denuncia la violación de los artículos 16, que prevé la habilitación y el permiso o la celebración de un contrato de concesión u operación, como condición para poder prestar el servicio público de transporte; y 43, que se ocupa del Consejo Consultivo del Transporte, ambos de la Ley 336 de 1996, que se sustentan en que el acto acusado determina la pérdida de vigencia de los permisos de operación de esa modalidad de transporte; invoca el artículo 11 del Decreto 170 de 2001 sin tener relación con el tema desarrollado, e incurrir en incompetencia, falsa motivación y violación de las normas en que debía fundarse al aducirse la Ley 336 de 1996 como sustento de la expedición de dicho Decreto Distrital, sin que la misma le confiera facultad para el efecto.

Así como la violación de los artículos 12, 17, 41, 42 y 43 del Decreto 170 de 2001 debido a que el decreto deja sin vigencia los permisos de operación, contrariando el carácter indefinido de la habilitación para prestar el servicio mientras subsistan las condiciones exigidas y acreditadas para su otorgamiento, siendo que a juicio del actor se mantienen esas condiciones, en las que se fijó una capacidad transportadora incrementada hasta en un 20%, pero el Decreto 115 tan sólo establece una capacidad máxima que corresponde a un incremento del 5% de la mínima.

---

<sup>173</sup> El artículo 5 de la Ley 336 de 1996 precisamente consagra que “El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el Reglamento para cada Modo.”

*Por el contrario, el decreto está acorde con esas disposiciones invocadas como violadas, tal como se ha puesto de presente, pues en cuanto a las condiciones de los permisos se refiere, lo que se señala es precisamente la extinción o modificación de éstos en virtud de los cambios en esas condiciones que conduzcan a lo uno o a lo otro, amén de que se prevé que sean esas condiciones atinentes a la demanda y a las necesidades insatisfechas del movilización las que determinen su permanencia o retiro del Ordenamiento Jurídico, por lo cual el decreto no hace más que dar aplicación a las citadas normas en lo que se refiere a ese punto.*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 22341 del 27 de mayo de 2005:** “... el embargo y secuestro de una sociedad transportadora no es causal de cancelación de la habilitación, toda vez que esta son de carácter taxativo tal como lo señala en artículo 48 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con lo estipulado en el artículo 46 del Decreto 3366 de 2003.”

Las autoridades metropolitanas, distritales o municipales competentes podrán en cualquier tiempo, de oficio o a petición de parte, verificar las condiciones que dieron origen a la habilitación.

**Parágrafo.** En todos aquellos casos de transformación, fusión, absorción, o incorporación, la empresa comunicará este hecho a la autoridad de transporte competente, adjuntando los nuevos certificados de existencia y representación legal, con el objeto de efectuar las aclaraciones y modificaciones correspondientes.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 12942 del 9 de mayo de 2003:** “La prohibición establecida en el artículo 13 de la Ley 336 de 1996, en virtud de la cual “la habilitación es intransferible a cualquier título” en modo alguno puede tener alcance de impedir o restringir el ejercicio del derecho que a las sociedades comerciales les reconoce el estatuto mercantil para transformarse (artículo 167 Código de Comercio) o fusionarse (artículo 172 Código de Comercio), o incluso para escindirse (artículo 3 Ley 222 de 1995). En efecto estas operaciones mercantiles constituyen reformas estatutarias que, adicionalmente, encuentran respaldo constitucional en el derecho de libre asociación (artículo 38) y en los principios de libertad económica, iniciativa privada y libre competencia. (Artículo 333). (...) En consecuencia, la aludida restricción debe entenderse referida a la ejecución de aquellos actos de disposición, en virtud de los cuales se pretende transferir los derechos derivados de la licencia o habilitación, tales como la compraventa, la permuta, la donación, etc. Pero en manera alguna puede tener el alcance de condicionar o limitar las reformas estatutarias de sociedades mercantiles en virtud de las cuales los órganos sociales competentes acuerdan, de conformidad con la ley y con las expectativas normas estatutarias, una operación de transformación, fusión o escisión cuya naturaleza es ostensiblemente diferente de la que es propia de los actos de disposición o enajenación los cuales, como se anotó son los únicos que pueden entenderse comprendidos en la comentada prohibición”

**Decreto 170 de 2001 Artículo 18. Suministro De Información.** Las empresas deberán tener permanentemente a disposición de la autoridad de transporte competente las estadísticas, libros y demás documentos que permitan verificar la información suministrada.

### **TÍTULO III SEGUROS**

**Decreto 170 de 2001 Artículo 19. Obligatoriedad.** De conformidad con los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio las empresas de Transporte Público Colectivo Terrestre Automotor de Pasajeros del radio de acción Metropolitano, Distrital y/o Municipal de transporte público deberán tomar con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las ampare de los riesgos inherentes a la actividad transportadora, así:

1. Póliza de responsabilidad civil contractual que deberá cubrir al menos, los siguientes riesgos:

- a) Muerte.
- b) Incapacidad permanente.

- c) Incapacidad temporal.
- d) Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios.

El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 S.M.M.L.V por persona.

2. Póliza de responsabilidad civil extracontractual que deberá cubrir al menos, los siguientes riesgos:

- a) Muerte o lesiones a una persona.
- b) Daños a bienes de terceros.
- c) Muerte o lesiones a dos o más personas.

El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 S.M.M.L.V., por persona.

**Decreto 170 de 2001 Artículo 20.** ~~Pago De La Prima. Cuando el servicio se preste en vehículos que no sean propiedad de la empresa en el contrato de vinculación deben quedar claramente definidos las condiciones y el procedimiento mediante el cual se efectuará el recaudo de la prima correspondiente, con cargo al propietario del vehículo.~~

**Jurisprudencia Administrativa:** Artículo declarado Nulo, Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 29 de abril de 2010, Radicación 11001-03-24-000-2004-00204-01, CP María Claudia Tojas Lasso

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 29 de abril de 2010, Radicación 11001-03-24-000-2004-00204-01, CP María Claudia Tojas Lasso

*Para decidir el cargo conviene precisar que el deber de tomar seguros que amparen los riesgos inherentes a la actividad transportadora está previsto en los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio, en los siguientes términos:*

**Artículo 994. Exigencia de tomar seguro.** Artículo subrogado por el artículo 12 del Decreto extraordinario 01 de 1990. El nuevo texto es el siguiente:

Cuando el Gobierno lo exija, **el transportador** deberá tomar por cuenta propia o por cuenta del pasajero o del propietario de la carga, **un seguro que cubra a las personas y las cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte.**

*El transportador no podrá constituirse en asegurador de su propio riesgo o responsabilidad.*

*El Gobierno reglamentará los requisitos, condiciones, amparos y cuantías del seguro previsto en este artículo, el cual será otorgado por entidades aseguradoras, cooperativas de seguros y compañías de seguros, legalmente establecidas.*

**Artículo 1003. Responsabilidad del transportador.** *El transportador responderá de todos los daños que sobrevengan al pasajero desde el momento en que se haga cargo de éste. Su responsabilidad comprenderá, además, los daños causados por los vehículos utilizados por él y los que ocurran en los sitios de embarque y desembarque, estacionamiento o espera, o en instalaciones de cualquier índole que utilice el transportador para la ejecución del contrato.*

*Dicha responsabilidad sólo cesará cuando el viaje haya concluido; y también en cualquiera de los siguientes casos:*

- 1) Cuando los daños ocurran por obra exclusiva de terceras personas;
- 2) Cuando los daños ocurran por fuerza mayor, pero ésta no podrá alegarse cuando haya mediado culpa imputable al transportador, que en alguna forma sea causa del daño;

3) Cuando los daños ocurran por culpa exclusiva del pasajero, o por lesiones orgánicas o enfermedad anterior del mismo que no hayan sido agravadas a consecuencia de hechos imputables al transportador, y

4) Cuando ocurra la pérdida o avería de cosas que conforme a los reglamentos de la empresa puedan llevarse "a la mano" y no hayan sido confiadas a la custodia del transportador.

Las disposiciones señalan de manera clara e inequívoca que **la obligación de tomar la póliza corresponde a las empresas de transporte.**

No obstante, es posible que la empresa preste servicios con vehículos que no sean de su propiedad. A esta situación se refiere el artículo 983 del Código de Comercio que establece que si las empresas de servicio público "no prestan el servicio en vehículos de su propiedad, celebrarán con los dueños de éstos el respectivo **contrato de vinculación, conforme a las normas reglamentarias del transporte**" y el artículo 22 de la Ley 336 de 1996, Estatuto General del Transporte, que establece que "...de conformidad con cada Modo de transporte, **el Reglamento determinará la forma de vinculación de los equipos a las empresas**".

Como se observa, los artículos 983 del Código de Comercio y 22 de la Ley 336 de 1996 comentados **no reglamentan directamente sino que defieren en el reglamento** la regulación de las cargas relacionadas con el contrato de vinculación.

Precisamente el artículo 20 del Decreto 170 de 2001 acusado hace parte del reglamento dictado por el Gobierno Nacional en ejercicio de las facultades descritas previamente, para regular, entre otros, temas como el concerniente al aseguramiento de los riesgos relacionados con los vehículos que prestan servicios de transporte en virtud de un contrato de vinculación y fue dictado en armonía con el artículo 65 de la Ley 336 de 1996 que **autoriza al Gobierno Nacional para expedir reglamentos que armonicen las relaciones entre los elementos que intervienen en la contratación y prestación del servicio público de transporte, impedir la competencia desleal y promover la racionalización del mercado de transporte.**

No obstante, a juicio de la Sala, los reglamentos mencionados deben tener en cuenta lo dispuesto por los artículos 991 del Código de Comercio y 36 de la Ley 336 de 1996 que se transcriben a continuación:

**Artículo 991 del Código de Comercio. Responsabilidad solidaria.** Artículo subrogado por el artículo 9 del Decreto extraordinario 01 de 1990. El nuevo texto es el siguiente:

Quando la empresa de servicio público no sea propietaria o arrendataria del vehículo en que se efectúa el transporte, o no tenga a otro título el control efectivo de dicho vehículo, el propietario de éste, la empresa que contrate y la que conduzca, responderán solidariamente del cumplimiento de las obligaciones que surjan del contrato de transporte.

La empresa tiene el control efectivo del vehículo cuando lo administra con facultad de utilizarlo y designar el personal que lo opera, directamente y sin intervención del propietario.

**Artículo 36 de la Ley 336/96.** Los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte serán contratados directamente por **la empresa operadora de transporte, quien para todos los efectos será solidariamente responsable junto con el propietario del equipo.**<sup>174</sup>

La jornada de trabajo de quienes tengan a su cargo la conducción y operación de los equipos destinados al servicio público de transporte será la establecida en las normas laborales y especiales correspondientes.<sup>175</sup>

Las normas anteriores establecen un deber solidaridad entre empresas transportadoras y propietarios de vehículos en el cumplimiento de sus obligaciones contractuales.

De allí que considere la Sala que **la responsabilidad de tomar las pólizas que cubran los riesgos inherentes a la actividad transportadora corresponde a las empresas de transporte** por mandato de los artículos 994 y 1003 del

<sup>174</sup> Este inciso fue declarado EXEQUIBLE por la Corte Constitucional mediante sentencia C-579-99 de agosto 11 de 1999, M. P. Dr. Eduardo Cifuentes Muñoz.

<sup>175</sup> Artículo subrogado por el artículo 305 del Decreto 1122 de 1999, publicado en el Diario Oficial No. 43.622 del 29 de junio de 1999. Declarado INEXEQUIBLE.

*Código de Comercio, pero la obligación contractual de cubrir las primas correspondientes debe ser asumida solidariamente entre la empresa transportadora y los propietarios de vehículos que han celebrado con ella contratos de vinculación, por mandato de los artículos 991 del Código de Comercio y 36 de la Ley 336 de 1996.*

**Decreto 170 de 2001 Artículo 21. Vigencia De Los Seguros.** La vigencia de los seguros contemplados en este Decreto, será condición para la operación de los vehículos legalmente vinculados las empresas autorizadas para la prestación del servicio en esta modalidad de transporte.

La compañía de seguros que ampare a la empresa con relación a los seguros de que trata el presente título deberá informar a la autoridad de transporte competente la terminación automática del contrato de seguros por mora en el pago de la prima o la revocación unilateral del mismo, dentro de los treinta (30) días siguientes a la fecha de terminación o de revocación.

**Jurisprudencia Administrativa:** Artículo declarado Válido, Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 29 de abril de 2010, Radicación 11001-03-24-000-2004-00204-01, CP María Claudia Tojas Lasso

**Decreto 170 de 2001 Artículo 22. Fondos De Responsabilidad:** Sin perjuicio de la obligación de obtener y mantener vigentes las pólizas de seguros señaladas en el presente Decreto, las empresas de transporte podrán constituir fondos de responsabilidad como mecanismo complementario para cubrir los riesgos derivados de la prestación del servicio, cuyo funcionamiento, administración, vigilancia y control lo ejercerá la Superintendencia Bancaria o la entidad de inspección y vigilancia que sea competente según la naturaleza jurídica del fondo.

## **TÍTULO IV PRESTACIÓN DEL SERVICIO**

### **CAPÍTULO I DISPOSICIÓN GENERAL**

**Decreto 170 de 2001 Artículo 23. Radio De Acción.** El radio de acción de las empresas que se habiliten en virtud de esta disposición será de carácter Metropolitano, Distrital o Municipal según el caso. La autoridad competente adjudicará los servicios de transporte únicamente dentro del territorio de la respectiva jurisdicción

### **CAPÍTULO II ACCESO A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO**

**Decreto 170 de 2001 Artículo 24. Prestación Del Servicio.** La prestación de este servicio público de transporte estará sujeta a la expedición de un permiso o la celebración de un contrato de concesión o de operación suscrito por la autoridad competente, como resultado de un proceso licitatorio efectuado en las condiciones establecidas en el presente Decreto.

La continuidad de la prestación del servicio en las rutas y frecuencias autorizadas a las empresas de transporte con licencia de funcionamiento vigente a la fecha de expedición de este Decreto, estará sujeta a la obtención de la habilitación en los términos establecidos en el artículo 14 de la presente disposición.

**Parágrafo.** El permiso para prestar el servicio público de transporte es revocable y obliga a su beneficiario a cumplir las condiciones establecidas en el acto que las concedió.

**Concepto Ministerio de Transporte N°28991 del 20 de junio de 2006:** *"El servicio no autorizado para el transporte público se configura por la falta de permiso o autorización correspondiente o cuando este se preste contrariando la condiciones inicialmente otorgadas, por lo tanto, dicha infracción se puede detectar no solamente con la tarjeta de operación sino con otros medios probatorios como confrontando la habilitación de la empresa, niveles de servicio autorizados, clases de vehículos automotores, recorridos de las rutas etc."*

**Decreto 170 de 2001 Artículo 25. Autorización De Nuevos Servicios.** A partir de la vigencia del presente Decreto las rutas y frecuencias a servir se adjudicaran por un término no mayor de cinco (5) años. En los términos de referencia del concurso se establecerán objetivos de calidad y excelencia en el servicio, que en caso de ser cumplidos por la empresa le permitan prorrogar de manera automática y por una sola vez el permiso hasta por el término inicialmente adjudicado.

Los objetivos de calidad y excelencia estarán determinados por parámetros como la disminución de la edad del parque automotor, la optimización de los equipos de acuerdo con la demanda, la utilización de tecnologías limpias y otros parámetros que contribuyan a una mejora sustancial en la calidad y nivel de servicio inicialmente fijados.

**Decreto 170 de 2001 Artículo 26. Licitación Pública.** La autorización para la prestación del servicio público de transporte colectivo de pasajeros del radio de acción metropolitano, distrital y municipal en una ruta o sistema de rutas será el resultado de una licitación pública, en la que se garantice la libre concurrencia y la iniciativa privada para la creación de nuevas empresas.

**Decreto 170 de 2001 Artículo 27. Determinación De Las Necesidades De Movilización.** La Autoridad Metropolitana, Distrital o Municipal competente será la encargada de determinar las medidas conducentes a satisfacer las necesidades insatisfechas de movilización.

Para el efecto se deben adelantar los estudios que determinen la demanda de movilización, realizados o contratados por la autoridad competente. Hasta tanto la Comisión de Regulación del Transporte señale las condiciones generales bajo las cuales se establezcan la demanda insatisfecha de movilización, los estudios deberán desarrollarse de acuerdo con los parámetros establecidos en la resolución 2252 de 1999.

#### **Reglamentación:**

**Resolución 2252 de 1999 Artículo 1°.** Adoptar el Manual anexo con sus Formatos, que hacen parte integral de la presente resolución, para que las autoridades locales adelanten las tomas de información por encuestas origen destino, con miras a determinar las necesidades de movilización de pasajeros en el transporte público terrestre colectivo municipal, distrital y/o Metropolitano, de conformidad con el artículo 27 del Decreto 1558 del 4 de agosto de 1998.

**Resolución 2252 de 1999 Artículo 2°.** El Manual adoptado por la presente resolución será de obligatoria aplicación como requisito mínimo para la elaboración de los estudios de determinación de necesidades de movilización de pasajeros.

**Parágrafo.** Los municipios o áreas metropolitanas con población mayor a 200.000 habitantes, podrán utilizar manuales que se ajusten a sus condiciones particulares de determinación de oferta y demanda, los cuales deberán cumplir como mínimo con lo establecido en el manual anexo, ciñéndose en todo caso, al procedimiento y metodología contemplados en el artículo 27 y siguientes del Decreto 1558 de 1998 o la norma que lo modifique o sustituya.

Cuando los estudios no los adelante la Autoridad de Transporte Competente serán elaborados por Universidades, Centros de Consulta del Gobierno Nacional y Consultores Especializados en el Área de

Transporte, que cumplan los requisitos señalados para el efecto por la Comisión de Regulación del Transporte.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 24121 del 13 de agosto de 2009** “*Por expresa disposición normativa, es en la autoridad de Transporte Municipal competente, en quien radica la obligación de determinar las necesidades insatisfechas de movilización, por lo que habrá de realizar los respectivos estudios y de no hacerlo directamente, podrá contratar los mismos con Universidades, Centros de Consulta del Gobierno Nacional y Consultores Especializados en el Área de Transporte, que cumplan los requisitos señalados para el efecto. Así las cosas es preciso concluir entonces, que no es procedente la participación, ni intervención, ni el apoyo económico de las empresas de transporte en este proceso, toda vez que se reitera, el mismo es del resorte único y exclusivo de la autoridad de transporte competente y es en ella en quien radica la responsabilidad de efectuarlo*”

**Concepto Ministerio de Transporte N° 55952 del 25 de noviembre de 2005:** “*...los estudios técnicos que sobre disponibilidad de rutas y frecuencias de servicio deben ser elaborados por las autoridades metropolitanas, distritales y/o municipales y se remitirán a esta entidad, una vez culmine el procedimiento de adjudicación o podrán ser elaborados por las universidades, centros de consulta del Gobierno Nacional y Consultores Especializados en el área de transporte. Analizado el contenido del Decreto 170 de 2001, esta Oficina considera que la empresa debe inicialmente agotar el procedimiento para la asignación de rutas y frecuencias y posteriormente la autoridad competente entrar previo el cumplimiento de los requisitos establecidos a otorgar la respectiva habilitación, de conformidad con lo establecido en el parágrafo 2 del artículo 15 del Decreto 170 de 2001.*”

### **CAPÍTULO III**

## **PROCEDIMIENTO PARA LA ADJUDICACIÓN DE RUTAS Y FRECUENCIAS EN EL SERVICIO BÁSICO**

**Decreto 170 de 2001 Artículo 28. Apertura De La Licitación.** Determinadas las necesidades de nuevos servicios de movilización, la autoridad de transporte competente ordenará iniciar el trámite licitatorio, el cual deberá estar precedido del estudio y de los términos de referencia correspondientes.

Los términos de referencia establecerán los aspectos relativos al objeto de la licitación, fecha y hora de apertura y cierre, requisitos que deberán llenar los proponentes, tales como: las rutas disponibles, frecuencias, clase y número de vehículos, nivel de servicio, determinación y ponderación de los factores para la evaluación de las propuestas, término para comenzar a prestar el servicio, su regulación jurídica, derechos y obligaciones de los adjudicatarios y todas las demás circunstancias de tiempo, modo y lugar que se consideren necesarias para garantizar reglas objetivas y claras.

Los términos de referencia deberán establecer un plazo de duración del permiso, contrato de operación o concesión y las condiciones de calidad y excelencia en que se prestará el servicio.

**Decreto 170 de 2001 Artículo 29. Evaluación De Las Propuestas.** La evaluación de las propuestas se hará en forma integral y comparativa, teniendo en cuenta los factores de calificación que para el efecto señale la Comisión de Regulación del Transporte.

De acuerdo con la Ley 79 de 1988, se estimulará la constitución de cooperativas que tengan por objeto la prestación del Servicio Público de Transporte, las cuales tendrán prelación en la asignación de servicios cuando se encuentren en igualdad de condiciones con otras empresas interesadas.

**Decreto 170 de 2001 Artículo 30. Procedimiento.** Hasta que la Comisión de Regulación del Transporte determine otro procedimiento para la adjudicación de rutas y horarios la Autoridad de Transporte Competente atenderá el siguiente:

1. Determinación de las necesidades del servicio por parte de la autoridad de transporte competente.
2. Apertura de licitación pública por parte de la autoridad de transporte competente.
3. Adjudicación de servicios.

La apertura de la licitación y la adjudicación de servicios será de conformidad con el siguiente procedimiento:

4. La resolución de apertura deberá estar precedida del estudio mencionado anteriormente y de la elaboración de los términos de referencia.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 23 de Julio de 1998, Radicación número: 3411, CP Ernesto Rafael Ariza

*Sea lo primero advertir que la Resolución núm. 003 de 15 de febrero de 1.994, expedida por la Alcaldía Municipal de Buga, a través de la cual se ordenó la publicación de la solicitud de la Empresa de Transportes Guadalajara & Cía S.en C.S., de autorización para servir rutas con vehículos clase microbús, acusada y declarada nula, no es demandable ya que dicha Resolución constituye un acto preparatorio, según se deduce del texto del artículo 37 del Decreto Ley 1787 de 1.990, pues con él se da inicio a la actuación administrativa que culmina con la Resolución que resuelve sobre la concesión de la ruta y las oposiciones, en caso de que éstas se hayan formulado.*

5. Los términos de referencia, entre otros aspectos, determinarán los relativos al objeto del concurso, requisitos que deben llenar los proponentes, plazo del concurso, las rutas, sistemas de rutas o áreas de operación disponibles, frecuencias a servir, clase y número de vehículos, nivel de servicio, reglas y criterios para la evaluación de las propuestas y el otorgamiento del permiso, la determinación y ponderación de los factores objetivos de selección, término para comenzar a prestar el servicio, su regulación jurídica, derechos y obligaciones de los adjudicatarios.

6. La evaluación de las propuestas se hará en forma integral y comparativa, teniendo en cuenta entre otros, los siguientes factores básicos de selección:

A. SEGURIDAD (50 puntos):

Ficha técnica de revisión y mantenimiento preventivo de cada uno de los vehículos. (25 puntos).

Capacitación a conductores. (Intensidad horaria). (15 puntos).

Control efectivo en el recorrido de la ruta. (10 puntos)

B. EDAD PROMEDIO DE LA CLASE DE VEHÍCULO LICITADA. (25 puntos):

Se calcula de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$P=25-E$$

Donde P= Puntaje a asignar a la empresa

E= Edad promedio del parque automotor

C. SANCIONES IMPUESTAS Y EJECUTORIADAS EN LOS DOS ÚLTIMOS AÑOS. (10 puntos):

Se otorga este puntaje a las empresas que no hayan sido sancionadas mediante actos administrativos debidamente ejecutoriados, durante los últimos dos (2) años anteriores a la publicación de las rutas

Si la empresa ha sido sancionada obtendrá cero (0) puntos.

D. EXPERIENCIA (10 puntos).

E. CAPITAL O PATRIMONIO POR ENCIMA DE LO EXIGIDO (5 puntos).

TOTAL = 100 PUNTOS

7. Se establece en 60 puntos la sumatoria de los factores como mínimo puntaje para que las empresas puedan ser tenidas en cuenta en el proceso de adjudicación

La adjudicación se hará considerando la media (M) que resulte entre el puntaje máximo obtenido entre las empresas participantes y el mínimo exigido (60) puntos así:

$$M = \frac{P \text{ máximo} + 60}{2}$$

Las empresas que no alcancen la media (M) no se tendrán en cuenta.

8. Para las empresas que estén en la media aritmética o por encima de ella, se calculará un porcentaje de participación con base en la siguiente fórmula:

$$E_i = P_i - 60$$

$$i\% = \frac{E_i}{n}$$

Dónde:  $i\%$  = Porcentaje de participación en la distribución  
 $P_i$  = Puntaje obtenido por cada una de las empresas  
 $E_i$  = puntaje obtenido por encima de los 60 puntos  
 $n$  = Número de empresas

9. El total de frecuencias a adjudicar se distribuirá de acuerdo con el porcentaje de participación obtenido así:

$$K_i = K \cdot i\%$$

Donde  $K_i$  = Número de frecuencias a asignar  
 $K$  = Número de frecuencias disponibles  
 $i\%$  = Porcentaje de participación en la distribución

En caso que dos o más empresas obtengan igual número de puntos se le adjudicará a aquella que tenga el mayor puntaje en el factor de edad promedio de la totalidad del parque automotor. De persistir el empate se definirá a favor de la que obtenga la mayor puntuación en el factor seguridad

10. Los términos de referencia exigirán la constitución de una póliza de seriedad de la propuesta expedida por una compañía de seguros legalmente autorizada para funcionar en Colombia e indicarán su vigencia, la cual no podrá ser inferior al término del concurso y noventa (90) días más.

El valor asegurado será el equivalente al producto de la tarifa correspondiente para la ruta que se concursa, por la capacidad transportadora total del vehículo requerido, por el número total de horarios concursados, por el plazo del concurso, así:

$$G = T * C * NF * P$$

Donde:  $G$  = Valor de la garantía  
 $T$  = Valor de la tarifa  
 $C$  = Capacidad del vehículo  
 $NF$  = Número de frecuencias concursadas  
 $P$  = Plazo del concurso

Cuando se presenten propuestas para servir más de una (1) ruta, el valor de la póliza se liquidará para cada una de las rutas.

12. Dentro de los diez (10) días siguientes a la apertura de la licitación de rutas, se publicarán avisos por una sola vez, simultáneamente en dos (2) periódicos de amplia circulación local, el día martes, en un tamaño no inferior a 1/12 de página. Las empresas podrán presentar sus propuestas dentro de los 10 días siguientes a la publicación.

13. El servicio se adjudicará por un término no mayor de cinco (5) años. En el término autorizado la autoridad de transporte competente evaluará la prestación del servicio de conformidad con lo establecido en el artículo 25 de este Decreto y decidirá si la empresa continúa o no con la prestación del servicio autorizado.

14. Si el adjudicatario no entra a prestar el servicio dentro del plazo señalado en el acto correspondiente, la autoridad competente hará efectivo el valor de la garantía constituida para responder por la seriedad de la propuesta. En este evento la autoridad de transporte podrá otorgar el permiso al proponente calificado en segundo lugar, siempre y cuando su propuesta sea igualmente favorable para la prestación del servicio.

**Parágrafo 1º.** Los estudios técnicos que sobre disponibilidad de rutas y frecuencias de servicio efectúen las autoridades metropolitanas, distritales y/o municipales de transporte deberán ser remitidos al Ministerio de Transporte una vez culmine el procedimiento de adjudicación.

**Parágrafo 2º.** En ciudades de más de 200.000 habitantes, la Autoridad de Transporte Competente podrá establecer factores de calificación diferentes o adicionales a los establecidos y reglamentar los términos de calidad y excelencia que debe alcanzar la empresa para hacerse acreedora a la prórroga establecida en el artículo 25 del presente Decreto.

Lo anterior sin perjuicio de los lineamientos que para el efecto fije la Comisión de Regulación del Transporte

**Decreto 170 de 2001 Artículo 31. Servicio De Lujo.** La autoridad Metropolitana, Distrital o Municipal correspondiente definirá las condiciones de servicio del nivel de lujo que requiera en su jurisdicción y someterá su adjudicación a la celebración de un contrato de concesión.

#### **CAPÍTULO IV ALTERNATIVAS DE ACCESO AL SERVICIO**

**Decreto 170 de 2001 Artículo 32. Modificación De Ruta.** Las empresas de transporte que tengan autorizada una ruta podrá solicitar la modificación de la misma por una sola vez, pero en ningún caso la longitud y recorrido de la ruta modificada podrá tener alteración de más del 10% sobre la ruta original, ya sea por exceso o por defecto y no podrá desplazarse más de un terminal. La autoridad Metropolitana, Distrital Y Municipal juzgará la conveniencia de autorizarlo.

La modificación solicitada deberá estar sustentada en un estudio técnico que justifique la necesidad de atender una demanda de usuarios insatisfecha.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 52391 del 26 de noviembre de 2008:** "(...) el Decreto 170 de 2001 " Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros"; consagra en su artículo 32 lo relativo a la MODIFICACIÓN DE RUTA, estableciendo allí que en ningún caso la ruta modificada podrá sufrir alteración en más del 10% de sobre la ruta original, bien sea por exceso o por defecto y que no podrá desplazarse más de un Terminal. Igualmente prescribe dicha normativa que la autoridad competente juzgará la conveniencia de su autorización.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 37289 del 24 de agosto de 2005:** "... la autoridad local juzgará o no la conveniencia de autorizar la modificación de la ruta, la cual debe estar sustentada en un estudio técnico que justifique la necesidad de atender una demanda de usuarios insatisfecha."

**Decreto 170 de 2001 Artículo 33. Cambio De Nivel De Servicio.** La empresa podrá solicitar el cambio de nivel de servicio, siempre y cuando se mantenga dentro de la misma al menos en un 50% el servicio básico de transporte. La autoridad correspondiente de acuerdo con las necesidades de su territorio fijará en cada caso las condiciones de servicio.

**Parágrafo.** Para los efectos señalados en los artículos anteriores la autoridad municipal deberá publicar la petición de la empresa interesada en un diario de amplia circulación local a costa de la misma, para que las empresas que se sientan afectadas puedan oponerse a las pretensiones de la solicitante.

La oposición deberá sustentarse técnica y/o jurídicamente dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la publicación. Si prospera la oposición se negará la solicitud.

**Decreto 170 de 2001 Artículo 34. Reestructuración Del Servicio.** La autoridad competente podrá en cualquier tiempo, cuando las necesidades de los usuarios lo exijan, reestructurar oficiosamente el servicio, el cual se sustentará con un estudio técnico en condiciones normales de demanda.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 13 de Diciembre de 2006, Radicación número: 25000-23-27-000-2004-02213-01(AP), CP Rafael E Ostau de Laffotn Pianeta

*...para la Sala no existe ningún elemento de juicio a partir del cual se pueda afirmar válidamente, como lo señaló el a quo, que la modificación de rutas efectuada en su momento por la Administración no haya correspondido a las reales necesidades de transporte en los sectores en donde éstas se aplicaron, pues ciertamente tales cambios obedecieron a los resultados de los análisis sobre la demanda de los usuarios y la capacidad transportadora y la cobertura de las empresas prestadoras del servicio, resultados éstos obtenidos luego de los monitoreos y estudios de campo pertinentes.*

*Esas condiciones, lógicamente, no se mantienen invariables en el tiempo, toda vez que las mismas obedecen a causas de distinta índole que son susceptibles de alteración o cambio, tales como factores sociales, económicos, culturales, urbanísticos o de planeación, etc.; por lo tanto, bien puede suceder que aunque en un momento dado algunas de las rutas de las empresas de transporte público ya no son de frecuente utilización o ya no son necesarias, es posible que ante la ocurrencia de determinadas circunstancias vuelvan a ser utilizadas y que sean precisamente la mejor alternativa de movilización para los usuarios.*

*Por lo tanto, es evidente que en materia de regulación de transporte público colectivo de pasajeros las medidas adoptadas por las autoridades competentes deben ser flexibles a las condiciones reales en que las mismas se aplican, es decir, que éstas deben estar sometidas a una constante evaluación y revisión, con miras a que puedan ser modificadas y se ajusten a tales condiciones y respondan a las necesidades efectivas de movilización de la comunidad. Con esa óptica precisamente es que debe examinarse la conducta de la Administración.*

*En este contexto, es claro entonces que no puede predicarse que haya existido omisión o negligencia de las autoridades distritales competentes en el manejo del transporte público colectivo en el corredor vial de las Américas, puesto que éstas, en ejercicio de sus competencias legales, efectuaron las actuaciones pertinentes para el reordenamiento del transporte público colectivo de pasajeros ante la implementación del sistema de transporte masivo TransMilenio, y en la ejecución de las mismas realizaron los ajustes y modificaciones del caso para atender debidamente las necesidades actuales de movilidad de los usuarios de dicho servicio.*

*Además, el hecho de que la reasignación de algunas rutas se haya realizado en el transcurso del presente proceso no significa que la Administración esté reconociendo una situación transgresora de los derechos colectivos invocados en la demanda y que con esa medida la esté remediando, pues, se insiste, ello tan solo corresponde al desarrollo normal de las funciones que le asisten en materia de regulación y control del transporte público de pasajeros, la cual es una actividad que debe revisarse y ajustarse atendiendo a las circunstancias específicas que se presenten.*

*De otro lado, es relevante precisar en todo caso que, conforme a lo informado desde la contestación de la demanda, se mantuvo en forma permanente la ruta C11 que cubre el recorrido por la carrera 78B con calle 6 Sur, a 600 metros de la residencia del actor, ruta ésta que fue modificada para prestar el servicio por el corredor de las Américas desde la Avenida 68 tal como se encontraba operando antes de la implementación del corredor de TransMilenio.*

*En tal sentido, como no se desprende que haya vulneración de los derechos colectivos invocados en la demanda, no estaban llamadas a prosperar las pretensiones de la misma, y por ende no existía mérito para el reconocimiento del incentivo económico al actor.*

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado Sección Primera, Sentencia del 26 de Noviembre de 2008, Radicación 25000-23-24-000-2002-00480-01, CP Martha Sofía Sanz

*Se tiene que mediante el acto acusado se reorganizan unas rutas del transporte público colectivo de pasajeros, que estaban ya autorizadas a la empresa SIDAUTO S.A. con el fin de permitir la entrada de TransMilenio, entendiéndose por ruta de conformidad con el artículo 6° del Decreto 1558 de 1998, **“el trayecto comprendido entre un origen y un***

**destino, con un recorrido determinado y unas características en cuanto a horarios, frecuencias y demás aspectos operativos”** (como lo es la capacidad transportadora).

Ahora bien, de conformidad con las normas señaladas el transporte público tiene el carácter de servicio público esencial y por lo tanto para la prestación de los servicios y la protección de los usuarios deberá primar el interés general; es un hecho notorio que la entrada en funcionamiento del sistema TransMilenio se justificó en aras del interés general al privilegiar el transporte masivo de pasajeros en la ciudad de Bogotá, lo cual encuentra soporte legal en los artículos 3º, numeral 1, literal c) de la Ley 105 de 1991 y 5º de la Ley 336 de 1996.

Para su establecimiento en el Distrito Capital, el Concejo Distrital, mediante el Acuerdo 04 de 4 de febrero de 1999 autorizó al Alcalde Mayor para que en representación de ese ente territorial participara conjuntamente con otras entidades del orden distrital en la constitución de la EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO – TRANSMILENIO S.A. Como objeto de dicha empresa, el artículo segundo del citado Acuerdo 04 le señaló **“la gestión, organización y planeación del servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito capital y su área de influencia, bajo las condiciones que fijen las normas vigentes, las autoridades competentes y sus propios estatutos”**.

Es un hecho notorio que esa empresa fue constituida y se encuentra funcionando y prestando el referido servicio de transporte, lo cual no es objeto de discusión, pero en razón a que entró en operación, las rutas o corredores que utiliza son para su uso exclusivo, lo cual implicó que la entidad demandada indudablemente tuviera que reestructurar el servicio. (...) Pero la entrada del sistema masivo no solamente implicaba eliminar rutas; como bien lo señala el citado fallo uno de los efectos de la entrada en funcionamiento de las rutas o troncales es la revocación de los permisos de operación y por ende la eliminación de la ruta correspondiente, **“pero dejándose a salvo la posibilidad de ajustar, modificar o reestructurar dichas rutas, precisamente en función del criterio rector ya comentado, el de las necesidades de movilización que se identifiquen en el resto de la ciudad, y el consabido previo estudio técnico que justifique la viabilidad del traslado”**. (...) De manera que la reorganización o reestructuración de las rutas de las rutas sí era viable de oficio, en aras del interés público, sin desconocer, en la medida en que se requiriera el servicio, derechos en cabeza de las empresas transportadoras.

“Que la autoridad competente puede reestructurar o reorganizar el servicio, cuando las necesidades de los usuarios así lo exija” dice el numeral 6º de la parte motiva de la resolución acusada y el numeral 7º ídem agrega que esa reestructuración la puede hacer “oficiosamente” con sustento en un estudio técnico previo de conformidad con el artículo 36 del Decreto 1558 de 1998.

La inconformidad del actor consiste en que la reestructuración de que trata el artículo 36 ídem, si bien debió tener un estudio técnico previo, debió referirse a un estudio general que comprendiera los cambios o reestructuración requeridos, pero insiste en que una vez fijada la necesidad de modificar o reestructurar las rutas de la empresa SIDAUTO S.A. y se establecieron las condiciones particulares de cada una de ellas, la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá estaba obligada a abrir un concurso que garantizara la libre concurrencia y la iniciativa privada, porque se trataba de rutas nuevas, por lo cual, aduce, se le conculcaron sus derechos y se violaron los criterios básicos rectores del transporte colectivo de pasajeros contenidos en las normas mencionadas en la demanda y en especial los artículos 1º y 24 a 32 del Decreto 1558 de 1998 relacionados con el concurso público, los términos de referencia y los respectivos estudios técnicos como son la toma de información, el procesamiento y análisis de los comportamientos y la determinación de la demanda potencial.

Entonces la Sala debe resolver si la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá podía expedir el acto administrativo demandado fundamentado en la facultad oficiosa de que trata el artículo 36 del Decreto 1558 de 1998 para reestructurar el servicio, modificando, revocando o adicionando los actos administrativos por medio de los cuales se autorizó a la empresa SIDAUTO S.A. o, si debió abrir un concurso para adjudicar las rutas que consideró necesarias, teniendo en cuenta lo dispuesto por los artículos 24 y siguientes del citado decreto.

El Decreto 1558 de 1998, que dice la actora se violó, señala en su artículo 1º que su objeto es reglamentar la prestación de servicio público de transporte terrestre colectivo de pasajeros en el ámbito municipal, bajo criterios básicos y rectores del transporte **“como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a la cual sólo se aplicarán las restricciones establecidas en la ley, por los decretos reglamentarios y los convenios internacionales”**

El título II ídem “De la prestación del servicio”, capítulo II “Procedimiento para la determinación de las necesidades de movilización” artículo 26 señala como “Disposición General” que se realice un concurso público en el cual podrán participar todas las empresas interesadas en prestar el servicio con el lleno de los requisitos para establecidos en los términos de referencia y señala un procedimiento previo al concurso para determinar las necesidades de movilización; el capítulo III fija el “Procedimiento para la adjudicación de rutas” en dos grandes etapas así: 1. una vez determinadas las necesidades de nuevos servicios de movilización, se ordena la apertura del concurso, se elaboran los términos de referencia que deben incluir los puntajes para evaluación, entre otras y 2. La adjudicación se hace mediante audiencia pública sujeto a las condiciones de la Ley 80 de 1993.

El mismo Título II, en su Capítulo V titulado “**Alternativas de acceso al servicio**”, como su nombre lo indica, se separa de la anterior regla general del llamamiento a concurso o licitación, en dos casos, así:

1. ART 35. Las empresas de transporte que tengan autorizada una ruta podrán solicitar la modificación de la misma pero en ningún caso la longitud y recorrido de la ruta modificada podrá tener alteración de más del 10% sobre la ruta original, ya sea por exceso o por defecto y no podrá desplazarse más de un Terminal de un Terminal; en este caso la autoridad decide la conveniencia de otorgarlo.

**2. Art. 36. La autoridad competente podrá en cualquier tiempo, cuando las necesidades de los usuarios así lo exijan, reestructurar oficiosamente el servicio, el cual se sustentará con un estudio técnico en condiciones normales de demanda.**

Y las excepciones a la regla general de realizar un concurso son posibles porque, como ya se dijo, el artículo 1° del Decreto 1558 tantas veces citado señala que a los principios de libre competencia e iniciativa privada se le pueden aplicar las restricciones establecidas en la ley o los decretos reglamentarios.

Además, considera la Sala que se deben aplicar principios de igualdad y equidad, en tanto era seguro que las rutas autorizadas que debían ser reestructuradas tendrían en su mayoría modificaciones del más del 10%; si se aplicara el criterio de la actora los cambios que pasen ese porcentaje se considerarían rutas nuevas que se tendrían que adjudicar por concurso público sin tener en cuenta la situación de las empresas cuyas rutas se tenían que suprimir en aras del interés público con la entrada del sistema masivo de transporte. Es claro que esas rutas por las que transitaban unas empresas, entre ellas SIDAUTO S.A. y por las que hoy transita de manera exclusiva TransMilenio, se le podían o suprimir a las empresas que las tenían adjudicadas o bien reestructurar en aras del interés público, previo estudio de su conveniencia y sin desconocer el derecho que ya tenían las empresas a quienes, también en aras del interés general, se les impidió continuar con el servicio en las rutas en las que de manera legal prestaban el servicio público de transporte de pasajeros.

Pese a que para la época de los hechos no se había expedido el mencionado Decreto 115 de 2003, es importante mencionar que en esta disposición se incluyeron expresamente algunos principios rectores necesarios para hacer los cambios estructurales que se requerían con la entrada del sistema masivo de transporte, principios que en criterio de la Sala estaban tácitos en las normas de transporte masivo de pasajeros, como principios del derecho. Es así como el artículo 12 ídem señala que “Todas las decisiones que se tomen en materia de reestructuración del servicio se inspirarán en los principios de igualdad y equidad”.

Se concluye de lo anterior que la regla general para asignar las rutas del transporte público es el concurso o la licitación y que existen las dos excepciones señaladas; el hecho de que SIDAUTO S.A. hubiera hecho la petición no señala necesariamente la norma aplicable; es razonable que la empresa SIDAUTO S.A., en vista de que sus rutas, ya autorizadas, no podían usar los carriles exclusivos de TransMilenio y previo el estudio que realizó solicitara una modificación en sus rutas y que, la Secretaría de Tránsito y Transporte previo concepto de TransMilenio avalado por ella, en aras del interés general, dada la entrada del sistema masivo de transporte que significó cambios fundamentales en las rutas previamente autorizadas, hiciera uso de su facultad oficiosa de reestructurar previo un estudio técnico, para lo cual no tenía que hacer referencia al porcentaje de variación de la ruta.

Según el diccionario de la Real Academia Española por “reestructurar” se entiende “modificar la estructura de una obra”; en el caso presentado, con la entrada del sistema de transporte masivo TransMilenio, es un hecho notorio que las rutas exclusivas que se le señalaron, como ya se advirtió, se tomaron un porcentaje de las rutas existentes, entre ellas las de SIDAUTO S.A.

Ahora bien, al tenor del artículo 6° de Decreto 1558 de 1998, se entiende por ruta “el trayecto comprendido entre un origen y un destino, con un recorrido determinado y unas características en cuanto a horarios, frecuencias y demás aspectos operativos”, lo que indica que una reestructuración hace relación a todos los elementos comprendidos en la definición y no solamente al recorrido, por lo cual bien podía la entidad demandada variar el nivel de servicio, la clase de vehículo, el horario y la frecuencia.

Ahora bien, es cierto que la Constitución Política garantiza la libre iniciativa privada y la libertad de empresa, correspondiendo al Estado impedir su obstrucción o restricción (art. 333). Sin embargo, tal como se expresó en la Sentencia C-398/95 (M.P., doctor José Gregorio Hernández Galindo), “insiste la Corte en que la Carta Política no ha acogido un modelo económico determinado, exclusivo y excluyente, y en que sus normas deben ser interpretadas de manera armónica y coherente, evitando posiciones absolutas, por lo cual la libertad del individuo se encuentra atemperada en la preceptiva constitucional por la prevalencia del interés colectivo (artículo 1°), por las competencias de intervención y regulación a cargo del Estado (artículos 333, 334 y 335 C.P.) y por los principios de razonabilidad y proporcionalidad que la doctrina de esta Corte ha prolijado.”<sup>176</sup>

Ahora bien, para reestructurar o reorganizar el servicio “oficiosamente” señala el citado artículo 36 que se “sustentará” con un estudio técnico; es natural que la empresa SIDAUTO S.A. tuviera un interés directo ante la supresión de algunas de sus rutas y la necesidad inminente de reestructurar el servicio y por ello elaboró un estudio previo (anexo al expediente) sobre el cual TransMilenio se pronunció y la entidad demandada avaló el estudio de SIDAUTO S.A. y el concepto de TransMilenio sobre el mismo (concepto N° 027 de 2000); fueron precisamente estos estudios los que sirvieron de base al acto acusado. La actora no logra desvirtuar que estos estudios que motivan el acto acusado no se hicieran de conformidad con las normas pertinentes o tuvieran un fin diferente o falsa motivación.

Como lo señala la entidad demandada, para el desarrollo de TransMilenio se desarrollaron actividades de integración de base de datos de estudios paralelos como el de la Avenida Troncal Caracas, el estudio del Plan Maestro de Bogotá realizado por la JICA, la definición de la Estructura Organizacional para el sistema Solo Bus, lineamientos para el diseño de un nuevo sistema de rutas de transporte público en la ciudad, proyecto Metro y proyectos viales del IDU y el estudio realizado por Steer Davies Gleave sobre la situación del transporte, se evaluó la prioridad que debía tener el transporte público, definiendo los trazados, itinerarios de rutas, área de influencia de las líneas de transporte público, la oferta y la demanda, la clase de recorrido, la frecuencia de las rutas autorizadas y no autorizadas y la capacidad de las vías, entre otras, lo cual, considera la Sala era determinante para tomar las decisiones correspondientes a las variaciones de las rutas ya autorizadas a SIDAUTO S.A.

Señala el concepto de TransMilenio S.A., entre otras, que el plan de reestructuración buscó a partir de una demanda de pasajeros, diseñar una estructura de rutas optimizada para ser implantada en el corto plazo que permitiera minimizar el tiempo de viaje, mejorar el servicio de pasajeros, acercándose a un nivel similar al ofrecido por TransMilenio S.A. (transferencias, accesibilidad mediante paraderos, frecuencias, integración e imagen), minimizar los requisitos de flota de buses, reducir la congestión y los costos y mejorar la viabilidad financiera de las compañías de buses.

También señala el concepto que se analizaron alternativas que tienen en cuenta principalmente la cobertura de los servicios y los deseos de viaje de la población para lo cual se evaluaron diferentes trazados de ruta, áreas de influencia de cada ruta, tipología de las rutas, se calcularon niveles de congestión de los corredores viales para a futuro priorizar el transporte público con su uso exclusivo o preferencial, se definieron rutas circulares, se consideró la extensión del trayecto, el tipo de terreno, productividad de los vehículos en términos de eficacia y calidad y se establecieron criterios para el análisis y evaluación de alternativas de reestructuración del transporte desde el punto de vista de los usuarios y operadores del sistema. (Ver anexos al expediente)

Ahora bien, como ya se dijo el Concejo de Bogotá autorizó la creación de la sociedad Empresa de Transporte del Tercer Milenio TransMilenio S.A. autorizando la participación de la Alcaldía Mayor como accionista de la misma junto con otras autoridades del Distrito Capital y atribuyendo a ésta la gestión, organización y planeación del servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital bajo la modalidad de transporte terrestre automotor; la sociedad fue constituida mediante escritura pública N° 1528 del 13 de octubre de 1999 de la Notaría 27 del Circulo de Bogotá.

---

<sup>176</sup> Citado en Sentencia C-043 de la Corte Constitucional del 25 de febrero de 1998; M.P. Vladimiro Naranjo Mesa.

En este contexto la entidad demandada y la empresa celebraron un acuerdo interadministrativo con fundamento en el principio de coordinación y colaboración entre las entidades para facilitar el ejercicio de sus funciones de qué trata el artículo 6° de la Ley 489 de 1998, lo cual es acorde con los artículos 113 y 209 de la Constitución Política., de tal manera que resulta palmario que TransMilenio S.A. no actuaba en virtud de una delegación como lo asume el actor.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 29 de Julio de 2010, Radicación número: 25000-23-24-000-2001-90499-01, CP María Claudia Rojas Lasso

Como se advierte con la lectura de los apartes resaltados de la sentencia transcrita [la C-043 de 1998], la Corte Constitucional reconoce que de las autorizaciones o permisos proferidos por las autoridades competentes para que las empresas de transporte presten el servicio en determinadas rutas y horarios surgen derechos, necesarios para la ejecución de dichas autorizaciones o permisos. Esos derechos que el actor invoca y califica como derechos administrativos están reconocidos por el artículo 11 del Decreto No. 1558 de 4 de agosto de 1998 del Gobierno Nacional que reglamenta el servicio público de transporte terrestre colectivo distrital de pasajeros. No obstante, señala la Corte que esos derechos, contrario a lo afirmado por el actor, son precarios y temporales y por ello la administración puede revocar, modificar o complementar los permisos en que se fundan, cuando cambian las condiciones que dieron lugar a su expedición, para optimizar el servicio o para dar cumplimiento a normas posteriores de carácter legal o reglamentarias dictadas en vista del interés general. La revocatoria total o parcial de tales autorizaciones no está, en tales casos, sujeta al consentimiento expreso y escrito del titular, como si se tratara de los derechos plenos derivados de otro tipo de actos administrativos. Por las razones expuestas, la administración sí podía modificar los actos administrativos que habían adjudicado rutas a la empresa demandante, como en efecto lo hizo en el acto acusado.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 27006 del 14 de mayo de 2008** “Por lo anterior y como quiera que el acto administrativo que autorice la modificación solicitada por la empresa, o decrete la reestructuración de manera oficiosa, modifica un acto anterior expedido con base en estudios técnicos, habrá que tener un fundamento técnico para su modificación por pequeña que esta sea”.

## **CAPÍTULO V**

### **ALTERNATIVAS EN LA OPERACIÓN Y EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO**

**Decreto 170 de 2001 Artículo 35. Ruta De Influencia.-** Es aquella que comunica municipios contiguos sujetos a una influencia recíproca del orden poblacional, social y económica, que no hacen parte de un área metropolitana definida por la Ley, requiriendo que las características de prestación del servicio, los equipos y las tarifas sean semejantes a los del servicio urbano.

Su determinación estará a cargo del Ministerio de Transporte, previa solicitud conjunta de las autoridades locales en materia de transporte de los municipios involucrados, quienes propondrán una decisión integral de transporte en cuanto a las características de prestación del servicio, de los equipos y el esquema para la fijación de tarifas.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 4686 del 16 de febrero de 2005:** “Significa lo anterior que el servicio individual por no estar sujeto a rutas y horarios podrá prestar el servicio sin necesidad de utilizar planilla de viaje ocasional en el radio de acción de la ruta de influencia una vez determinada ésta; para el transporte colectivo de pasajeros se requiere de la autorización para la prestación del servicio por parte de las autoridades locales quienes de común acuerdo y de conformidad con el procedimiento previsto en el capítulo III del Decreto 170 de 2001 podrán autorizar a las empresas que prestarán el servicio en la mencionada ruta. En la adjudicación de la ruta que efectúen las autoridades locales se deberán respetar los horarios que tienen adjudicados las empresas de transporte Terrestre automotor de pasajeros por carretera, pues no puede presentarse duplicidad, (...). Ahora bien para la ruta de influencia los Decretos 170 y 171 de 2001 claramente determinaron que las características de prestación del servicio, los equipos y las tarifas deben ser semejantes a los del servicio urbano.”

**Decreto 170 de 2001 Artículo 36. Convenios De Colaboración Empresarial.** La autoridad competente autorizará Convenios de Colaboración Empresarial bajo las figuras del consorcio, unión temporal o

asociación entre empresas habilitadas, encaminados a la racionalización del uso del equipo automotor, procurando una mejor, eficiente, cómoda y segura prestación del servicio.

Los convenios se efectuarán exclusivamente sobre servicios previamente autorizados a alguna de las empresas involucradas, quien para todos los efectos será la responsable de la prestación adecuada del servicio.

Igualmente se autorizaran convenios cuando varias empresas conformen consorcios o sociedades comerciales administradoras y/o operadoras de sistemas o subsistemas de rutas asignados previamente a ellas.

**Parágrafo.** En caso de disolución de la unión empresarial, cada empresa continuará prestando la ruta o servicios que tenía autorizado antes de constituirse.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado Sección Primera, Sentencia del 26 de abril 2007, Radicación número: 25000-23-24-000-2003-00834-02, CP Rafael E. Ostau De Lafont Pianeta

*El artículo 14 apunta a darle efectividad a los principios de eficiencia, economía, racionalidad y acceso al transporte a que se encuentra sujeta la prestación del servicio de transporte público, toda vez que a ello pueden contribuir “la fusión de empresas, la incorporación de entidades cooperativas y la celebración de convenios para operación conjunta de rutas”; así como el poder celebrar convenios o acuerdos de cooperación para la programación, despacho y operación coordinada de rutas entre las empresas transportadoras, cuando la prestación de servicios de transporte público colectivo sea compartida por dos (2) o más empresas de transporte sobre una misma ruta, lo cual, como todas las medidas encaminadas a la racionalización y optimización del equipo rodante, redundará en beneficio tanto de la calidad del servicio como del campo financiero de las empresas.*

*No sobra agregar que lo dispuesto en esta norma encuentra pleno respaldo en el texto del artículo 36 del Decreto 170 de 2001, el cual reza en su primer inciso...*

*La legalidad del artículo 15 es evidente, pues lo que prevé es una reiterada e ineludible previsión legal para toda medida que tenga incidencia en las condiciones de prestación del servicio, esto es, la de que deban estar precedidas y obedezcan a estudios técnicos, luego refiriéndose a las medidas que se tomen dentro del proceso de reestructuración del servicio, el artículo no agrega nada nuevo al decir que deberán fundamentarse en un estudio técnico previamente existente y documentado.*

*Al respecto, debe tenerse presente lo dispuesto en la parte pertinente del artículo 17 de la Ley 336 de 1996, cuando señala que “ En el transporte de pasajeros será la autoridad competente la que determine la demanda existente o potencial, según el caso, para adoptar las medidas conducentes a satisfacer las necesidades de movilización”, en armonía con lo que determina el artículo 27 del Decreto 170 de 2001, en lo que interesa para este proceso, al expresar que “La autoridad Metropolitana, Distrital o Municipal competente será la encargada de determinar las medidas conducentes a satisfacer las necesidades insatisfechas de movilización”.*

**Decreto 170 de 2001 Artículo 37. Autorización A Propietarios.** La autoridad de transporte competente podrá autorizar hasta por el término de seis (6) meses a los propietarios de los vehículos vinculados a una empresa cuya habilitación haya sido cancelada o que con licencia de funcionamiento prorrogada no obtuvieron habilitación, para seguir prestando el servicio público de transporte en las rutas autorizadas a la empresa.

En un término improrrogable de seis (6) meses contados a partir de la ejecutoria de la resolución que cancelo la habilitación, un mínimo del 80% de los propietarios de los vehículos vinculados a la empresa

podrán solicitar y obtener habilitación para operar los mismos servicios autorizados a la empresa cancelada, sin necesidad de efectuar el procedimiento establecido para la adjudicación de rutas y horarios.

Si en el término señalado, los propietarios de los vehículos no presentan la solicitud de habilitación, las rutas y horarios serán adjudicados mediante licitación pública. Los vehículos referidos tendrán prelación para llenar la nueva capacidad transportadora autorizada a la empresa adjudicataria.

Cuando los nuevos servicios de transporte sean adjudicados mediante un Contrato de Concesión u Operación, no se aplicará lo preceptuado en este artículo.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 22 de Octubre de 2004, Radicación número: 70001-23-31-000-2000-0247-01(8293), CP Gabriel Eduardo Mendoza.

*Revisados los textos de dicha Ley y Decreto la Sala no observa la consagración de facultad alguna para que las autoridades de tránsito puedan autorizar el cambio de razón social. La situación que más se asemeja a las circunstancias fácticas que se describen en el proceso, es la prevista en el artículo 66 del Decreto 1558 de 1998, citado como vulnerado, el cual establece:*

*“ En un término improrrogable de noventa (90) días hábiles, un mínimo del 80% de los propietarios de los vehículos vinculados a una empresa cuya habilitación se cancele, podrán constituirse como empresa de transporte y solicitar habilitación para operar los mismos servicios autorizados a tal empresa sin que se adelante el procedimiento necesario para la adjudicación.*

*Si en el término señalado, los propietarios de los vehículos no presentan la solicitud de habilitación, las rutas y horarios de esa empresa, serán adjudicados a través de concurso público. Los vehículos referidos tendrán prelación para llenar la nueva capacidad transportadora de la empresa adjudicataria”.*

*La norma transcrita pone en evidencia que para que los propietarios de vehículos afiliados a un empresa de transporte puedan seguir prestando la ruta en otra, sin que se requiera un nuevo trámite de adjudicación, es menester que a la empresa anterior, previamente se le haya cancelado la habilitación y que dentro de los 90 días siguientes un mínimo del 80% de tales propietarios, se constituyan como empresa de transporte y soliciten la habilitación para operar los mismos servicios autorizados a la empresa cuya habilitación se canceló.*

*En este caso, entonces, era necesario que la Cooperativa, con fundamento en el artículo 48 de la Ley 336 de 1996, hubiera obtenido la cancelación de la habilitación aduciendo la causal consagrada en el literal c)<sup>177</sup>, ibídem, esto es, por encontrarse incurso en una causal de disolución, a la que se refiere el representante legal del tercero, y que posteriormente se hubiera constituido la nueva empresa, lo que no ocurrió. Desde esta perspectiva asiste razón al actor en cuanto afirma en la demanda que la entidad demandada violó el artículo 66 del Decreto 1558 de 1998, al no tener en cuenta los requisitos allí previstos y que se pretermitió la convocatoria a la adjudicación mediante concurso público (folios 4 y 5).*

**Decreto 170 de 2001 Artículo 38. Corredores Complementarios.** Para satisfacer demandas de transporte entre las veintidós (22:00) horas y las 05:00 horas, la autoridad competente podrá diseñar y autorizar corredores complementarios de transporte y someterá su otorgamiento a la expedición de un permiso o a la celebración de un contrato de concesión según el caso.

**Decreto 170 de 2001 Artículo 39. Transitorio.- Prestación Del Servicio En Vehículos Particulares.** Las empresas de transporte que en vigencia del Decreto 1787 de 1990, obtuvieron licencia de funcionamiento y radio de acción periférico deberán habilitarse de conformidad con las condiciones y requisitos señalados en

---

<sup>177</sup> A términos del citado literal: “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;”

este Decreto. Su radio de acción a partir de la habilitación será de carácter metropolitano, distrital y/o municipal según el caso.

Los vehículos particulares que a la fecha de expedición de este Decreto se encuentren legalmente vinculados a las empresas de transporte periférico podrán continuar prestando el servicio público de transporte hasta el 31 de diciembre del año 2003. Dentro del plazo previsto el propietario del vehículo deberá reponer o renovar el automotor por otro, matriculado o registrado en el servicio público. De lo contrario no podrá continuar en el servicio y la autoridad respectiva no podrá expedir nuevo permiso para prestar el servicio público.

La empresa de transporte regular que con fundamento en el Decreto 555 de 1991, crearon el departamento de servicios periféricos con vehículos particulares podrán continuar prestando el servicio con esta clase de vehículo hasta el 31 de diciembre del año 2003. Dentro del plazo previsto el propietario del automotor vinculado deberá reponerlo o renovarlo, por otro matriculado o registrado en el servicio público.

La autoridad de transporte competente deberá implementar los controles necesarios para garantizar la seguridad de los usuarios.

En todo caso, vencido el término estipulado, las empresas deberán tener copada su capacidad transportadora legalmente autorizada con vehículos matriculados en el servicio público.

**Parágrafo.** Las autoridades metropolitanas, distritales y/o municipales competentes no podrán habilitar bajo ninguna circunstancia empresas de transporte con vehículos particulares.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado Sección Primera, Sentencia del 27 de Enero de 2005, Radicación 25000-23-24-000-2002-00226-02, CP Rafael E. Ostau de Lafont Pianeta

*De las normas transcritas se puede colegir que en el contexto del servicio periférico se hizo posible la vinculación de vehículos particulares a empresas de transporte a fin de prestar ese servicio, lo cual se explica por las dificultades prácticas u operativas de las áreas atendidas con él.*

*Ello resulta concordante con los permisos especiales mencionados en el artículo 20 de la Ley 336 de 1996, por la cual se adopta el Estatuto General del Transporte, en cuanto dispone: ...*

*Según el inciso segundo de esa norma, una vez superadas las situaciones mencionadas, los permisos transitorios cesarán en su vigencia y la prestación del servicio quedará sujeta a las condiciones normalmente establecidas o autorizadas, según el caso.*

*Se tiene, entonces, de que se trata de permisos dados en virtud de situaciones excepcionales y con sujeción a la permanencia de esas situaciones, de suerte que una vez superadas esas circunstancias pierden vigencia, de allí que tengan carácter transitorio.*

*Esas circunstancias pueden consistir i) en precisas situaciones de alteración del servicio público ocasionadas por una empresa de transporte en cualquiera de sus modos, que afecten la prestación del servicio, o ii) cuando surgen demandas ocasionales de transporte no satisfechas.*

*Del contexto del asunto se infiere que las rutas periféricas de que habla la resolución enjuiciada se encuentran relacionadas con demandas de transporte que no pueden ser atendidas por los prestadores normales del servicio de transporte colectivo en la ciudad, y que por ello se acudió al mecanismo de los permisos especiales a propietarios de vehículos particulares.*

*Como quiera que el artículo 39 del Decreto 170 de 2001 dispuso que tales vehículos, que a la fecha del decreto se encontraban legalmente vinculados a las empresas de transporte periférico, podían continuar prestando el servicio hasta el 31 de diciembre de 2003, era posible que en ese lapso el permiso respectivo se venciera, y en ese evento era obvio*

que se permitiera su renovación hasta cuando venciera el señalado plazo, lo cual debía hacerlo ante la autoridad de transporte competente, que en este caso es la del Distrito Capital por ser un servicio de ese orden territorial, y es sabido, y así lo admite el actor, que en el mismo la autoridad de tránsito competente es su Secretaría de Tránsito y Transporte.

De modo que dicha dependencia no ha hecho otra cosa que fijar las condiciones y requisitos para la renovación del mencionado permiso especial, las cuales se presumen que desarrollan y precisan los requisitos y condiciones señaladas en las normas legales reglamentarias de la materia. (...) Las normas acusadas no hacen más que recoger tales condiciones, ya que al preverse en el artículo tercero que la vida útil máxima de los vehículos particulares autorizados mediante permiso especial, para prestar el servicio público en rutas periféricas será de veinte (20) años, se está reiterando la norma que dispone ese tiempo máximo para que cualquier vehículo pueda prestar tal servicio, que como se dijo es el artículo 6 de la Ley 105 de 1993.

Lo anterior hace que resulte lógico que el titular del permiso que pretendiera continuar prestando el servicio de transporte, debía efectuar la renovación del vehículo que había llegado a esa edad por otro de modelo más reciente, como lo dispone el mismo artículo.

De otra parte, el límite que en él se fijó en el sentido de que ese permiso especial sólo se concedía hasta el 31 de Diciembre del 2003, simplemente reproduce el artículo 39 del Decreto 170 de 2001 sobre el punto.

De igual forma, el artículo séptimo demandado es una consecuencia de la fijación de una vida útil para los automotores que prestan servicio público de transporte, a la luz de la cual es lógico que "Los vehículos que hayan efectuado el cambio de servicio de público a particular no podrán ser objeto del permiso especial de operación", y que "los permisos que actualmente se encuentren vigentes no serán renovados", a menos que el vehículo sea sustituido por uno particular y "cumplan con los requisitos indicados en el artículo cuarto de la presente resolución" tal como lo dispone dicho artículo.

No está demás advertir que los preceptos acusados en modo alguno disponen suspender los permisos en comento. Lo que ellos prevén está referido a los casos en que esos permisos se hubieran vencido y su titular hubiera pretendido renovarlos, lo cual de ninguna forma se puede tomar como reglamentación de la suspensión de los que estaban vigentes, como lo arguye infundadamente el actor.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 34083 del 9 de julio de 2004:** "... considera esta oficina que hasta el 31 de diciembre de 2003 se podía prestar el servicio periférico de transporte en vehículos particulares, por lo tanto se tenía que reponer o renovar el vehículo por otro, matriculado o registrado en el servicio público antes de esta fecha estipulada, de lo contrario no podía continuar prestando el servicio y n se le expedirá permiso para la prestación del servicio público."

**Decreto 170 de 2001 Artículo 40. Abandono De Rutas.** Se considera abandonada una ruta cuando se disminuye injustificadamente el servicio autorizado en más de un 50% cuando la empresa no inicia su prestación en el término señalado en el acto administrativo correspondiente.

Cuando se compruebe que la empresa de transporte abandona una ruta adjudicada, durante treinta (30) días consecutivos, la autoridad de transporte competente revocará el permiso, reducirá la capacidad transportadora autorizada y procederá a la apertura de la licitación pública correspondiente.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 27012 del 14 de mayo de 2008:** "En el evento que la empresa disminuya injustificadamente el servicio autorizado en más de un 50%, la autoridad de transporte revocará el permiso, reducirá la capacidad transportadora autorizada y procederá a la apertura de la licitación pública correspondiente (...)"

**Decreto 170 de 2001 Artículo 41. Desistimiento De Servicios.** Cuando una empresa considere que no está en capacidad de servir total o parcialmente los servicios autorizados, así lo manifestará a la autoridad competente solicitando que se decrete la vacancia de los mismos.

Decretada la vacancia, la autoridad competente juzgará la conveniencia o inconveniencia de ofertar dichos servicios.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado Sección Primera, Sentencia del 26 de abril 2007, Radicación número: 25000-23-24-000-2003-00834-02, CP Rafael E. Ostau De Lafont Pianeta

*Así las cosas, el artículo 8 precisa las circunstancias en que procede la declaración de vacancia de rutas, la cual parte de una obvia vigilancia permanente sobre la adecuada, oportuna y regular prestación del servicio de transporte público colectivo en las rutas respecto de las cuales la empresa cuente con permiso de operación, y recoge previsiones legales y en todo caso atendibles en el sentido de que se declarará la vacancia de la ruta en todos los casos donde se compruebe que la misma ha sido abandonada, no se ha iniciado la prestación del servicio o se ha reducido el servicio por debajo de los límites mínimos aceptados por las normas vigentes, pues es lo que justamente se establece en el artículo 40<sup>178</sup> del Decreto 170 de 2001, pudiéndose observar que las directrices que al efecto trae el artículo 8º examinado están conforme con esas situaciones e incluso con el debido proceso, pues en la primera directriz se permite que cuando se disminuya injustificadamente el servicio autorizado en más de un 50%, la Autoridad de Tránsito solicite a la empresa ajustar su operación para atender plenamente los servicios autorizados, y darle la oportunidad de solicitar la modificación del servicio para la reducción de frecuencias y de vehículos, si ello fuere técnicamente viable.*

*Mientras que la segunda directriz se refiere a situaciones en las que se disminuya injustificadamente el servicio autorizado en más de un 75 %, caso en el cual la Autoridad de Tránsito y Transporte de Bogotá D.C. iniciará de oficio las actuaciones administrativas necesarias para la revocación de la ruta por abandono, reduciendo en el mismo acto la capacidad transportadora autorizada. Esa disposición es apenas pertinente para hacer efectiva la consecuencia que establece el reglamento por una situación descrita como reprochable en el mismo.*

*El artículo 9º es la reiteración de uno de los efectos de la entrada en funcionamiento de las rutas o troncales del sistema masivo de transporte público TransMilenio atrás precisados, esto es, la revocación de permisos de operación, agregándose la eliminación de la ruta correspondiente a esos permisos, lo cual va aparejado a la revocación de los mismos; pero dejándose a salvo la posibilidad de ajustar, modificar o reestructurar dichas rutas, precisamente en función del criterio rector ya comentado, el de las necesidades de movilización que se identifiquen en el resto de la ciudad, y el consabido previo estudio técnico que justifique la viabilidad del traslado.*

*Lo anterior también encuentra soporte en lo dispuesto por el artículo 34 del Decreto 170 de 2001, cuando señala que “Reestructuración del servicio. La autoridad competente podrá en cualquier tiempo, cuando las necesidades de los usuarios lo exijan, reestructurar oficiosamente el servicio, el cual se sustentará con un estudio técnico en condiciones normales de demanda”.*

*El artículo 10º, que se ocupa de la oportunidad para el desistimiento de servicios, reproduce el artículo 41 del Decreto 170 de 2001<sup>179</sup> y precisa una consecuencia lógica de ese desistimiento, cual es la reducción de la capacidad transportadora autorizada según lo justifique la reducción de frecuencias respectiva.*

*Del artículo 11 cabe decir que la modificación de rutas o servicios de que trata teniendo en cuenta el diseño del sistema de transporte que desarrolle la secretaría de tránsito y transporte para el Distrito Capital, y considerando la demanda del servicio que evidencien los estudios técnicos, responde sustancialmente al ejercicio de las facultades y deberes atrás indicados que tiene la autoridad de transporte competente, cuyas disposiciones son mucho más viables teniendo en cuenta que se trata de modificación de rutas y servicios, pues son de menor alcance que las antes comentadas, en especial las concernientes a la revocación de permisos y eliminación de rutas, es decir, si la autoridad competente puede lo más, lógicamente podrá lo menos.*

---

<sup>178</sup> El citado artículo dice: “Artículo 40. Abandono de rutas. Se considera abandonada una ruta cuando se disminuye injustificadamente el servicio autorizado en más de un 50%, cuando la empresa no inicia su prestación en el término señalado en el acto administrativo correspondiente.

Cuando se compruebe que la empresa de transporte abandona una ruta adjudicada, durante treinta (30) días consecutivos, la autoridad de transporte revocará el permiso, reducirá la capacidad transportadora autorizada y procederá a la apertura de la licitación pública correspondiente.

<sup>179</sup> Decreto 170 de 2001, artículo 41. “Desistimiento de servicios. Cuando una empresa considere que no está en capacidad de servir total o parcialmente los servicios autorizados, así lo manifestará a la autoridad competente solicitando que se decrete la vacancia de los mismos.

“Decretada la vacancia, la autoridad competente juzgará la conveniencia o inconveniencia de ofertar dichos servicios”.

*Al respecto, la precisión que se hace en su inciso segundo de las circunstancias en las que se entiende modificada una ruta o los servicios, están acordes con ese concepto, pues se refiere a cuando se cambie el recorrido o la longitud de la ruta, y a que la modificación del servicio se hará mediante el cambio del nivel de servicio, las frecuencias y la capacidad transportadora de la ruta.*

*El artículo 12 no merece mayor estudio para verificar su viabilidad como parte del decreto acusado, pues retoma principios que rigen toda actuación administrativa, como son los de equidad e igualdad. Es decir, la norma no crea los principios mencionados, sino que se reafirma en la existencia de ellos para invocar su aplicación.*

*La limitación que prescribe el artículo 13 en cuanto a la modificación de la capacidad transportadora de la ciudad por la modificación, reestructuración o traslado de rutas, en el sentido de que ella no podrá implicar el aumento de la capacidad transportadora de las empresas autorizadas a prestarlas, como tampoco se incrementará la capacidad transportadora global del servicio público de transporte colectivo de la ciudad establecida en los términos del artículo 5° del presente decreto, está acorde con los criterios antes expuestos, pues según ellos la capacidad transportadora, tanto de las empresas como la global, sólo puede obedecer a las necesidades de movilización que se determinen técnicamente. Por lo tanto, la sola modificación, reestructuración o traslado de las rutas no puede servir de justificación para aumentar la capacidad transportadora. Otra cosa es que esas variaciones de las rutas se deban o vayan acompañadas de aumento en las necesidades de movilización. (...)*

*A igual conclusión se llega respecto de los artículos 16, 17 y 18 del Decreto, pues el primero está en consonancia con lo que se ha venido exponiendo en cuanto a la justificación de las rutas, es decir, el nivel de las necesidades insatisfechas del servicio, de suerte que si ese nivel puede determinar su eliminación o modificación, igual puede determinar su creación, como es lo propio y según se dijo atrás. Lo demás de dicho artículo es lo que corresponde en todo caso de creación de rutas, esto es, la definición del recorrido de la ruta, sus condiciones operativas, frecuencia y capacidad transportadora, y las demás condiciones que encuentre pertinentes.*

*En el artículo 17 el Alcalde hace uso de una facultad que puntualmente le da el artículo 8° del Decreto 170 de 2001, para “definir otros niveles de servicio que requiera en su jurisdicción”, y en este caso “incorpora a los niveles de servicio de la actividad transportadora del radio de acción Distrital el nivel de servicio auxiliar”, el cual define como “el que garantiza la cobertura del servicio en trayectos cortos a partir de zonas, o con frecuencias mínimas de acuerdo con la demanda, y cuyos términos de servicio y costo lo hacen accesible a todos los usuarios con tarifas inferiores a las del servicio básico”.*

*Otro tanto ocurre con el artículo 19, en relación con la facultad que el parágrafo 2° del artículo 30 ibídem le asigna a la autoridad de transporte competente en ciudades de más de 200.000 habitantes, en el sentido de poder “establecer factores de calificación diferentes o adicionales a los establecidos y reglamentar los términos de calidad y excelencia que debe alcanzar la empresa para hacerse acreedora a la prórroga establecida en el artículo 25” de dicho decreto; ya que es justamente lo que en dicho artículo 19 se establece cuando dispone que “En todo caso, se establecerán puntajes diferenciales, teniendo en cuenta los objetivos de i) fomentar la participación de las empresas que perdieron rutas del servicio colectivo en procesos de reestructuración del servicio por implementación de troncales del sistema de transporte masivo; ii) estimular la presentación de propuestas conjuntas de dos o más empresas de transporte habilitadas, bajo esquemas tales como los convenios de colaboración empresarial, y de asociación entre empresas habilitadas que ofrezcan fusionarse en el caso de empresas comerciales o incorporarse en el caso de cooperativas; iii), favorecer la implementación de tecnologías de operación de bajo impacto ambiental; iv) obtener ofertas que incluyan planes de mejoramiento del espacio público y de beneficio a la comunidad; y v) estimular la desintegración física de vehículos de transporte público, en cuanto subsista la sobreoferta del servicio en la ciudad.*

*Además, todos esos aspectos aparecen alineados con los principios y fines que la ley y el reglamento le señalan a la actividad del transporte público y a los que el decreto acusado prevé en relación con los procesos de reestructuración del servicio.*

*Finalmente, el artículo 18 no hace otra cosa que retomar para la adjudicación de las nuevas rutas que surjan de la reestructuración del servicio, el procedimiento previsto en la ley y en el reglamento para adjudicar las rutas, cual es el de la “Licitación Pública”, cuya regulación está dada en los artículos 28 y siguientes del Decreto 170 de 2001, en lo que no hay ni falta de competencia ni oposición a la norma superior, pues es perfectamente adecuada la remisión a dicha norma superior.*

## CAPÍTULO VI EQUIPOS

### SUBCAPÍTULO 1 CAPACIDAD TRANSPORTADORA

**Decreto 170 de 2001 Artículo 42. Definición.** La capacidad transportadora es el número de vehículos requeridos y exigidos para la adecuada y racional prestación de los servicios autorizados.

Las empresas deberán acreditar como mínimo el 3% de capacidad transportadora mínima fijada de su propiedad y/o de sus socios. En ningún caso podrá ser inferior a un (1) vehículo, incluyéndose dentro de este porcentaje los vehículos adquiridos bajo arrendamiento financiero.

Para las empresas de economía solidaria, este porcentaje podrá demostrarse con vehículos de propiedad de sus cooperados.

Si la capacidad transportadora autorizada a la empresa se encuentra utilizada a su máximo, solamente será exigible el cumplimiento del porcentaje de propiedad de la misma, cuando a la empresa le autoricen nuevos servicios.

En aquellas ciudades donde se encuentre suspendido el ingreso de vehículos por incremento el cumplimiento del requisito únicamente se exigirá una vez se modifique dicha política y se adjudiquen nuevos servicios.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 22354 del 27 de mayo de 2005:** *“El otorgamiento de una capacidad transportadora no establece valor por el denominado “cupo” ni por la capacidad transportadora máxima y mínima, pero tampoco prohíbe su cobro, corresponde a la empresa y al propietario del automotor, al momento de suscribir el contrato pactar los valores a que se obligan las partes.”*

**Conceptos Ministerio de Transporte N° 3618 del 30 de enero de 2007 y 7834 del 16 de febrero de 2007.:** *“En materia de transporte no se habla de “cupo” sino de capacidad transportadora la cual la define en el artículo 42 del Decreto 170 de 2001 “Por el cual se reglamenta el servicio Público de Transporte Terrestre Automotor colectivo metropolitano, distrital y municipal”, como el número de vehículos requeridos y exigidos para la adecuada y racional prestación de los servicios autorizados. Y en el artículo 43 señala que la autoridad competente fijará la capacidad transportadora mínima y máxima con la cual la empresa prestará los servicios autorizados. El acto administrativo a través del cual la empresa quedó con un número inferior de vehículos lo cual afecta la capacidad transportadora mínima no se puede revocar de oficio, por lo tanto, hay que solicitar el consentimiento de la empresa de transporte para entrar a revocarlo, ya que a través de este se crearon derechos particulares y concretos; en el evento que no se conceda, la administración tendría que demandarse la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo la nulidad de su propio acto administrativo”.*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 63870 del 23 de octubre de 2007:** *“En tal virtud las empresas de transporte terrestre automotor de pasajeros municipal, no pueden en ningún momento impedir que el propietario del vehículo pueda reponer su equipo, por sí mismo o cediendo el cupo a un tercero. El hecho de haberse efectuado la desvinculación administrativa por parte de la empresa, impediría para que la persona que tiene “un cupo” asignado en una determinada empresa, lo ceda por cuanto una vez agotado el trámite administrativo las partes quedan en libertad; en otras palabras no puede el propietario del vehículo desvinculado copar esa capacidad transportadora. En síntesis, los denominados “cupos” no existen desde el punto de vista de consagración legal; pero los Decretos 170s de 2001 contemplan el concepto de capacidad transportadora de una empresa, la cual se asigna a la misma para prestar el servicio, aclarando que la capacidad transportadora no tiene asignado valor alguno por las normas de transporte.”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 77321 del 11 de diciembre de 2008:** *“De acuerdo 1 y 2 de la Resolución 2671 de 2007, se encuentra suspendido el ingreso de de vehículos en el corredor Bogotá- Soacha ya sea por incremento, reposición o renovación de nuevas unidades de parque automotor. El inciso final del artículo 2 de la citada resolución es claro en señalar que la desvinculación de un vehículo de la ruta aludida conlleva a la disminución de una unidad de parque automotor de la capacidad transportadora total asignada a la empresa que la desvincula; lo cual significa que el hecho que se encuentre en proceso solicitudes de desvinculación administrativa sin que exista acto administrativo que la decida o solicitudes de disponibilidad de capacidad transportadora basadas en una posible desvinculación administrativa sin que exista acto administrativo que la decida o solicitudes de disponibilidad de capacidad transportadora basadas en una posible desvinculación no genera reposición por cuanto el acto administrativo 2671 de 2007, suspendió esta figura a partir del 3 de julio del mismo año. Ahora bien, los vehículos que se encuentren dentro del convenio Bogotá – Soacha si pueden retirarse del mismo y vincularse en una empresa que tenga capacidad transportadora disponible, teniendo en cuenta además que el vehículo tenga menos de 20 años de edad, pero no pueden vincularse vehículos al convenio, ya que la norma vigente no lo permite”*

**Decreto 170 de 2001 Artículo 43. Fijación De Capacidad Transportadora.** La autoridad competente fijará la capacidad transportadora mínima y máxima con la cual la empresa prestará los servicios autorizados.

La capacidad transportadora máxima total no podrá ser superior a la capacidad mínima incrementada en un 20%.

El parque automotor no podrá estar por fuera de los límites de la capacidad transportadora mínima y máxima fijada a la empresa.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 19282 del 27 de abril de 2006:** *“... la autoridad local concederá a la sociedad transportadora mencionada un plazo no superior a seis (6) meses para suplir la deficiencia de su parque automotor, sino se reducirá mediante acto administrativo, el cual es susceptible de los recursos de la vía gubernativa.”*

Para la fijación de nueva capacidad transportadora mínima, por el otorgamiento de servicios se requerirá la revisión integral del plan de rodamiento a fin de determinar si se requiere el incremento.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado Sección Primera, sentencia del 29 de noviembre de 2001, Radicación 25000-23-24-000-1999-0825-01(6891), CP Manuel Santiago Urueta

La Sala estima que los oficios son excepcionalmente actos administrativos, cuando los mismos constituyen una decisión administrativa que afecta situaciones jurídicas en cabeza de particulares. En el presente caso, no es esa la situación de los referidos oficios, sino que por estar antecedidos de actos en los cuales están contenidas las decisiones pertinentes, ellos no pasan de ser simples medios de información sobre tales decisiones y, por ende, un medio de prueba más, por lo tanto no puede decirse de ellos que sean susceptibles de revocación, como lo pretende el actor y lo aprecia el a quo, tanto es así, que la Secretaría de Tránsito en ningún momento manifestó que los revocaba, sino que mediante la Resolución Núm. 0045 de 2 de febrero de 1999 dispuso globalizar la capacidad transportadora de la empresa, que viene a ser la verdadera decisión sobre el punto, tomando como base para el efecto los datos que, a su juicio, eran los correctos, a la luz de los respectivos actos administrativos. Igual proceder se dio con la Resolución Núm. 0089 de 14 de abril de 1999.

A lo anterior se agrega que toda modificación en la capacidad transportadora de una empresa supone un procedimiento administrativo, que usualmente se inicia a petición de parte interesada, la cual debe cumplir determinados requisitos, dentro de los cuales se encuentra la acreditación de la necesidad del aumento de dicha capacidad, lo que a su vez exige estudios técnicos para el efecto. En el sub lite no hay asomo siquiera de que los oficios hubieran sido el resultado de un procedimiento tal.

En consecuencia, el hecho de que esta globalización se hubiera efectuado en esas circunstancias, sin consentimiento de la actora, no comporta expedición irregular de la misma, a la luz de los artículos 28 y 73 del C.C.A, y 29 de la

Constitución Política, toda vez que no se trata de revocación sino de una disposición que se tomó con fundamento en tales actos administrativos y no en la información dada en el oficio que, como medio de prueba, resultaba contrario a la realidad dada por dichos actos, según lo dedujo la administración.

Pero si en gracia de discusión, los referidos oficios se asumieran como un acto administrativo, a lo sumo podrían serlo a título de certificación, por haber emanado de autoridad pública y contener una información con presunción de veracidad. Tampoco cabe endilgarle a las resoluciones acusadas expedición irregular por señalar una capacidad global distinta a la total informada para cada extremo en aquéllos, puesto que en tal evento se estaría ante la corrección de un error numérico, que como tal es susceptible de corregir siempre, es decir, en todo caso, sin condicionamiento alguno, según se señala en el inciso tercero del artículo 73 del C.C.A., según el cual “siempre podrán revocarse parcialmente los actos administrativos en cuanto sea necesario para corregir simples errores aritméticos, o de hecho que no incidan en el sentido de la decisión”.

Así las cosas, lo que correspondía a la actora era demostrar que la capacidad correcta no era la globalizada en las resoluciones acusadas, sino la informada en los susodichos oficios, situación que no ha demostrado en sede administrativa ni en esta sede jurisdiccional.

Ahora bien, el hecho de que los mencionados oficios no constituyan actos administrativos, no significa que en cuanto medio probatorio no vinculen a la Administración, si con base en ellos se expidieron, entonces sí, verdaderos actos administrativos, como son, por ejemplo el otorgamiento de licencias de operación a nuevos automotores, actos que por crear derechos subjetivos sólo pueden ser revocados con el consentimiento expreso y escrito del titular del derecho, ya que, de lo contrario, si la Administración pretende dejarlos sin efectos, deberá acudir ante esta jurisdicción en procura de su nulidad. En estos términos habrá de entenderse el artículo segundo de la Resolución Núm. 0045 de 2 de febrero de 1999, en cuanto ordena a la División Empresas de la Unidad de Transporte Público revocar los actos administrativos que dieron origen a la expedición de la Tarjeta de Operación a los vehículos vinculados a la actora, que excedan la capacidad máxima autorizada, para que se ajuste al límite máximo, a su juicio por violación de los actos administrativos que fijaron las capacidades transportadoras.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado Sección Quinta, sentencia del 18 de diciembre de 2003, 41001-23-31-000-2003-0545-01(ACU), CP Darío Quiñones

*...la habilitación para la prestación del servicio público de transporte es un concepto más amplio que el de prestación efectiva del servicio, pues es perfectamente posible que la empresa transportadora no utilice la capacidad transportadora máxima autorizada sino que preste el servicio con un número inferior a él. Dicho de otro modo, el hecho de que una empresa transportadora no utilice la capacidad máxima habilitada de vehículos y que, efectivamente, preste el servicio con un número menor a ella, no le impide que, posteriormente, pueda ampliar el número de vehículos que realmente prestan el servicio sin que ello implique exceder la autorización.*

*Luego, la Sala considera que el cambio de grupo autorizado en el Decreto 489 de 2002, permite modificar un “cupos” asignado con nuevos vehículos de capacidad de pasajeros diferente, obviamente dentro de la capacidad máxima transportadora autorizada. De hecho, a esa misma conclusión llegó el Jefe de la Oficina Jurídica del Ministerio de Transporte al manifestar, mediante oficio número 013881 del 28 de mayo de 2002, lo siguiente*

*“Cuando se hace uso de la racionalización contemplada en el artículo 44 del decreto 170 de 2001 el cambio de los vehículos dependerá de la magnitud del mismo y de la disponibilidad de la empresa de vehículos de la nueva clase.*

*Si se cambia la totalidad del parque y no es posible el reemplazo total de los automotores cambiados, debe realizarse de forma gradual, pero previendo no desmejorar el servicio al usuario. Mientras se completa la sustitución pueden seguir operando aquellas unidades que no se han podido reemplazar. El cambio puede extenderse a los vehículos que no tienen presencia física en la capacidad transportadora, es decir, unidades autorizadas que no han sido adquiridas; esto es posible porque el artículo 44 del Decreto 170 de 2000 no establece restricción alguna, a menos que el acto administrativo expedido por la autoridad local prevea un término perentorio para efectuar la sustitución de los equipos” (folios 94 y 95)*

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional Sentencia T-365 de 2006

Quando la STT emite un acto administrativo que restringe la circulación de vehículos de transporte público colectivo e individual de pasajeros, está ejerciendo una competencia legal y administrativa que no puede considerarse per se ilegal así incidan en derechos con contenido patrimonial de personas determinadas. En igual sentido, y de acuerdo con el artículo 60 de la Ley 336 de 1996, la revocatoria de los actos administrativos que modifican la capacidad transportadora de las empresas no requieren el consentimiento del particular afectado.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado Sección Primera, Sentencia del 26 de abril 2007, Radicación número: 25000-23-24-000-2003-00834-02, CP Rafael E. Ostau De Lafont Pianeta

**Artículos dirigidos a fomentar el uso racional de los medios de transporte, con equipos apropiados y de acuerdo con la demanda.**

Conforman el capítulo III del Decreto 115 de 2003, y corresponden a los números 20 a 26, pudiéndose observar que tienen como eje o tema central la figura jurídica denominada “**Índice de reducción de sobreoferta para el mejoramiento de calidad del servicio**”.

El primer artículo citado lo define como “el número de vehículos que cada empresa transportadora debe retirar de circulación de la ciudad de Bogotá D.C. por cada vehículo que tenga vinculado para cumplir la capacidad transportadora autorizada, racionalizando los equipos de acuerdo con la demanda”, y el artículo 21 señala los seis elementos que deben aplicarse para su liquidación.

Dicho índice se vincula a dos fines básicos: racionalizar el uso de los medios o del equipo rodante del servicio público colectivo en el Distrito Capital y, simultáneamente, impulsar el aumento de la calidad del servicio, aspectos de los cuales hace parte la eficiencia. Esto es, racionalización con mejoramiento de calidad, al preverse así expresamente en su denominación en el artículo 20 y que la Secretaría de Tránsito haga diseños técnicos de oferta del servicio y que ellos se tengan en cuenta en el primer elemento para liquidar el índice en mención.

Los artículos siguientes establecen instrumentos y medios institucionales y económicos para su efectividad.

**Carácter del índice de reducción de sobreoferta**

Al artículo 20 se le censura que establece un nuevo requisito para la prestación del servicio de transporte público colectivo de pasajeros en el Distrito capital, lo cual no corresponde a la realidad, pues en su texto se lee claramente que se trata de un deber de las empresas que prestan el servicio, sin que se establezca que su no cumplimiento les impide prestarlo. De tal manera que no hay lugar a que tenga alcance de requisito. Su carácter es claramente el de lo que en la Doctrina del Derecho Administrativo se denomina un “modo”(a manera de deber)<sup>180</sup>, para quienes están habilitados y cuentan con permiso de operación para prestar servicios de esa clase, cuyo incumplimiento lo que les puede acarrear es la imposición de sanciones administrativas.

Sobra decir que los requisitos son cargas previas y condicionantes para poder acceder al permiso o a la habilitación que se pretende; mientras que los modos son deberes que deben cumplirse con posterioridad al otorgamiento del permiso concomitantemente con el desarrollo de la actividad, y hacen referencia a circunstancias de tiempo, modo, lugar, etc. en que debe darse ese desarrollo, y cuyo incumplimiento lo que puede generar son medidas administrativas coactivas.

Los modos son consustanciales a todo acto administrativo que confiera autorizaciones a los particulares, en especial, para el desarrollo de actividades que tengan o estén vinculadas a una función social y, por ende a regímenes legales y reglamentarios, propios de normas de orden público. Por lo tanto pueden surgir por cambios sobrevinientes en las disposiciones del respectivo régimen legal o reglamentario de la correspondiente actividad.

---

<sup>180</sup> “No hay ningún inconveniente para que, en hipótesis al menos, se admita la posibilidad de que un acto administrativo incluya, como cláusulas accesorias, la condición, el modo o el término. La significación de estos conceptos no tiene aquí valor diverso del conocido por el Derecho Privado. Así es que la condición significa el hecho futuro e incierto del cual se hace depender la eficacia de un acto administrativo; el modo consiste en una carga impuesta a la persona a favor de la cual se dicta el acto administrativo y finalmente, el término indica el día desde el cual debe tener eficacia el acto, o desde el cual la eficacia del acto administrativo debe cesar”. - Garrido Falla Fernando, “TRATADO DE DERECHO ADMINISTRATIVO”, T I, Tecnos, Madrid, 1994, pág. 459.

*En este caso se trata de un modo que está en consonancia con los principios y fines cuya efectividad ha sido puesta por la ley en manos de las autoridades de transporte competentes, y como tal puede considerarse que hace parte del diseño y ejecución de políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda, como se los impone el pluricitado literal c) del numeral 1, del artículo 3° de la Ley 105 de 1993<sup>181</sup>. Como tal, además está concebido como instrumento para verificar “las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio en los términos del artículo 3° de la Ley 336 de 1996”, en la medida en que las empresas de transporte público habilitadas y que cuenten con permiso de operación “deberán acreditar” su cumplimiento.*

*En esas condiciones, el artículo está dentro de las atribuciones del Alcalde Mayor de Bogotá, D.C., en tanto es la autoridad de transporte competente en ese distrito y la medida que contiene está comprendida dentro de las facultades de tales autoridades, pues está implícita en los principios y fines que les corresponde materializar en su respectiva jurisdicción. No es posible saber si se camina hacia o conforme a la racionalidad y a la calidad, si no hay factores objetivos que permitan constatarla, y ellos no son otros que aquellos que sirven para cuantificarla, y bien es sabido que un índice es justamente un medio de cuantificación*

*Además, es necesario agregar que toda la temática sobre la capacidad transportadora está sustentada sobre el presupuesto según el cual las empresas solo deben prestar el servicio con los vehículos legal y estrictamente requeridos para ello, consideración que excluye categóricamente el concepto de “sobreoferta” y que explica la necesidad de eliminarla en beneficio de la racionalización del parque automotor y de la calidad del servicio. Este criterio inequívocamente se desprende de lo dispuesto por el artículo 42 del Decreto 170 de 2001:” La capacidad transportadora es el número de vehículos requeridos y exigidos para la adecuada y racional prestación de los servicios autorizados”.<sup>182</sup>*

*El artículo 21 regula la composición del referido índice, lo que de suyo también y de manera obvia es del resorte de las autoridades en mención, pues si tienen facultad para establecerlo, con más razón para precisar los aspectos necesarios para su delimitación y aplicación. Por lo tanto, bien podía el Alcalde Mayor especificar cómo debe determinarse dicho índice, quién debe determinarlo y cuando y como debe ajustarse, dado lo variable de las circunstancias atinentes al transporte público y la movilización de las personas, sin que de ello se deduzca violación a norma superior alguna...*

### **Viabilidad de la fiducia como forma de hacer efectivo el referido índice**

*El artículo 22 establece la Fiducia como medio de hacer efectivo el aludido índice y acreditar su cumplimiento, previendo que sea mediante certificado de una sociedad fiduciaria, previamente calificada y autorizada por la Secretaría de Tránsito y Transporte para actuar como fiduciario en la reducción de sobreoferta para el mejoramiento de la calidad del servicio, y que cada empresa deberá celebrar un contrato de fiducia mercantil para su cumplimiento.*

*Se le endilga a este artículo, además de la incompetencia en su adopción, que restringe o viola el derecho de la libre iniciativa privada y la libertad económica, y por eso viene anulado por él a quo.*

*Sin embargo, se observa que el artículo no se refiere a la actividad económica de las empresas prestadoras del comentado servicio público, sino al manejo y verificación de uno de los modos a que están sujetas, de suerte que la fiduciaria no tiene intervención alguna en el desenvolvimiento de las mismas ni en el giro de sus negocios. Su intervención se limita a gestionarle las actuaciones conducentes a la ejecución del Índice y a certificar su correspondiente cumplimiento, lo cual de todas formas es obligación de las empresas, de suerte que con o sin la Fiducia tienen que cumplir el Índice y así acreditarlo ante la autoridad de transporte que ejerce su inspección, vigilancia y control.*

*En este artículo, la autoridad de transporte competente no hace más que determinar el cómo atinente a la efectividad y acreditación del referido índice, aspecto éste que necesariamente tenía que definir, y así como previó el reseñado mecanismo, bien pudo instaurar otro, ya que sin la definición de ese aspecto no es posible verificar la materialización del comentado índice.*

---

<sup>181</sup> El artículo 3° de la Ley 105 de 1993 regula los principios del Transporte Público y su numeral 1° trata “Del acceso al transporte. El cual implica: .....c) Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo”.

<sup>182</sup> A su vez, el artículo 22 de la Ley 336 de 1996 dice: “Toda empresa operadora del servicio público de transporte contará con la capacidad transportadora autorizada para atender la prestación de los servicios otorgados”.

*Ahora bien, si de examinar la viabilidad y pertinencia del uso de la Fiducia como mecanismo para ese fin se trata, se puede decir al respecto que por estar de por medio el retiro forzoso de vehículos de la circulación de la ciudad, dicha figura resulta un mecanismo idóneo para ejecutar los actos comerciales o mercantiles necesarios para dicho retiro y asegurar la finalidad que determina el acto acusado, y que como está visto lo hace en cumplimiento de la ley, que de suyo pasa a ser una finalidad de la empresa fiduciante, en cuanto el hecho de ser prestadora del servicio público en mención le impone el deber de aplicar los principios y propiciar el logro de los fines que a ese servicio le fija la Constitución y la ley.*

*De otra parte, la fiduciaria se erige en colaboradora de la autoridad competente en las actividades atinentes a la realización de esa finalidad, pues alguien debe cumplir las funciones que prevé el articulado bajo examen para así acreditarlo, y ese alguien es la autoridad de transporte competente a nivel distrital, o en quien ésta delegue o determine, para lo cual no es óbice que esta última sea una entidad pública o privada, sin perjuicio de que en tales eventos se deban utilizar los mecanismos selectivos legalmente previstos para tal propósito, aspecto este último que no forma parte del objeto de este proceso.*

*De modo que la Sala no encuentra que las empresas se vean afectadas en el libre ejercicio de su actividad económica y negocial, pues la designación de la fiduciaria responde al ejercicio de una potestad que persigue ejecutar o darle cumplimiento a otras decisiones que tienen que ver con la regulación del servicio de transporte a nivel Distrital. Y la exigencia de que cada empresa celebre un contrato de Fiducia con la fiduciaria identifica el instrumento negocial establecido en la ley para que ambos sujetos puedan cumplir con los deberes que les corresponde.*

*El artículo 23 es un desarrollo lógico o necesario de los anteriores, en especial en lo concerniente a los requisitos y fundamentos de la certificación, ya que tratándose de un acto que va a dar fe de hechos precisados en el decreto acusado, con consecuencias liberadoras del modo o deber en comento, su expedición debe sujetarse a condiciones o supuestos que aseguren su veracidad. En ese orden, resulta apropiado que “sólo se expedirá cuando la fiduciaria haya agotado en su totalidad” a nombre o en favor de la empresa de transporte fideicomitente, el proceso natural que debe culminar el retiro físico del vehículo, que al tenor de este artículo constituye su desintegración.*

*Cabe destacar que una vez recibido el vehículo está prevista su adquisición por la fiduciaria o la celebración de cualquier otro contrato que permita disponer del mismo en los términos del artículo analizado, con lo cual se está preservando el derecho de propiedad sobre ese bien, en la medida en que su retiro no sea gratuito o en desmedro del patrimonio de la empresa o de su propietario, en el monto de su precio.*

*Los demás pasos del proceso - inmovilización y desintegración física total, y cancelación de la Licencia de Tránsito y demás registros y autorizaciones - son inherentes al retiro del vehículo de su circulación en el Distrito Capital y a los parámetros y medidas atrás analizados atinentes a la racionalidad, eficiencia y calidad del servicio, y resultante de la disminución de la capacidad transportadora.*

*Igual predicamento vale hacer del artículo 24, en cuanto regula la fijación del plazo para el cumplimiento del Índice, el cual es de seis (6) meses siguientes a la fecha en la que la Secretaría de Tránsito lo haya liquidado y comunicado a la empresa. Lo demás que establece resulta razonable para tal efecto, esto es, que la Secretaría establecerá las condiciones bajo las cuales la empresa deberá trazar un plan progresivo para el cumplimiento del índice de reducción de sobreoferta, el cual deberá remitir a la Secretaría de Tránsito y Transporte dentro del término que ésta establezca.*

*La autoridad de transporte competente, en razón a que tiene la atribución para diseñar y ejecutar políticas para fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda, resulta facultada para estructurar o conformar instrumentos y mecanismos que permitan la ejecución de dichas políticas, lo cual implica definir quién, cómo, cuándo, dónde, y demás circunstancias y aspectos constitutivos de los mismos, dentro de las opciones que le da el ordenamiento jurídico, esto es, de manera compatible con las normas superiores pertinentes, y es lo que la autoridad de transporte competente ha hecho en este caso mediante el decreto glosado. Darle un cauce institucional y procedimental a las políticas de reducción de la sobreoferta para la racionalización y mejoramiento de la calidad del transporte público colectivo en Bogotá, optando por una de las varias alternativas que le proporciona el ordenamiento jurídico.*

### **Financiación del índice de reducción de sobreoferta.**

El artículo 25 del Decreto se ocupa del aspecto económico o financiero de la reducción de la sobreoferta para el mejoramiento de la calidad del servicio, estableciendo la “inclusión del factor de calidad del servicio para la compra de vehículos en la tarifa” como fuente de los recursos para la compra de los vehículos que cada empresa debe retirar en razón de su correspondiente índice de reducción de esa sobreoferta, al disponer que “Los recursos necesarios para la compra de los vehículos que se retirarán de circulación para la acreditación del índice de reducción de sobreoferta, se originarán en el factor de calidad del servicio en materia operativa que se incorporará a la tarifa, según el valor que determine la Secretaría de Tránsito y Transporte”, los cuales tendrán “una destinación específica”, y serán recaudados “directamente por las empresas de transporte bajo esquemas operativos que centralicen en la empresa el recaudo de la tarifa por la utilización de los servicios de transporte”.

Para el manejo de esos recursos dispone que “se constituirá un patrimonio autónomo a través del cual la fiduciaria los administrará y utilizará como fuente de pago para los efectos previstos en el numeral 2° del artículo 23 del presente Decreto”.

El artículo 26 precisa las condiciones para la “Administración fiduciaria de recursos”, sobre la figura del patrimonio autónomo que constituirá cada una de las empresas de transporte habilitadas que hayan obtenido permiso de operación para prestar servicios de transporte público colectivo en la ciudad de Bogotá, D.C., y delimitando las actividades que para esa administración desarrollará la sociedad fiduciaria, como son la i) La recepción periódica de los dineros recaudados por la empresa transportadora; ii), La verificación del traslado oportuno de la totalidad de los recursos recaudados a la fiduciaria por parte de la empresa, para lo cual la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá podrá exigir la implementación de mecanismos de seguimiento, auditoría y control; iii), La administración de los recursos recaudados bajo el régimen de inversiones de los fondos comunes ordinarios, hasta tanto se les dé la destinación prevista en este decreto; iv), La verificación física y legal de los vehículos que le aporte la empresa para el trámite que permita certificar el cumplimiento del índice de reducción de sobreoferta, y su inmovilización para dar inicio al proceso; v), La celebración del contrato de compraventa o de cualquiera otro que le permita disponer del vehículo para los fines anotados; vi), Pagar la transacción al menor precio comprobado del mercado, y bajo las condiciones y términos que establezca la Secretaría de Tránsito y Transporte; vii), Recibir y custodiar el vehículo hasta finalizar el procedimiento y la desintegración física, en los términos establecidos por la Autoridad de Tránsito y Transporte del Distrito Capital; viii), Certificar ante la Secretaría de Tránsito y Transporte el cumplimiento de la obligación de compra y desintegración física de cada vehículo, y cumplimiento del índice de reducción de sobreoferta; ix), Las demás que sean necesarias para el eficaz cumplimiento de la finalidad y objetivos del Decreto en relación con el índice de reducción de sobreoferta para mejorar la calidad del servicio.

### **Carácter del factor calidad como fuente de recursos.**

Se le endilga al artículo 25 la creación de un tributo o una contribución por la instauración de una fuente de recursos monetarios que denomina factor de calidad del servicio en materia operativa que se incorporará a la tarifa, según el valor que determine la Secretaría de Tránsito y Transporte”, y que por ello vulnera los artículos 338 de la Constitución Política y 12, numeral 3, del Decreto 1421 de 1993, razón por la cual viene declarado nulo por él a quo.

Al punto se tiene que siguiendo los derroteros jurisprudenciales de la sala Plena de esta Corporación<sup>183</sup>, “los tributos, de acuerdo con lo expuesto por Héctor B. Villegas, citado por Mauricio A. Plazas Vega, son ‘las prestaciones comúnmente en dinero que el Estado exige en ejercicio de su poder de imperio sobre la base de la capacidad contributiva, en virtud de una ley y para cubrir los gastos que le demanda el cumplimiento de sus fines.’ Son características de los tributos su fundamento en el poder de imperio del Estado, su origen legal y su posibilidad de materializarse a través de pagos en dinero y en especie”<sup>184</sup>.

En la misma sentencia citada se señala que “Los tributos se clasifican en impuestos, contribuciones y tasas”; que “El impuesto es un tributo sin contraprestación directa que obedece al hecho de pertenecer a una comunidad”, el cual “se cobra indiscriminadamente a todo ciudadano y no a un grupo determinado”; “no guarda relación directa e inmediata con

<sup>183</sup> Sentencia de 11 de diciembre de 2001, expediente núm. S-028, consejero ponente doctor Jesús María Lemos.

<sup>184</sup> Cfr. Mauricio A. Plazas Vega. El liberalismo y la Teoría de los Tributos., Temis 1995, pgs. 323 y 324.

*un beneficio obtenido por el contribuyente; una vez pagado, el Estado dispone de él de acuerdo con criterios y prioridades distintos de los del contribuyente, no se destina a un servicio público específico sino a las arcas generales para atender los servicios que se requieran.<sup>185</sup>*

*Que “La Tasa es un tributo que se origina en la prestación de un servicio individualizado del Estado al contribuyente. Sólo lo paga quien lo utiliza. Se considera como un precio que cobra el Estado por el servicio prestado.<sup>186</sup>, y que “La contribución es un tributo originado en los beneficios derivados de la realización de obras públicas o de actividades estatales. Es un pago por una inversión que beneficia a un grupo de personas.<sup>187</sup>”*

*Confrontando la figura del factor de calidad como parte de la tarifa del transporte de servicios públicos colectivos, con los conceptos antes definidos, correspondientes al genérico de tributo, salta a la vista que tal como se delimita técnicamente en los artículos acusados no encuadra en ninguno de ellos, pues es evidente que sus elementos son diferentes, empezando por su causa y el hecho base o generador de la misma, y siguiendo con su finalidad o destinación.*

*En efecto, sea lo primero señalar que dicho factor está instituido como parte de la tarifa de los respectivos servicios públicos de transporte colectivos en el Distrito Capital, luego su causa se presume que está dada por los costos en que se ha de incurrir por la prestación de esos servicios, más el margen de utilidad que se prevé para el prestador de los mismos, atendiendo el artículo 3º de la Ley 105 de 1993, en tanto prevé que “El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujepto a una contraprestación económica” (subrayas de la Sala). De allí que el artículo 7º del Decreto 170 de 2001 defina la tarifa como “El precio que pagan los usuarios por la utilización del servicio público de transporte en una ruta y nivel de servicio determinado.”*

*En ese sentido, este factor participa de la condición de precio, y como su nombre lo indica, está sustentado o generado por los costos en que habrá de incurrir el transportador para mejorar la calidad del servicio en los términos de las exigencias que le hace la autoridad de transporte competente, de los cuales se observa que hace parte del costo que tendría que asumir para disminuir la sobreoferta mediante el retiro total de los vehículos que superen la capacidad requerida para prestar los servicios autorizados, de acuerdo con el Índice de Reducción de la Sobreoferta que le sea calculado por la Secretaría de Tránsito y Transporte, lo que implica la desintegración de los vehículos que le resulten en exceso por la disminución de su capacidad transportadora. Ello es un costo por cuanto es una afectación negativa de sus activos, necesaria para poder prestar el servicio en las condiciones que se derivan de la aplicación de las disposiciones legales aquí analizadas, y que se resumen en la previsión del precitado artículo 3º de la Ley 105 de 1993, en el sentido de que el servicio debe prestarse en “en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad”, y de lo que hace parte la priorización de los sistemas masivos señalada en el mismo artículo, numeral 1, literal c), tal como se ha precisado.*

*Dicho de otra forma, a quienes presten el servicio de transporte público colectivo (empresas) en el Distrito Capital, en virtud de la obligación que le imponen las referidas disposiciones legales dentro de esa jurisdicción, les surgió en consecuencia un factor de costo nuevo, vinculado al valor de los equipos rodantes de su propiedad que deben eliminar como desarrollo de políticas encaminadas a mejorar la calidad del servicio.*

*De modo que visto en su contexto, el aludido factor de calidad aparece con un sustento práctico especial, ya que está asociado a unas circunstancias fácticas y de operación del servicio establecidas en el decreto acusado, independientemente de lo adecuado o no que resulte su denominación frente a su real justificación, que es precisamente el advertido efecto en el activo de las empresas o propietarios de los vehículos que necesariamente tiene la disminución de su capacidad transportadora en virtud de la reorganización del transporte público en el Distrito Capital atrás comentada; de suerte que bien podía haberse llamado factor de disminución del exceso de capacidad transportadora, o factor de eliminación de sobreoferta, etc., aspectos con los cuales la relación también emerge en forma directa, sin que ello desdiga del factor de calidad como componente tarifario.*

*Asunto distinto es el de su cuantificación y de la metodología para ello, a fin de que su monto refleje la real magnitud del costo y su consecuente proporción en la determinación de las tarifas de las cuales hacen parte, lo cual no es materia de*

<sup>185</sup> Cfr. Juan Rafael Bravo Arteaga, *Nociones Fundamentales de Derecho Tributario*, 3ra edición, Legis Pág. 22 a 24. Cfr. etiam sentencia C – 545/94, M.P. Fabio Morón Díaz. Primero de diciembre de 1994

<sup>186</sup> Cfr. Juan Rafael Bravo Arteaga, *op.cit.*, Págs. 24 a 29.

<sup>187</sup> Cfr. Juan Rafael Bravo Arteaga, *op.cit.*, págs. 29 a 31

*regulación de los artículos acusados y corresponde a su aplicación. De suerte que los cuestionamientos que a ese aspecto se hagan sólo afecta los actos en los que ello se plasme, más no a los artículos que lo crean.*

*Bajo esas características, el cuestionado factor no encuadra en ninguna de las clases de tributos, pues no es impuesto por cuanto contrario a éste se encuentra ligado directamente a la contraprestación de un servicio proporcionado con carácter de industria, esto es, con ánimo de lucro; se paga al oferente del servicio y no al Estado, y no pasa a engrosar el fisco. Tampoco es tasa toda vez que no se paga por el uso de un servicio prestado o gestionado directamente por el Estado a los contribuyentes, conocido en la doctrina y la jurisprudencia como servicios administrativos, sino por un servicio de carácter industrial, como se ha anotado, el cual lo es independientemente de que sea prestado por empresas privadas o por empresas estatales, sin perjuicio de su carácter de servicio público esencial.*

*Tampoco es contribución, por cuanto no se origina en los beneficios recibidos por una obra pública, que es lo propio de las contribuciones de valorización; ni es una contribución parafiscal, por cuanto no es un gravamen y por ende no hace parte del erario<sup>188</sup>. Su destino es conformar un fondo común que deben constituir las respectivas empresas, que a su vez implica una destinación específica de sus recursos, lo que significa que esas empresas o los propietarios no pueden disponer de éstos y sólo se legitiman para recibirlos cuando se les entrega por la fiduciaria que administre el fondo a título de pago de su correspondiente vehículo, objeto del proceso de reducción de la sobreoferta.*

*En consecuencia, el comentado factor de calidad no es parte de la materia objeto del artículo 338 de la Constitución Política, esto es, la contributiva o tributaria, luego tampoco lo es de la materia regulada en el artículo 12, numeral 3, del decreto 1421 de 1993, por consiguiente no puede ser violatorio de dichos artículos en lo que ellos disponen en esa materia.*

*Ahora bien, descartado el carácter de tributo del factor de calidad, debe entenderse en su verdadera dimensión, cual es la de ser parte integrante del concepto de Tarifa dentro del contexto referenciado por el ya citado Decreto 170 de 2001, es decir, el precio que se paga a cambio de la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, noción que igualmente forma parte de la significación que en nuestro país se le ha dado como fundamento del Estado Social de Derecho y su condición vinculante con la eficiente prestación de los servicios públicos, y como expresión de una de las formas de Intervención Estatal en tales servicios y en los procesos económicos en sus distintas manifestaciones, tal como lo señalan los referidos artículos 1º, 334 y 365 Constitucionales.*

*Bajo estas premisas, es evidente que las implicaciones de la tarifa de los servicios públicos no son solamente de carácter económico, sino también de carácter social, especialmente en el caso del transporte terrestre automotor y su visible impacto en las clases menos favorecidas, atendiendo las condiciones de seguridad, comodidad y eficiencia en que dicho servicio debe prestarse.*

*De una u otra forma, las anteriores connotaciones han sido igualmente recogidas por la jurisprudencia de esta Corporación en tratándose del tema tarifario en el transporte, tal como se expone a continuación...*

*Así mismo y en tratándose de los servicios públicos domiciliarios, por extensión aplicable al transporte en tanto aquellos y éste tienen carácter esencial, se ha dicho:*

*“La determinación de los costos de los servicios, implica la evaluación de un conjunto de factores que va desde la cobertura y oportunidad en su prestación hasta la eficiencia y clasificación de los distintos tipos de usuarios de los mismos. Si a esto se agrega la circunstancia de que para impulsar el desarrollo en un país, se requiere que sus habitantes dispongan de agua potable, energía eléctrica, medios de comunicación, etc., se aprecia la dimensión del esfuerzo del legislador a fin de conciliar la realidad con los objetivos de justicia social y equidad que se encuentran en el origen y justificación de la organización de los servicios públicos.*

*“La Constitución Política de 1991, se ocupa de la cuestión de manera expresa, en varios de sus preceptos, para deferir a la ley el señalamiento de las competencias y responsabilidades en la prestación de los servicios públicos domiciliarios, su cobertura, calidad y financiación, y el régimen tarifario que tendrá especialmente en cuenta:*

---

<sup>188</sup> “En nuestro ordenamiento jurídico la figura de la parafiscalidad constituye un instrumento para la generación de ingresos públicos, caracterizado como una forma de gravamen que se maneja por fuera del presupuesto –aunque en ocasiones se registre en el-...” Corte Constitucional Sentencia C-543 de 2001 M.P. Alvaro Tafur Galvis.

“1º. Criterios de Costos;

“2º. La Solidaridad Social; y

“3º. El Principio de Justicia Social Distributiva que la ciencia económica denomina de la “redistribución de ingresos”.<sup>189</sup>

*De otra parte, en razón a que se trata de un componente de la tarifa, la inclusión del factor de calidad es de competencia de las autoridades de transporte autorizadas para fijarla. En este orden, de conformidad con lo establecido por el artículo 1º del Decreto 2660 de 1998, le corresponde a las autoridades municipales, distritales y/o metropolitanas fijar las tarifas para el transporte público de pasajeros y/o mixto, en su jurisdicción.*

*Así mismo, el artículo 3º del decreto citado, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 29 y 30 de la Ley 336 de 1996, dispone que el Ministerio de Transporte establecerá la metodología para la elaboración de los estudios de costos que deben servir de base para la fijación de las tarifas, lo cual se produjo mediante la Resolución No. 0004350 de 1998, cuyo artículo 2º determinó la estructura de costos para la elaboración de tales estudios, así: a) Costos variables; b) Costos fijos; y, c) Costos de capital.*

*Pero, igualmente, el artículo 4º de esta misma Resolución señala que “Las autoridades competentes en la determinación de los costos y las tarifas, podrán utilizar adicionalmente otros factores de cálculo que contemplen la calidad del servicio en materia de seguridad, comodidad y operación, siempre y cuando estos factores formen parte del sistema de transporte y estén debidamente justificados técnica y económicamente.”, autorización en la que, para la Sala, encuadra conceptualmente el factor de calidad en el servicio a que se refiere el comentado artículo 25 del decreto acusado, en el entendido de que, como se ha dicho antes, el Alcalde es la autoridad competente para fijar las tarifas en el Distrito Capital.*

#### **Viabilidad de la fiducia y el patrimonio autónomo como mecanismo para la administración de los recursos provenientes del factor de calidad**

*En cuanto al artículo 26, la Sala considera que es parte de la instrumentación necesaria para la ejecución de las políticas diseñadas por la autoridad de transporte competente del Distrito Capital para los fines que le imponen las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 en materia de transporte público colectivo, y en ese contexto desarrolla el mecanismo atrás analizado para la administración de los recursos necesarios para el cumplimiento del índice de reducción de sobreoferta para el mejoramiento de la calidad del servicio, creado en el artículo 20 del decreto acusado.*

*Desde ese punto de vista, si la razón de ser o finalidad de dicha Fiducia es organizar y garantizar la efectiva realización de las actividades y uso o aplicación de medios necesarios para el cumplimiento del índice anotado, y ser apoyo para la autoridad de transporte distrital en la vigilancia, control y verificación de ese cumplimiento, como quiera que la fiduciaria es la encargada de adquirir los vehículos a retirar de circulación, desintegrarlos y concluir su existencia jurídica, así como certificar la culminación del proceso, lo apropiado es que sea quien en virtud del contrato de fiducia se encargue de la administración de los recursos originados en el factor calidad, pues esa administración ha de materializarse en la aplicación de esos recursos al cubrimiento de los costos y gastos que generen las actividades mencionadas y en ningún otro objeto.*

*En esas circunstancias, la constitución del patrimonio autónomo para la administración de esos recursos es una previsión necesaria e inevitable en dicho artículo, tanto que si no lo estuviera se debería entender previsto en virtud de la utilización de la Fiducia para el efecto, pues el patrimonio autónomo es consustancial al contrato de fiducia, como quiera que es el caso típico donde aquél se da, ya que es ni más ni menos que el patrimonio que se constituye para ser destinado a un fin específico, y ello coincide con la definición de Fiducia que el artículo 1226 del Código de Comercio contiene, esto es, “un negocio jurídico en virtud del cual una persona, llamada fiduciante o fideicomitente, transfiere uno o más bienes especificados a otra, llamada fiduciario, quien se obliga a administrarlos o enajenarlos para cumplir una finalidad determinada por el constituyente, en provecho de éste o de un tercero llamado beneficiario o fideicomisario.”*

---

<sup>189</sup> Corte Constitucional, Sentencia C- 580 de 5 de noviembre de 1992. M.P. Dr. Fabio Morón Díaz.

*Visto el conjunto de las medidas bajo estudio, se puede percibir que en ellas se da un instrumento operativo tendiente a garantizar la efectiva racionalización de los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y mejorar la calidad del servicio público de transporte colectivo, conformado por tres piezas fundamentales: De una parte, el índice de reducción de sobreoferta y el factor de calidad entre los componentes de la tarifa y, de otra parte, como elemento de enlace o unión entre esos dos, está la Fiducia, que por lo mismo se constituye en el eje sobre el cual se ejecutan (giran) aquellos, al tiempo que favorece la real destinación específica con que el artículo 25 establece los recursos originados en el factor de calidad, esto es, la de cubrir los costos y gastos de la eliminación de la sobreoferta de cada empresa.*

*Bajo esa perspectiva, y atendiendo el carácter jurídico de la Fiducia, ésta surge como una opción idónea y adecuada para asegurar la aplicación de esos recursos a esa específica destinación, la constitución del patrimonio autónomo como una consecuencia de esa opción, y las actividades que el artículo 26 le asigna a la fiduciaria contratada por cada empresa son las que corresponden al desarrollo del objeto de contrato de Fiducia en relación con los recursos del factor de calidad.*

*Vale reiterar que a la vez ese mecanismo permite que la empresa acceda a los recursos originados en el factor de calidad, solo en la medida en que cumpla con el proceso de desintegración de los vehículos que conforman la sobreoferta, con lo cual se logra a plenitud el propósito de la tarifa en su carácter de contraprestación por un servicio eficiente.*

*Por esa vía se da otra situación que favorece el logro de los anotados objetivos de la normativa examinada, consistente en que la Fiducia evita el riesgo de que los recursos del factor de calidad se destinen a otros fines, y en ello apoya a las empresas en el manejo del patrimonio autónomo que deben constituir con los aludidos recursos y en virtud del contrato de Fiducia les garantiza que no se desvíen hacia objetos distintos de los señalados en las normas, pues la administración de los recursos se traslada a la fiduciaria con la ineludible restricción de que deben destinarlo al fin específico que le señalan las disposiciones acusadas; como igualmente se lo garantiza a la autoridad de transporte competente, de modo que la Fiducia termina siendo un punto de apoyo fundamental para ambos sectores, el de las empresas y el de la Administración Distrital en la realización o ejecución de las políticas en mención.*

*A ello cabe agregar que el contratista de la Fiducia es un sujeto calificado, como quiera que no puede ser otro que una entidad financiera debidamente reconocida y autorizada por el Estado y sujeta a su inspección, vigilancia y control, en los términos de Estatuto Orgánico Financiero; y la especial función que el decreto acusado les asigna explica la conveniencia de que las fiduciarias que pueden contratar las empresas sean aquellas previamente calificadas y autorizadas por la Secretaría de Tránsito y Transporte, como se prevé en el artículo 22 del decreto.*

*Ahora bien, si en la práctica y en lo que lleva de vigencia el decreto acusado no se han dado los resultados deseados y esperados, ya porque las empresas no han transferido a la fiduciaria todos los recursos recaudados hasta la presente o porque los recibidos por las fiduciarias no se han aplicado íntegramente a la destinación que específicamente le señala el Decreto, no es algo que atañe a la legalidad y constitucionalidad del mismo, sino a razones prácticas del cumplimiento de éste, que no son del ámbito de la acción que aquí se decide, sino que son del resorte de los órganos de control y de otras acciones judiciales, en la medida en que puedan implicar situaciones de negligencia e incumplimiento de los deberes constitucionales, legales y reglamentarios de la autoridad de transporte competente en el Distrito capital, o que atenten contra la legalidad o la moralidad en el uso de dichos recursos; sin que haya lugar en forma alguna a relacionar tales situaciones, denunciadas por el actor, con la existencia de este proceso, lo cual sólo sería posible si se hubiera suspendido el Decreto como medida cautelar dentro del plenario, y esa medida fue negada por él a quo. De suerte que hasta tanto se resuelva definitivamente sobre la legalidad del acto acusado, este sigue manteniendo su vigencia y produciendo plenos efectos jurídicos, y por consiguiente las autoridades competentes están en la obligación de hacerlo cumplir.*

#### **Viabilidad de sanciones administrativas por incumplimiento del decreto acusado**

*Finalmente, el artículo 27 del Decreto, en la medida en que se refiere a las sanciones imponibles a las empresas que incumplan las disposiciones del mismo, no está disponiendo nada nuevo ni extraño al régimen legal y reglamentario del servicio público de que aquí se habla, pues de suyo la violación de las normas de dicho régimen puede ser causa de sanción administrativa en los términos que señale la ley, a la cual justamente se remite el citado artículo; de lo contrario sería un régimen inocuo en cuanto a los deberes, obligaciones y prohibiciones que lo conforman.*

Por tanto, ninguna oposición a las normas superiores pertinentes se observa en lo dispuesto en dicho artículo, y es propio de la autoridad de transporte competente, en este caso el Alcalde Mayor, advertir que la violación de las normas que el expida en materia de transporte en el Distrito Capital, pueden acarrearle a las empresas que presten ese servicio las sanciones previstas en la ley.

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional, Sentencia T-026 de 2006

La expedición de las Resoluciones que modifican la capacidad transportadora de las empresas de transporte público colectivo de esa ciudad no corresponde a actos personales y concretos que requieran el consentimiento previo de las empresas. Al contrario, se trata de una de las manifestaciones de los derechos y prerrogativas de la Administración para “introducir las modificaciones que considere necesarias para obtener una mejor organización y funcionamiento del servicio de transporte.” En los asuntos relativos a la prestación del servicio público de transporte, por los intereses generales que el tema involucra, el principio de que para la revocatoria directa debe existir el previo consentimiento del interesado, opera de manera distinta a la regla contenida en el artículo 73 del C.C.A.

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional Sentencia T-1065 de 2007

Para esta Sala de Revisión, tal como se dijo en ocasiones pasadas para casos similares, es clara la improcedencia de la presente tutela, dado que en ella se plantea una discusión que debe ser resuelta por el juez competente y no por el juez constitucional, pues la inconformidad de los demandantes con el contenido de las decisiones administrativas proferidas por la Secretaría de Movilidad sobre la capacidad transportadora de las empresas, corresponde a una clara discusión legal que no involucra derechos constitucionales. La vía alterna de que disponen los demandantes, en las circunstancias concretas, incluye la posibilidad de utilizar un mecanismo complementario suficientemente eficaz para la pronta protección de sus derechos, como lo es la solicitud de suspensión provisional, que debe ser resuelta por la jurisdicción contencioso administrativa al admitir la demanda. Ciertamente, si la actuación de la Secretaría de Movilidad resulta arbitraria y contraria a la ley, como lo denuncian los actores, y si su ejecución les causa un perjuicio que pueda demostrarse al menos sumariamente, la acción de nulidad y restablecimiento del derecho podrá tomar pie en tales circunstancias y acompañarse de la solicitud de suspensión provisional, en los términos del artículo 152 del Código Contencioso Administrativo. La decisión sobre la suspensión debe producirse de inmediato en el caso de ser concedida, por lo cual la prontitud de este mecanismo lo hace eficaz para la protección de los derechos de los accionantes.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 28519 del 20 de mayo de 2008:** “De esta manera dejamos claro que el incremento de la capacidad transportadora se encuentra supeditado a la asignación de nuevas rutas y horarios, precedido de un concurso público. De lo contrario no es factible dicho aumento”.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 90233 del 31 de mayo de 2010:** “... considera este despacho que es viable otorgar un plazo para que las empresas de su jurisdicción cumplan con el registro en el caso de las empresas que los solicitaron sin haber sido conminadas para tal efecto, dicho registro deberá analizarse de acuerdo al plan de rodamiento presentado por la empresa, que deberá contener la programación para la utilización plena de los vehículos a la empresa, determinando la totalidad de los recorridos y frecuencias, contemplando el mantenimiento de los equipos”

**Decreto 170 de 2001 Artículo 44. Racionalización.** Con el objeto de facilitar una eficiente racionalización en el uso de los equipos la asignación de clase de vehículo con el que se prestará el servicio se agrupará según su capacidad así:

Grupo A			4 a 9 pasajeros
Grupo B			10 a 19 pasajeros
Grupo C			20 a 39 pasajeros
Grupo D			más de 40 pasajeros

Para el cambio del grupo de los vehículos autorizados en una ruta, se tendrán en cuenta las siguientes equivalencias:

Del grupo C al grupo B o del grupo B al grupo A, es decir en forma descendente, será de uno (1) a uno (1).

Del grupo A al grupo B o del grupo B al grupo C, es decir en forma ascendente, será de tres (3) a dos (2).

**Concepto Ministerio de Transporte N° 12390 del 06 de marzo de 2008** *“La modalidad del servicio este sujeto a rutas y horarios, como en el caso del servicio Colectivo Municipal, solo se puede otorgar habilitación a una empresa cuando previamente ha logrado la adjudicación de rutas y horarios en la modalidad. En cuanto a la racionalización de los equipos de que trata el artículo 44 del decreto 170 de 2001, trámite que se lleva a cabo a solicitud de parte de la empresa interesada, la empresa debe informar la ruta en donde pretende hacer la racionalización, teniendo en cuenta que para la modalidad del servicio en comento la capacidad está dada por grupos. La racionalización se reconoce mediante un acto administrativo motivado en el que se modifica el acto mediante el cual se fijó capacidad transportadora a la empresa.”*

**Decreto 170 de 2001 Artículo 45. Unificación Automática.** Las rutas autorizadas con anterioridad a la vigencia del presente Decreto podrán unificar la clase de vehículo autorizado en cada una de las rutas asignadas de acuerdo con los grupos señalados, así:

Automóvil campero camioneta		Grupo A			
Microbús.					Grupo B
Bus buseta					Grupo C

## SUBCAPÍTULO 2 VINCULACIÓN Y DESVINCULACIÓN DE EQUIPOS

**Decreto 170 de 2001 Artículo 46. Equipos.-** Las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de Transporte Público Colectivo, Terrestre Automotor de Pasajeros del radio de acción Metropolitano, Distrital y/o Municipal solo podrán hacerlo con equipos registrados para dicho servicio.

**Decreto 170 de 2001 Artículo 47. Vinculación.** La vinculación de un vehículo a una empresa de transporte público es la incorporación de este al parque automotor de dicha empresa. Se formaliza con la celebración del respectivo contrato entre el propietario del vehículo y la empresa y se oficializa con la expedición de la tarjeta de operación por parte de la autoridad de transporte competente.

**Conceptos Ministerio de Transporte N°22850 del 24 de abril de 2008 y N° 26962 del 14 de mayo de 2008** *“De las normas citadas se concluye que los vehículos de servicio público, están destinados a operar por contratos de transporte, que a su vez solo pueden celebrarse con empresas debidamente habilitadas, en conclusión, de nada sirve tener un vehículo de servicio público si no está vinculado a una empresa de Transporte ya sea permanente o temporalmente, por ello, cuando un vehículo de servicio público es embargado, lo correcto sería que la autoridad de conocimiento disponga las implicaciones sobre la vinculación del vehículo embargado, teniendo en cuenta también la intención del interesado en medida cautelar”.*

**Decreto 170 de 2001 Artículo 48. Contrato De Vinculación.** El contrato de vinculación del equipo se registrará por las normas del derecho privado debiendo contener como mínimo las obligaciones, derechos y prohibiciones de cada una de las partes, causales de terminación y preavisos requeridos para ello, así como aquellas condiciones especiales que permitan definir la existencia de prorrogas automáticas y los mecanismos alternativos de solución de conflictos.

Igualmente el clausulado del contrato deberá contener en forma detallada los ítems que conformaran los cobros y pagos a que se comprometen las partes y su periodicidad. De acuerdo con esta, la empresa expedirá al propietario del vehículo un extracto que contenga en forma discriminada los rubros y montos cobrados y pagados, por cada concepto.

Cuando el vehículo haya sido adquirido mediante arrendamiento financiero-Leasing, el contrato de vinculación lo suscribirá el poseedor del vehículo o locatario, previa autorización expresa del representante legal de la sociedad de leasing.

Los vehículos que sean de propiedad de la empresa habilitada, se entenderán vinculados a la misma, sin que para ello sea necesario la celebración del contrato de vinculación.

**Jurisprudencia Administrativa:** Disposición declarada válida. Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 25 de Julio de 2002, Radicación número: 11001-03-24-000-2001-0095-01(6934), CP Olga Inés Navarrete

**Jurisprudencia Administrativa:** Artículo declarado Válido, Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 29 de abril de 2010, Radicación 11001-03-24-000-2004-00204-01, CP María Claudia Tojas Lasso

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 25 de Julio de 2002, Radicación número: 11001-03-24-000-2001-0095-01(6934), CP Olga Inés Navarrete

*La vinculación de un vehículo a una empresa de transporte público es la incorporación de éste al parque automotor de dicha empresa. Se formaliza con la celebración del respectivo contrato entre el propietario del vehículo y la empresa y se oficializa con la expedición de la tarjeta de operación por parte de la autoridad de transporte competente.*

*El Decreto 170 del 2001 prevé la Desvinculación Administrativa de vehículos cuando no existe acuerdo entre las partes para ello, desvinculación que puede ser solicitada por el propietario del vehículo en la forma prevista en el artículo 50, ibídem, o por la empresa, tal como lo dispone el artículo 51 del mismo decreto por las causales allí establecidas. Si bien el contrato de vinculación se rige por el derecho privado de modo que las controversias que pudieren surgir en torno al mismo deberían resolverse por la justicia ordinaria, no debe olvidarse que el servicio público de transporte es un servicio esencial que está bajo el control y vigilancia del Estado lo que lo faculta para tomar este tipo de medidas.*

*Además, en los términos de los artículos 2 y 3 de la Ley 336 de 1996, la seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios constituye prioridad esencial del sector y del sistema de transporte. Para estos efectos, las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizar a los habitantes la eficiente prestación del servicio. Se agrega que el Estado regulará y vigilará la industria de transporte en los términos previstos en los artículos 333 y 334 de la Constitución Política.*

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional, Sentencia T-257 de 2003

*En el presente caso, el accionante no se encuentra en una situación de subordinación pues su vinculación a la empresa de transporte demandada en calidad de afiliado no opera en razón a una jerarquía determinada ni de tipo laboral, sino a una relación que es de origen legal y contractual. Por tal motivo, las diferencias que surjan con ocasión de la ejecución de dicho contrato de afiliación pueden ser resueltas por las vías judiciales que para tal efecto el legislador previó y que corresponden a la justicia ordinaria... en lo que respecta a la condición de indefensión en que el accionante se puede hallar frente la empresa Flota Andrés López de Galarza S.A., considera la Sala que, si bien la empresa accionada a través de su Fondo de Reposición le ha negado al accionante la devolución de los dineros reclamados, con dicha conducta no se vislumbra violación de derecho fundamental alguno, y menos del derecho petición, el cual según la empresa fue resuelto en cada una de las oportunidades en que el accionante inquirió a la empresa sobre este particular. Por esto considera la Corte que la reclamación hecha por el accionante, sólo tienen validez en el ámbito de la relación contractual con la empresa accionada, y es en este contexto de orden legal en el cual ha de desenvolverse, pues no existen los elementos de juicio a partir de los cuales pueda deducirse la vulneración de derecho fundamental alguno.*

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional Sentencia T-1065 de 2007

Se tiene que los supuestos afectados con un acto administrativo tienen a su alcance otro medio de defensa judicial, lo que hace la acción de tutela improcedente salvo que esté probado que hay un perjuicio irremediable y que se demuestre que ese otro medio de defensa judicial no es suficiente para impedir que tal hecho ocurra. No obstante, en el presente caso no se configura un perjuicio irremediable que justifique entrar al fondo de la controversia. Para determinar esto último, es de recordar que la jurisprudencia de esta Corporación ha sostenido que un perjuicio irremediable debe cumplir con los requisitos de necesidad, urgencia, gravedad e inminencia. Por tanto, los derechos a proteger deben ser claros y objetivos, estar sujetos a una amenaza capaz de ocasionar perjuicios irreparables o, cuando estos ya se ocasionaron, que la situación tienda a agravarse con el trámite ordinario previsto en el ordenamiento. De otra parte, las órdenes que imparta el juez de tutela deberán tener la capacidad de evitar que el daño se produzca o, cuando menos, ser capaces de mitigarlo. Es del caso aclarar que los accionantes no alegan expresamente un perjuicio irremediable, pero sí manifiestan que el conflicto surgido con la Secretaría de Movilidad y la Cooperativa accionada les causa perjuicios económicos, pues no han podido operar su vehículo el cual fue adquirido mediante un crédito por el que deben responder. Además, aseguran que de la explotación económica del automotor depende la subsistencia de sus familias. Un supuesto similar se debatió en la sentencia T-753 de 2006, concluyéndose que de estas dos circunstancias, sólo la última podría catalogarse como generadora de un eventual perjuicio irremediable. Sin embargo, en el expediente no reposa prueba alguna que permita acreditar que la subsistencia de las familias de los accionantes dependa exclusivamente de la explotación económica del vehículo que pretenden sea puesto a operar y que esta situación los ponga en una seria amenaza, donde el amparo resulte urgente e impostergable, es decir, que en caso de no otorgarse se cause un daño de tal gravedad, que no pueda ser reparado. No existe en el expediente la certeza de que sus ingresos tienen origen exclusivamente en el vehículo que indican en la acción de tutela como único medio de subsistencia.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 54085 del 17 de noviembre de 2005:** *“Si existen obligaciones de carácter económico derivadas del contrato de vinculación, la parte afectada deberá acudir a la justicia ordinaria para solicitar su exigibilidad.”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 40041 del 4 de noviembre de 2009:** *“El locatario o poseedor del vehículo suscribirá el respectivo contrato de vinculación con la empresa de transporte, habiendo obtenido previamente la autorización expresa del representante legal de la sociedad leasing, requisito indispensable para celebrar el contrato de vinculación. Por tal motivo, es viable que la empresa de transporte a la cual se encuentra vinculado el vehículo se niegue a otorgarle el paz y salvo a la entidad financiera, toda vez que la misma al otorgarle previamente al locatario o poseedor del automotor la autorización expresa para celebrar el contrato, implícitamente es solidaria con el mismo en relación con los deberes y obligaciones contraídos en virtud del multialudado contrato de vinculación del equipo”*

**Concepto Ministerio de Transporte N°48510 del 2 de octubre de 2006:** *“Las disposiciones vigentes en transporte como la Ley 105 de 1993, 336 de 1996 y el decreto reglamentario 170 de 2001, no contempla la figura por usted denominada caja única a través de la cual se controla el producido de los vehículos de acuerdo con el número de pasajeros movilizados. Este mecanismo hace parte de la organización empresarial y opera con la anuencia de los propietarios de los vehículos y de las empresas habilitadas; su organización, diseño y operabilidad depende de las estrategias propuestas. El mencionado esquema empresarial pertenece a la órbita del derecho privado y para prever el sistema de caja única naturalmente que la sociedad transportadora lo debe acordar en el contrato de vinculación, el cual implica la administración directa del equipo por parte de la empresa vinculante, por lo tanto, deberá contratar y pagar el conductor, hacerle mantenimiento al vehículo y garantizar unos ingresos al propietario del automotor. De otra parte, consideramos que la autoridad local debe estudiar la conveniencia de regularlo o no, toda vez que la opción del esquema corresponde como se dijo a la empresa y al propietario del equipo.”*

**Decreto 170 de 2001 Artículo 49. Desvinculación De Común Acuerdo.** Cuando exista acuerdo para la desvinculación del vehículo, la empresa y el propietario o poseedor del vehículo, en forma conjunta, informarán por escrito a la autoridad competente y esta procederá a efectuar el trámite correspondiente desvinculando el vehículo y cancelando la respectiva tarjeta de operación.

**Decreto 170 de 2001 Artículo 50. Desvinculación Administrativa Por Solicitud Del Propietario.** Vencido el contrato de vinculación, cuando no exista acuerdo entre las partes para la desvinculación del vehículo, el

propietario podrá solicitar ante la autoridad de transporte competente la desvinculación, invocando alguna de las siguientes causales, imputables a la empresa:

1. El Trato discriminatorio en el plan de rodamiento señalado por la empresa.
2. El Cobro de sumas de dinero por conceptos no pactados en el contrato de vinculación.
3. El no gestionar oportunamente los documentos de transporte, a pesar de haber reunido la totalidad de requisitos exigidos en el presente Decreto.

**Parágrafo.** El propietario interesado en la desvinculación de un vehículo de una empresa de transporte, no podrá prestar sus servicios en otra empresa hasta tanto no le haya sido autorizada.

**Jurisprudencia Administrativa:** Disposición declarada válida. Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 25 de Julio de 2002, Radicación número: 11001-03-24-000-2001-0095-01(6934), CP Olga Inés Navarrete

**Decreto 170 de 2001 Artículo 51. Desvinculación Administrativa Por Solicitud De La Empresa.** Vencido el contrato de vinculación, cuando no exista acuerdo entre las partes para la desvinculación del vehículo, el representante legal de la empresa podrá solicitar a la autoridad de transporte competente la desvinculación, invocando alguna de las siguientes causales, imputables al propietario del vehículo:

1. No cumplir con el plan de rodamiento registrado por la empresa ante la autoridad competente.
2. No acreditar oportunamente ante la empresa la totalidad de los requisitos exigidos en el presente Decreto para él tramite de los documentos de transporte.
3. No cancelar oportunamente a la empresa los valores pactados en el contrato de vinculación.
4. Negarse a efectuar el mantenimiento preventivo del vehículo, de acuerdo con el plan señalado por la empresa.
5. No efectuar los aportes obligatorios al fondo de reposición.

**Parágrafo 1º.** La empresa a la cual está vinculado el vehículo, tiene la obligación de permitir que continúe trabajando en la misma forma en que lo venía haciendo hasta que se decida sobre la solicitud de desvinculación.

**Parágrafo 2º.** Si con la desvinculación solicitada afecta la capacidad transportadora mínima exigida a la empresa, ésta tendrá un plazo de seis (6) meses improrrogables, contados a partir de la ejecutoria de la resolución correspondiente, para suplir esta deficiencia en su parque automotor.

Si en ese plazo no sustituye el vehículo, se procederá a ajustar la capacidad transportadora de la empresa, reduciéndola en esta unidad.

**Jurisprudencia Administrativa:** Disposición declarada válida. Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 25 de Julio de 2002, Radicación número: 11001-03-24-000-2001-0095-01(6934), CP Olga Inés Navarrete

**Jurisprudencia Administrativa:** Artículo declarado Válido, Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 29 de abril de 2010, Radicación 11001-03-24-000-2004-00204-01, CP María Claudia Tojas Lasso

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado Sección Primera Sentencia, 11 de febrero de 1.999, Expediente No 4825. Consejo de Estado Sección Primera, sentencia del 3 de diciembre de 1.998, Expediente No 4824, CP Libardo Rodríguez. Consejo de Estado Sección Primera, Sentencia de 1º de febrero de 2001, Expediente 6405, CP Olga Inés Navarrete Barrero. Consejo de Estado Sección Primera, sentencia del 8 de febrero de 2001, Radicación 73001-23-31-000-1998-0929-01(6403), CP Gabriel Eduardo Mendoza

**...el Gerente de la Cooperativa demandante no podía dar por terminado el contrato de vinculación del referido vehículo en forma unilateral, sino que debía mediar el consentimiento del propietario del mismo, toda vez que si ella fue la voluntad clara, precisa y sin asomo de ambigüedad expresada por los contratantes en la cláusula décima del contrato, tal documento constituía ley para ellos, conforme lo establece el artículo 1602 del Código Civil, cuya violación fue invocada en sustento de las pretensiones anulatorias.**

*De otra parte, la Sala reitera lo expresado en su concepto por el señor Agente del Ministerio Público ante esta Corporación, en cuanto a que "... el hecho de que el transporte sea un servicio público, no implica que se pueda desconocer la autonomía de la voluntad de los contratantes, quienes son los que deciden en qué momento y por qué motivos terminan el contrato*

**Decreto 170 de 2001 Artículo 52. Procedimiento:** Para efectos de la desvinculación administrativa establecida en los artículos anteriores, se deberá observar el siguiente procedimiento:

1. Petición elevada ante la autoridad de transporte competente indicando las razones por las cuales se solicita la desvinculación, adjuntando copia del contrato de vinculación y las pruebas respectivas.
2. Traslado de la solicitud de desvinculación al representante legal de la empresa o al propietario del vehículo, según el caso por el término de cinco (5) días para que presente por escrito sus descargos y para que presente las pruebas que pretende hacer valer.
3. Decisión mediante resolución motivada dentro de los quince (15) días siguientes.

La Resolución que ordena la desvinculación del automotor reemplazará el paz y salvo que debe expedir la empresa, sin perjuicio de las acciones civiles y comerciales que se desprendan del contrato de vinculación.

**Jurisprudencia Administrativa:** Disposición declarada válida. Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 25 de Julio de 2002, Radicación número: 11001-03-24-000-2001-0095-01(6934), CP Olga Inés Navarrete

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 25 de Julio de 2002, Radicación número: 11001-03-24-000-2001-0095-01(6934), CP Olga Inés Navarrete

*Mal puede afirmarse, como lo hace el actor, que este artículo viola el debido proceso consagrado en el artículo 29 de la Constitución Política puesto que, precisamente está señalando el trámite que debe seguirse en los casos de desvinculación administrativa de vehículos la cual es totalmente procedente en aras de la prevalencia del interés general.*

*Se aduce violación del artículo 48 de la Ley 336 de 1996 que establece las causales de cancelación de las licencias, Registros, habilitaciones o permisos de operación de las empresas de transporte. El actor confunde dos situaciones que son diferentes: una es la relación que existe entre la empresa transportadora y la autoridad competente, tal como lo dispone el artículo 9 de la Ley 336 de 1996, según el cual el servicio público de transporte dentro del país se prestará por empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas de acuerdo con las disposiciones colombianas y debidamente habilitadas por la autoridad de transporte competente y otra muy diferente, es la relación que existe entre la empresa transportadora y los propietarios de vehículos, la cual se rige por el respectivo Contrato de Vinculación.*

*En los artículos 50 a 52 se regula lo relativo a la desvinculación administrativa de vehículos cuando, existiendo un contrato de vinculación, no es posible hacerla por mutuo acuerdo, lo cual es distinto de la cancelación de licencias, registros o habilitaciones a que alude el artículo 48 de la Ley 336 de 1996.*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 17598 del 20 de abril de 2004:** "... las causales de desvinculación de que trata el citado Decreto 170 de 2001, se aplican para los vehículos que se encuentran legalmente vinculados a una sociedad transportadora, por lo tanto, no es factible desvincular administrativamente un automotor invocando una causal diferente a las señaladas en la citada normatividad, como es la vida útil máxima de los vehículos terrestres de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto. (...) Visto lo anterior, si lo accesorio sigue la suerte de lo principal significa que los

*vehículos que cumplen la vida útil deben salir del servicio público de transporte y como consecuencia de ello se entiende que deben ser retirados automáticamente del servicio y desvinculados de la sociedad transportadora a la cual se encuentran afiliados, luego no se requiere que medie acto administrativo o resolución de desvinculación, por cuanto el retiro opera por ministerio de la Ley.”*

**Decreto 170 de 2001 Artículo 53. Pérdida, Hurto O Destrucción Total De Un Vehículo.** En el evento de pérdida, hurto o destrucción del vehículo, su propietario tendrá derecho a remplazarlo por otro, bajo el mismo contrato de vinculación dentro del término de un (1) año contado a partir de la fecha en que ocurrió el hecho. Si el contrato de vinculación vence antes de este término, se entenderá prorrogado hasta el cumplimiento del año.

En el entretanto y para efectos de la capacidad mínima exigida a la empresa, no se tendrá en cuenta este vehículo.

**Jurisprudencia Administrativa:** Disposición declarada válida. Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 25 de Julio de 2002, Radicación número: 11001-03-24-000-2001-0095-01(6934), CP Olga Inés Navarrete

**Concepto Ministerio de Transporte N° 19282 del 27 de abril de 2006:** *“De tal manera que aquellos vehículos de servicio público colectivo de radio de acción urbano que venza la vida útil después del 15 de diciembre de 2005 pueden hacer uso del derecho de reposición de acuerdo con el término previsto en el artículo 53 del Decreto 170 de 2001 (1 año) y el cual podrá aplicarse por analogía.”*

**Decreto 170 de 2001 Artículo 54. Cambio De Empresa.** La empresa a la cual se vinculará el vehículo debe acreditar ante la autoridad de transporte competente los requisitos establecidos en el artículo 59 del presente Decreto, adicionando el paz y salvo de la empresa de la cual se desvincula o el pronunciamiento de la autoridad administrativa o judicial competente.

La autoridad competente verificará la existencia de disponibilidad de la capacidad transportadora de la empresa a la cual se pretende vincular el vehículo y expedirá la respectiva tarjeta de operación.

**Jurisprudencia Administrativa:** Artículo declarado Válido, Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 29 de abril de 2010, Radicación 11001-03-24-000-2004-00204-01, CP María Claudia Tojas Lasso

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 29 de abril de 2010, Radicación 11001-03-24-000-2004-00204-01, CP María Claudia Tojas Lasso

*...de acuerdo con el artículo 334 de la Constitución Política el Estado tiene a su cargo la dirección general de la economía y la intervención en los servicios públicos y privados para racionalizar la economía, entre otros fines, y que varias leyes, entre ellas las reglamentadas por los actos acusados, habilitan al Estado para intervenir y regular la actividad transportadora.*

*En efecto, el artículo 3° de la Ley 105 de 1993 señala que la operación del transporte público “es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad”, y que “para la constitución de empresas o de formas asociativas de transporte no se podrán exigir otros requisitos que los establecidos en las normas legales y en los reglamentos respectivos...Las autoridades sólo podrán aplicar las restricciones a la iniciativa privada establecidas en la ley, que 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”.*

*Por otra parte, el argumento según el cual el cambio de empresa de un vehículo queda sujeto a la voluntad de la empresa a la que estaba vinculado previamente porque ésta podría negar la expedición del paz y salvo, carece de*

*fundamento porque, como se señaló anteriormente, el inciso final del artículo 52 del Decreto 170 de 2001 dispone que “la resolución que ordena la desvinculación del automotor reemplazará al paz y salvo que debe expedir la empresa”.*

*Las normas citadas bastan para concluir que el servicio público de transporte y las relaciones entre las personas que participan en su prestación sí puede ser reglamentado por el Gobierno Nacional, de acuerdo con la ley, y que dichas relaciones no están sometidas exclusivamente a la autonomía de la voluntad de los particulares como pretende el actor.*

*Tampoco prosperará la acusación según la cual las normas demandadas **violan el artículo 84** ibídem que prohíbe a la administración exigir licencias, permisos o requisitos adicionales a los previstos en las normas que reglamenten de manera general un derecho o una actividad, porque establece requisitos para que los propietarios de vehículos puedan cambiarse de una empresa de transporte a otra.*

*La razón de ello es que ninguna de las normas legales en que se fundan los actos acusados reglamenta de modo general y completo el ejercicio de la actividad transportadora. Prueba de ello es que dicha reglamentación está contenida en distintas normas legales, entre ellas el Código de Comercio y las Leyes 105/93 y 336 de 1996, las cuales no agotaron en absoluto la materia tratada; por el contrario, habilitaron expresamente al Gobierno Nacional para que se ocupara de reglamentar distintos aspectos de ella, como quedó demostrado al estudiar los cargos anteriores.*

*Finalmente, señaló el actor que las normas acusadas violaron el artículo 22 de la Ley 336/96...*

*Para sustentar esta acusación afirmó que la norma transcrita autoriza al Gobierno para reglamentar la forma de vinculación de los equipos a las empresas de transporte pero no para reglamentar las relaciones entre transportadores y propietarios de vehículos mediante decreto.*

*El cargo no prospera porque la reglamentación de la forma de vinculación de los vehículos a las empresas de transporte impone **necesariamente** el referirse al comportamiento de las empresas y de los propietarios de los vehículos vinculados sin cuyo concierto es imposible vinculación alguna. Por ello, al regular dichas conductas en los decretos acusados el Gobierno Nacional hizo uso de las facultades que le confirió el artículo 22 de la Ley 336 de 1996.*

*El hecho de que el Gobierno Nacional hubiera expedido decretos para reglamentar la forma de vinculación de los vehículos a las empresas de transporte no entraña irregularidad alguna puesto que para expedirlos se amparó en la potestad reglamentaria, de acuerdo con el artículo 189-11, se ejerce **mediante decretos**, resoluciones y órdenes necesarios para la cumplida ejecución de las leyes.*

**Concepto Ministerio de Transporte N°47120 del 22 de septiembre de 2006:** “1. Si es procedente otorgar autorización para el cambio de empresa a los vehículos que prestan el servicio de transporte público colectivo para pasar a las empresas de transporte masivo alimentador, ya que la norma antes mencionada no estableció que tipo de empresa y además el servicio público de transporte en alimentadores es complementario al prestado en vehículos de transporte público colectivo de pasajeros. Para que esta autorización sea procedente se debe tener en cuenta la vida útil de los vehículos y el término señalado en el contrato de concesión. 2. Si es procedente la autorización para el cambio de empresa a los vehículos que prestan el servicio en empresas de transporte masivo alimentador para el servicio en empresas de transporte público colectivo de pasajeros, toda vez que el inciso 2 del artículo 54 del Decreto 170 de 2001, permite el cambio de empresa de los vehículos de servicio público colectivo de pasajeros y como quiera que el servicio alimentador lo estamos asimilando al colectivo, es procedente la autorización siempre y cuando el vehículo se encuentre homologado para el servicio, tenga menos 20 años de antigüedad y exista disponibilidad de la capacidad transportadora.”

**Concepto Ministerio de Transporte N° 54089 del 17 de noviembre de 2005:** “...El cambio de empresa de un vehículo de servicio Especial al servicio público de transporte Municipal, es viable siempre y cuando exista disponibilidad de la capacidad transportadora de la empresa a la cual se vincula y **el automotor se encuentre homologado para el radio de acción pertinente**”

**Concepto Ministerio de Transporte N°25673 del 2 de junio de 2006:** “Para efectos de autorizar el cambio de un vehículo de una empresa de radio de acción nacional al servicio público de transporte terrestre automotor Municipal, se debe consultar con la Secretaría de Tránsito y Transporte de la respectiva ciudad, toda vez que las autoridades locales tienen la facultad de congelar el parque automotor y en algunas ciudades se vienen implementando los sistemas

*integrados de transporte masivo, donde manejan conceptos de capacidad transportadora global y en algunos casos las reducen teniendo en cuenta los estudios y las equivalencias del nuevo sistema.”*

### **SUBCAPÍTULO 3 TARJETAS DE OPERACIÓN**

**Decreto 170 de 2001 Artículo 55. Definición.** La tarjeta de operación es el documento único que autoriza a un vehículo automotor para prestar el servicio público de transporte de pasajeros bajo la responsabilidad de una empresa de transporte, de acuerdo con los servicios autorizados.

**Jurisprudencia Administrativa:** Disposición declarada válida. Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 25 de Julio de 2002, Radicación número: 11001-03-24-000-2001-0095-01(6934), CP Olga Inés Navarrete

**Decreto 170 de 2001 Artículo 56. Expedición.** La autoridad de transporte competente expedirá la tarjeta de operación únicamente a los vehículos legalmente vinculados a las empresas de transporte público debidamente habilitadas, de acuerdo con la capacidad transportadora fijada a cada una de ellas.

**Jurisprudencia Administrativa:** Disposición declarada válida. Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 25 de Julio de 2002, Radicación número: 11001-03-24-000-2001-0095-01(6934), CP Olga Inés Navarrete

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 25 de Julio de 2002, Radicación número: 11001-03-24-000-2001-0095-01(6934), CP Olga Inés Navarrete

*Así como a la empresa transportadora se le exige obtener la Habilitación que la autoriza para la prestación del servicio público del transporte, a los vehículos que van a prestar el servicio, bajo la responsabilidad de determinada empresa de transporte se les expide una tarjeta de operación que indica que se encuentran autorizados para la prestación de este servicio, exigencia mínima que está dentro de las facultades que corresponden al Estado como responsable de la regulación, control y vigilancia de los servicios públicos.*

**Decreto 170 de 2001 Artículo 57. Vigencia.** La tarjeta de operación se expedirá por el término de dos (2) años y podrá modificarse o cancelarse si cambian las condiciones exigidas a la empresa para el otorgamiento de la habilitación.

**Concepto Ministerio de Transporte N°28988 del 20 de junio de 2006:** *“... el término de vigencia de las tarjetas de operación es por dos (2) años, y no se debe condicionar el término de vigencia de las pólizas, es decir, que si el término de la vigencia de la póliza no coincide al del término de los dos años de vigencia de las tarjetas de operación no es óbice para la expedición por cuanto existen otros mecanismos como los contemplados en el Decreto 170 de 2001 artículo 21 y Decreto 3366 de 2003 artículos 19 y 20 para hacer cumplir los seguros.”*

**Decreto 170 de 2001 Artículo 58. Contenido.** La tarjeta de operación contendrá, al menos, los siguientes datos:

1. De la empresa: Razón social o denominación, sede y radio de acción.
2. Del vehículo: Clase, marca, modelo, número de la placa, capacidad y tipo de combustible.
3. Otros: Nivel de servicio, fecha de vencimiento, numeración consecutiva y firma de la autoridad que la expide.

**Parágrafo.** La tarjeta de operación deberá ajustarse como mínimo a la ficha técnica que para el efecto establezca el Ministerio de Transporte.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 61884 del 13 de diciembre de 2004:** “... No se debe perder de vista que las disposiciones nacionales señalan las condiciones mínimas que debe contener la tarjeta de operación, es decir, los datos exigidos por los Decretos 170 y 172 de 2001 son de carácter enunciativo y no taxativo, por lo tanto las autoridades de transporte local pueden implementar nuevas exigencias con la tarjeta electrónica.”

**Decreto 170 de 2001 Artículo 59. Requisitos Para Su Obtención O Renovación.** Para obtener o renovar la tarjeta de operación, la empresa acreditará ante la autoridad de transporte competente los siguientes documentos:

1. Solicitud suscrita por el representante legal, adjuntando la relación de los vehículos, discriminándolos por clase y por nivel de servicio, indicando los datos establecidos en el numeral 2 del artículo anterior, para cada uno de ellos, como el número de las tarjetas de operación anterior. En caso de renovación, duplicado por pérdida, o cambio de empresa deberá indicar el número de la tarjeta de operación anterior
2. Certificación suscrita por el representante legal de la empresa sobre la existencia de los contratos de vinculación vigentes de los vehículos.
3. Fotocopia la licencia de tránsito de los vehículos.
4. Fotocopia de las pólizas vigentes del seguro obligatorio de accidentes de tránsito – SOAT- de cada uno de los vehículos.
5. Constancias de la revisión técnico-mecánica vigente, a excepción de los vehículos último modelo.
6. Certificación expedida por la compañía de seguros en la que conste que el vehículo está amparado en las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual de la nueva empresa.
7. Duplicado al carbón de la consignación a favor de la autoridad de transporte competente por pago de los derechos que se causen, debidamente registrado por la entidad recaudadora.

**Parágrafo.** En caso de duplicado por pérdida, la tarjeta de operación que se expida no podrá tener una vigencia superior a la de la tarjeta originalmente autorizada.

**Decreto 170 de 2001 Artículo 60. Obligación De Gestionarla.** Es obligación de las empresas de transporte gestionar las tarjetas de operación de la totalidad del parque automotor y entregarlas oportunamente a los propietarios, debiendo solicitar su renovación por lo menos con dos (2) meses de anticipación a la fecha de vencimiento.

Gestionada la nueva tarjeta de operación y para su destrucción, el representante legal de la empresa deberá devolver las tarjetas de operación vencidas dentro de los 3 días siguientes a la fecha de la respectiva entrega...

Las autoridades de transporte competentes deberán implementar los mecanismos necesarios para garantizar que la elaboración y entrega del documento de operación se efectúe en el término previsto.

**Jurisprudencia Administrativa:** Artículo declarado Válido, Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 29 de abril de 2010, Radicación 11001-03-24-000-2004-00204-01, CP María Claudia Tojas Lasso

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 29 de abril de 2010, Radicación 11001-03-24-000-2004-00204-01, CP María Claudia Tojas Lasso

*Por último, adujo el actor que la obligación de gestionar las tarjetas de operación de todos los vehículos que conforman su parque automotor y de entregarlas oportunamente a sus propietarios, así como de solicitar su renovación antes de la fecha de vencimiento, desconoce el derecho de propiedad reconocido en el artículo 669 del Código Civil que comprende la facultad de gestionar y por ello la gestión de las tarjetas de operación corresponde a los propietarios de los vehículos afiliados a las empresas de transporte y no a éstas, a menos que hubieran adquirido el dominio. Por ello, la transferencia de la mencionada facultad a las empresas transportadoras modifica la ley civil y desborda la potestad reglamentaria.*

*Este cargo no prospera por varias razones; la primera de ellas, porque la gestión de la tarjeta de operación no altera la esencia de la propiedad que el artículo 669 del Código Civil define así: “el dominio que se llama también propiedad es el derecho real en una cosa corporal, para gozar y disponer de ella, **no siendo contra ley o contra derecho ajeno**”, expresión ésta que se subraya para denotar que el derecho del propietario para usar, gozar y disponer de sus cosas está sujeto a la ley en sentido amplio.*

*Precisamente en lo que atañe a la posibilidad de gestionar los intereses relacionados con vehículos destinados al servicio público de transporte, el Código de Comercio, las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 y sus decretos reglamentarios, establecen una serie de limitaciones a los derechos de los propietarios de dichos vehículos, derivadas de la necesidad de que el Legislador y el Gobierno Nacional reglamenten dicho servicio y que se justifican, en principio, por la necesidad de proteger los intereses generales que están en juego en la actividad transportadora.*

*En acápites anteriores se describieron ampliamente las normas constitucionales y legales que fijan competencias del Legislador y del Gobierno Nacional para reglamentar la actividad transportadora en vistas de asegurar la racionalidad de la actividad económica relacionada con el transporte, la equidad entre los elementos que participan en el mercado del transporte y la seguridad de todos ellos, entre otros fines.*

*El demandante no demostró que las limitaciones establecidas en los decretos acusados al derecho de propiedad violaran norma constitucional o legal alguna o desbordara la potestad reglamentaria. En consecuencia, las acusaciones en estudio no prosperan.*

**Decreto 170 de 2001 Artículo 61. Obligación De Portarla.** El conductor del vehículo deberá portar el original de la tarjeta de operación y presentarla a la autoridad competente que la solicite.

**Decreto 170 de 2001 Artículo 62. Retención De La Tarjeta De Operación.** Las autoridades de tránsito y transporte sólo podrán retener la tarjeta de operación en caso de vencimiento de la misma, debiendo remitirla a la autoridad que la expidió para efectos de la apertura de la investigación correspondiente.

**Jurisprudencia Administrativa:** Artículo declarado Válido, Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 29 de abril de 2010, Radicación 11001-03-24-000-2004-00204-01, CP María Claudia Tojas Lasso

## **SUBCAPÍTULO 4 REPOSICIÓN**

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado Sección Primera, Sentencia del 3 de Septiembre de 1998, Radicado 4980, CP Juan Alberto Polo

*En el primer cargo se le endilga a la Secretaría de Tránsito y Transporte que no es competente para adoptar la medida en cuestión, por considerar que ello es del resorte del Presidente de la República, en razón de la potestad reglamentaria, y del Ministerio de Transporte, en virtud de los artículos 5º y 7º, entre otros, de la ley 105 de 1.993, así como del Concejo y Alcalde Distrital, en lo que se refiere a dicha potestad en este ámbito territorial.*

*Contrario a lo apreciado por él a quo, la Sala no encuentra que el cargo tenga vocación de prosperar, ante la falta de demostración de la ocurrencia del mismo, puesto que de las normas superiores invocadas como fundamento del mismo no se colige la falta de competencia de la Secretaría de Tránsito y Transporte del Distrito para adoptar la medida atacada. Tales normas se ocupan de aspectos generales, pero sin que lo dispuesto por ellas permita excluir a dicha dependencia de participar en el desarrollo de las materias de que tratan, habida cuenta de que toda autoridad estatal está llamada, por definición y mandato constitucional, a hacer efectivos los cometidos del Estado, en una u otra forma y por virtud de diversos mecanismos, como la descentralización, la desconcentración y la delegación; de modo que todas, potencialmente, tienen la facultad de expedir actos generales o particulares sobre los asuntos de su competencia.*

*Tampoco se observa que por mandato de tales disposiciones superiores se le haya dado a organismo u organismos distintos de la Secretaría de Tránsito del Distrito Capital, la potestad privativa de reglamentar el punto específico de la reposición; y que, por lo mismo, la excluyan de intervenir en ello. Ni siquiera el artículo que se refiere directamente al tema, el 7 de la ley 105 de 1.993, permite inferirlo así, ya que su parágrafo 1, en lo que concierne al Ministerio del Transporte, señala que éste vigilará los programas de reposición, en asocio con las autoridades territoriales competentes. Del resto, lo que dispone es la obligación, a cargo de las empresas involucradas en la actividad, de ofrecer a los propietarios de vehículos programas de reposición y procurar su financiamiento.*

*Lo anterior explica que el a quo, en el examen del cargo, no señale norma alguna, de las que en él se invocan, que haya sido violada por la adopción de la medida en comento y que, por el contrario, en contradicción con la prosperidad del cargo que declara, afirme que “es claro de conformidad con el Decreto 0439 de 1.992” que la Secretaría de Tránsito “sí tenía a su cargo funciones tales como las atinentes a la implementación de programas de tránsito y transporte, los trámites de revisión, retiro y reposición del parque automotor, dentro del marco legal correspondiente, ...”.*

*Ahora bien, el a quo ha derivado la carencia de competencia alegada por el actor, en buena parte, del hecho de que en la sentencia de la Corte Constitucional T-354 de 10 de agosto de 1.994 nada se trató ni se ordenó sobre la reposición del parque automotor, con lo cual deja de lado o no advierte que esta sentencia no es la fuente o el apoyo normativo de la facultad que implica la expedición del acto acusado, sino su aparente causa o motivo, aspecto éste que no genera falta de competencia.*

*De otro lado, la desconcentración al interior del Distrito en lo que se refiere a funciones del Alcalde Mayor, aparece autorizada en una de las disposiciones superiores aducidas como violadas, la contenida en el inciso segundo del artículo 53 del decreto 1421 de 1.993, según el cual, el alcalde, como jefe de la administración distrital ejerce sus atribuciones por medio de los organismos o entidades que conforme a este decreto sean creadas por el Concejo Distrital. (...) De la lectura de las normas superiores invocadas como violadas en el tercer cargo, a saber, los artículos 58 de la Constitución, en tanto garantiza la propiedad privada y demás derechos adquiridos con arreglo a las leyes civiles; y los artículos 3º, numeral 6, inciso 3; 6º y 7º de la ley 105 de 1.993, la Sala no evidencia oposición o contradicción alguna entre el artículo acusado y el tenor de las mismas.*

*En cuanto hace al artículo 58 de la Carta, el demandante no precisa la propiedad o los derechos adquiridos que hayan sido desconocidos o vulnerados por el precepto acusado, ni la titularidad de los mismos; y mucho menos ha demostrado en qué consiste la violación de tales derechos. De este modo no se observa como la disposición impugnada vaya en contravía de lo dispuesto en el canon superior invocado.*

*Porque si del derecho a pedir la reposición se trata, en el cargo no se demuestra que éste tenga el carácter de derecho adquirido, ni como el hecho de fijar un plazo para la reposición de los automotores que por haber sido rechazados en la revisión extraordinaria ordenada por la Corte Constitucional, fueron retirados del servicio, lesione el derecho de propiedad o el supuesto derecho adquirido a la reposición. A ello ha de agregarse, que la reposición es también un deber, por el carácter precario que tienen los derechos derivados de autorizaciones o concesiones para la prestación de servicios públicos, más cuando se trata de servicios de tanta importancia social como el de transporte colectivo de pasajeros, en este caso, urbano.*

*En lo tocante a los artículos 3º, numeral 6, inciso 3; 6º y 7º de la ley 105 de 1.993, se tiene que el primero trata del principio de la libertad de empresa que rige el transporte público; y el segundo, fija en 20 años la vida útil de los vehículos terrestres de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto, y al Ministerio de Transporte el deber de exigir la reposición del parque automotor, garantizando que se sustituyan por nuevos los que hayan cumplido su ciclo de vida útil; mientras que a las autoridades competente territoriales les faculta, entre otras atribuciones, para incentivar la reposición mediante el establecimiento de niveles de servicio diferentes al corriente.*

*El párrafo 1 del artículo 6º en comento, señala fechas límites para el retiro del servicio de determinados vehículos, con radio de acción metropolitano y/o urbano, atendiendo el año del modelo y la edad de los mismos.*

*En los párrafos 2 y 3 se faculta al Ministerio de Transporte para regular la transformación de los vehículos terrestres, y para establecer los plazos y condiciones para reponer vehículos de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto con radio de acción distinto al urbano.*

*El último, artículo 7º, por su parte, como se reseñó en el examen del primero cargo, señala la obligación a cargo de las empresas, involucradas en la actividad, de ofrecer a los propietarios de vehículos programas de reposición, y procurar el financiamiento de los mismos, programas cuya vigilancia corresponde al Ministerio del Transporte, en asocio de las autoridades territoriales competentes.*

*De modo que la cuestionada fijación de una fecha límite para la reposición de los automotores que fueron retirados definitivamente como consecuencia de la revisión extraordinaria de que se viene hablando, vistas las circunstancias de los automotores por reponer, no puede constituir violación del principio de libertad de empresa, porque en nada restringe el ejercicio de este derecho por parte de las empresas dedicadas al transporte, ya que no implica requisito ni exigencia adicional a las señaladas por la ley para constituirse y para funcionar. Por el contrario, se les incentiva en su desarrollo, toda vez que se les permite hacer uso de la capacidad disponible que deja el automotor retirado definitivamente, que su propietario no repuso.*

*De las prescripciones restantes, según el resumen que de ellas se ha hecho, no cabe inferir que la Secretaría de Tránsito y Transporte del Distrito Capital no pudiera fijar la cuestionada fecha, más cuando, en tanto autoridad competente territorial, se le da participación en la vigilancia de los programas de reposición y se le autoriza a incentivarla; y en cuanto a la competencia del Ministerio del Transporte para fijar fechas y plazos de reposición, se encuentra restringida a la reposición de vehículos de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto con radio de acción distinto al urbano, o sea, que dentro de esta competencia no están incluidos los automotores a los que se refiere la norma enjuiciada, que son precisamente de servicio urbano.*

*El hecho de que la reposición deba obedecer a programas que implican la obtención de recursos y la aplicación integral del sistema de transporte, no impide per se que para los vehículos que, con ocasión de la revisión extraordinaria aludida, sean retirados del servicio, se les pueda fijar a sus propietarios una fecha máxima para solicitar su reposición, máxime cuando se trata de vehículos que quedan fuera de servicio por una circunstancia que se puede calificar de extraordinaria, en la medida de que no obedeció a programas ni a previsiones cronológicas, y que al quedar fuera de servicio crearon una capacidad disponible no utilizada y a la cual debía dársele uso. Lo razonable, entonces, era ponerle un límite al no uso de la misma. Además, según se desprende del artículo 6º, párrafo 3, de la ley 105 de 1.993, la solicitud de reposición puede sujetarse a plazos.*

**Decreto 1916 de 1994. Artículo 1º.** Para efectos de lo dispuesto en el inciso 2º del artículo 6º de la Ley 105 de 1993, son autoridades competentes los alcaldes metropolitanos, distritales y municipales, quienes adoptarán la decisión correspondiente de acuerdo con los estudios técnicos del caso.

**Decreto 1916 de 1994. Artículo 2º.** Las normas que con base en este Decreto expidan los alcaldes son aplicables al transporte público urbano de pasajeros.

**Decreto 1916 de 1994. Artículo 3º.** Para la determinación de las necesidades de qué trata el inciso 2º del artículo 6º de la Ley 105 de 1993, el Ministerio de Transporte prestará la asesoría técnica que soliciten los alcaldes.

**Decreto 2150 de 1995 Artículo 138.** *Reposición De Los Equipos De Transporte Terrestre Automotor, De Servicio Público De Carga, De Pasajeros Y/O Mixto.* Con fundamento en los artículos 5o. y 6o. de la Ley 105 de 1993, las autoridades de Tránsito y Transporte de las entidades territoriales, velarán por el cumplimiento de las condiciones establecidas en dichas disposiciones sobre vida útil y reposición del parque automotor.

**Parágrafo.** Corregido Decreto 1090 de 1996 Artículo 1º. A partir del 1o. de enero de 2002, queda prohibida en todo el territorio nacional la repotenciación, habilitación, transformación, adecuación o cualquier otra categoría similar que busque la extensión de la vida útil determinada por la ley, para los equipos destinados al servicio público de transporte.

**Jurisprudencia Constitucional:** Parágrafo declarado Exequible por la Corte Constitucional, Sentencia C-1252 de 2001.

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional, Sentencia C-1252 de 2001.

*Una primera lectura de esta disposición genera algunas dudas sobre su alcance, debido a su redacción poco técnica. Sin embargo, si al leer esta disposición se hace caso omiso de la expresión “contados a partir de la vigencia de la presente ley”, se advierte claramente la voluntad del legislador en postergar hasta el año 1998 el plazo para que todos los vehículos modelo 1970 en adelante sean retirados del servicio.*

*Este sentido es el que efectivamente tiene esa disposición, no sólo porque es el único que razonablemente se desprende de su tenor literal, sino además porque así lo confirma el examen de sus antecedentes legislativos.*

*En efecto, el proyecto que daría lugar a la Ley 336 de 1996 no preveía la prolongación de las fechas límite previstas por la Ley 105 de 1993 para la reposición y retiro de los vehículos, pero finalmente fue incluida una propuesta para ampliar el plazo en un año, en los siguientes términos...La norma aprobada finalmente amplió el plazo hasta 1998 pero el Congreso mantuvo, por defectos de técnica legislativa, la expresión “contados a partir de la vigencia de la presente ley”, lo cual ocasiona las dificultades para comprender el sentido de la disposición.*

*Sin embargo, aclarado el error de técnica legislativa su sentido es claro. Este parágrafo amplía las fechas estipuladas por el parágrafo 1º del artículo 6º de la Ley 105 de 1993, para que los vehículos cuyos modelos fuesen de 1970 en adelante, hasta 1998, fueran retirados del servicio. Así lo entendió la sentencia C-066 de 1999, MP Alfredo Beltrán Sierra, que indicó que ese parágrafo se limitaba “a ampliar las fechas límites que el artículo 6 de la Ley 105 de 1993, en su parágrafo primero ya había establecido para la reposición de equipo automotor”.*

*Precisado el sentido de la norma supuestamente derogatoria, entra la Corte a examinar si los mandatos que ella contiene son contrarios a la disposición acusada, con el fin de determinar si hubo o no derogación tácita. Y la respuesta es claramente negativa, pues ambas normas se refieren a asuntos diferentes.*

*Así, la norma demandada prohíbe, a partir del 1º de enero de 1996, repotenciar, habilitar, transformar o adecuar los vehículos que presten el servicio público de transporte. Ahora bien, la repotenciación o transformación es una figura prevista por el inciso segundo del artículo 6 de la Ley 105 de 1993, que consiste en la posibilidad de que un vehículo, luego de que le sean realizados los cambios requeridos y conforme a una reglamentación del Ministerio del Transporte, pueda prolongar su vida útil hasta por 10 años. Esto significa que, según esa regulación, una vez un vehículo ha llegado al plazo límite en que debería ser retirado del servicio, puede sin embargo prolongar su vida útil, si es transformado o repotenciado. En tal contexto, la disposición acusada prohíbe esa práctica a partir de la fecha indicada*

*Por su parte, la norma supuestamente derogatoria regula otra hipótesis, puesto que prolonga el plazo que la Ley 105 de 1993 había dado a los vehículos del servicio público de transporte. Y es claro que la disposición se refiere a los vehículos*

*no transformados puesto que el párrafo 1º del artículo 6º de la Ley 105 de 1993 establece fechas límites únicamente para los vehículos que no hubieran sido objeto de procesos de repotenciación o transformación.*

*La diferencia de materias entre la norma supuestamente derogatoria y la disposición acusada, que prohíbe la transformación, se ve confirmada, además, por las siguientes consideraciones formales. Así, la norma supuestamente derogatoria amplía las fechas previstas en el párrafo primero del artículo 6 de la Ley 105 de 1993, que se refiere a vehículos no transformados, mientras que la disposición acusada establece un plazo límite para la reposición o transformación de esos vehículos, que es un fenómeno regulado por el párrafo segundo de ese mismo artículo 6 de la Ley 105 de 1993.*

*Por todo lo anterior, se concluye que no le asiste razón al jefe del Ministerio Público en cuanto hace a la posible derogatoria tácita del artículo demandado, puesto que ambas disposiciones se ocupan de asuntos diferentes, a saber: la norma acusada prohíbe, a partir de una cierta fecha, prolongar la vida útil de los vehículos de transporte público por medio de su transformación o repotenciación. Por su parte, la norma supuestamente derogatoria prolonga el plazo para retirar vehículos no transformados de ciertos modelos. En consecuencia, la Corte considera que la disposición acusada está vigente y que, por ende, procede un pronunciamiento de fondo sobre su constitucionalidad.*

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional, Sentencia C-1252 de 2001

*En efecto, la repotenciación, habilitación o transformación de los vehículos destinados al servicio público de transporte es una regulación especial contenida en la Ley 105 de 1993, "Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones", cuyo artículo 6º, párrafo segundo, autorizó expresamente al Ministerio de Transporte para definir, reglamentar y fijar los requisitos para la transformación de los vehículos terrestres que vienen operando en el servicio público de pasajeros y/o mixto, de tal forma que se les prolongue su vida útil hasta por diez (10) años y por una sola vez, a partir de la fecha en que realicen la transformación. (...) Ahora bien, la determinación adoptada en el párrafo impugnado no sólo se ajusta a los parámetros materiales señalados en la norma habilitante sino que también está en consonancia con los propósitos trazados con la habilitación excepcional encaminados a mejorar el desempeño de la función pública y garantizar el goce de las libertades ciudadanas, mediante la supresión de trámites innecesarios.*

*Ciertamente, tal como lo expresa el Ministerio del Medio Ambiente en su intervención, desde el punto de vista de los derechos fundamentales a la salud y al medio ambiente sano no es conveniente seguir repotenciando, habilitando o transformando vehículos con más de veinte años de vida, puesto que con estos procedimientos se acarrearán mayores factores de deterioro ambiental, con las consabidas consecuencias en la salud de los seres humanos.*

*Al respecto valga tener en cuenta que según los datos de la Secretaría de Tránsito y Transporte en 1997 -que cita el Ministerio del Medio Ambiente en su intervención-, se ha determinado que sólo en Bogotá D.C. el 49.24% de los vehículos de transporte público están representados en buses que pertenecen a los modelos 1950 y 1977. Así mismo, de acuerdo con la información del Ministerio de Minas y Energía en 199 el 35% de las emisiones totales de CO2 por consumo de energía corresponden al sector transporte.*

*Así, pues, es evidente la relación de conexidad material entre la medida adoptada en el párrafo del artículo 138 del Decreto 2150 de 1995, con los objetivos que determinaron el otorgamiento de facultades extraordinarias por medio del artículo 83 de la Ley 190 de 1995, los cuales además se identifican con los compromisos internacionales adquiridos por nuestro país para controlar las emisiones antropógenas de gases con efecto invernadero como el CO2 que producen los vehículos automotores.*

*En verdad, mediante la Ley 164 de 1994 se aprobó la "Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático", hecha en Nueva York el 9 de mayo de 1992, en la cual los estados partes preocupados porque las actividades humanas han ido aumentando sustancialmente las concentraciones de gases de efecto invernadero en la atmósfera, y porque ese aumento intensifica el efecto invernadero natural, lo cual dará como resultado, en promedio, un calentamiento adicional de la superficie y la atmósfera de la Tierra y puede afectar adversamente a los ecosistemas naturales y a la humanidad, se comprometieron principalmente a tomar las medidas correspondientes de mitigación del cambio climático, limitando sus emisiones antropógenas de gases de efecto invernadero y protegiendo y mejorando sus*

sumideros y depósitos de gases de efecto invernadero<sup>190</sup>. (...) La prohibición de repotenciar, habilitar o transformar vehículos de servicio público no vulnera el derecho constitucional a la igualdad (art. 13 de la C.P.), toda vez que tratándose de una medida que está fundada en la necesidad de amparar la efectividad de los derechos fundamentales a la salud y al medio ambiente sano (arts. 48 y 79 de la C.P.), el tratamiento legal para los dueños de dichos vehículos se encuentra plenamente justificado.

Además la circunstancia de que con anterioridad a la fecha establecida en la norma acusada, los propietarios de algunos vehículos hubieran podido acogerse a la repotenciación por haber cumplido los veinte años que había fijado en el artículo 6° de la Ley 105 de 1993 como término de vida útil, no implica que los dueños de vehículos con modelos 1982 o 1986 estén imposibilitados para efectuar estos procedimientos antes del vencimiento de dicha fecha.

Al respecto cabe observar, que mal harían estos propietarios en alegar la existencia de un derecho adquirido en lo concerniente al período de vida útil de veinte años señalado en el citado artículo 6° de la Ley 105 de 1993, puesto que se trata de vehículos que por haber estado rodando por espacio de muchos años en el servicio público de transporte, actualmente necesitan ser cambiados o transformados para seguir trabajando en esa actividad por el tiempo autorizado en la citada disposición legal.

Por los mismos motivos no puede aceptarse la violación de los derechos al trabajo y a la propiedad, así como y la libertad de empresa, por cuanto que la prohibición de la repotenciación, habilitación o transformación de los vehículos de servicio público en ningún momento comporta la imposibilidad para los dueños de dichos vehículos de seguir prestando el servicio público de transporte.

### **Reglamentación:**

**Decreto 491 de 1996 Artículo 2°.** El artículo 138 del Decreto 2150 de diciembre 5 de 1995, fundamentado en el artículo 6° de la Ley 105 de 1993, se aplica a los vehículos destinados al servicio público de transporte colectivo de pasajeros y/o mixto, con radio de acción metropolitano y/o urbano. Por tanto las autoridades de transporte y tránsito competentes, velarán porque se cumpla su retiro del servicio de acuerdo con lo establecido en el parágrafo 1° del artículo 6° de la mencionada ley.

**Parágrafo.** Queda prohibido en todo el territorio nacional la repotenciación, habilitación, adecuación, o similar que busque la extensión de la vida útil determinada por la ley para los vehículos destinados al servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto en esta modalidad.

**Decreto 2659 de 1998 Artículo 1°.** Para efectos de esta disposición se entiende por reposición el ingreso al servicio público de transporte de un vehículo nuevo, en sustitución de otro que sale definitivamente del servicio y que será sometido a proceso de desintegración física total, para lo cual se le cancelará su registro o matrícula.

Para obtener la autorización de reposición de un vehículo que haya cumplido su máximo de vida útil, el interesado deberá solicitar previamente a la autoridad competente la cancelación de su matrícula y el Ministerio de Transporte lo dará de baja del Registro Nacional Automotor. El vehículo repuesto no podrá matricularse nuevamente en ningún tipo de servicio.

**Parágrafo.** El proceso de desintegración física total a que se refiere el presente artículo será reglamentado por la autoridad local competente.

---

<sup>190</sup> La ley 164 de 1994, fue revisada por la Corte Constitucional mediante la sentencia C-073 de 1995, en la cual se declaró la exequibilidad de la misma y de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, hecha en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado Sección Quinta, Sentencia del 16 de Octubre de 2003, Radicación 25000-23-26-000-2003-1279-01(ACU), CP Darío Quiñones

*...norma define el concepto de reposición de vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte y, al mismo tiempo, somete la reposición al cumplimiento de ciertos requisitos que deberán ser evaluados por la autoridad pública competente y a la autorización gubernamental de la misma... (...) Con base en lo anterior, la Sala concluye que esas normas autorizan la reposición de vehículos del transporte público si se cumplen varios requisitos expresamente señalados. Dentro de ellos se encuentra la condición de que la reposición sea solicitada por el propietario de un vehículo que preste el servicio público de transporte colectivo. De igual manera, se impone el deber de acreditar i) que se ha llevado a cabo el proceso de desintegración física del correspondiente vehículo a reponer y que definitivamente retira del servicio el vehículo que terminó con su vida útil ii) que previamente se hubiere solicitado la cancelación de la matrícula, el registro, las licencias de tránsito y la tarjeta de operación, iii) que el vehículo a reponer haga parte de la capacidad transportadora de la empresa de transporte y, iv) que la empresa donde pretende ingresar el nuevo vehículo acepte su vinculación.*

*Sin embargo, el supuesto fundamental para cumplir los deberes jurídicos a que se hace referencia consiste en establecer si el vehículo que se pretende cambiar hace parte del parque automotor que presta el servicio público de transporte en Bogotá.*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 613071 del 29 de octubre de 2008** *“El Decreto 2556 de noviembre 27 de 2001 adoptó una medida en materia de reposición de vehículos destinados a vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor colectivo, metropolitano, distrital y municipal de pasajeros. El artículo 1° de la citada normatividad dispone que los propietarios de vehículos de servicio público colectivo de radio de acción metropolitana, distrital o municipal que cumplieron o cumplan el ciclo de vida útil de acuerdo con la ley, tuvieron plazo hasta el 15 de diciembre del año 2005 para hacer efectiva la reposición de su equipo automotor. De otro lado, el parágrafo 1° del Decreto 2559 de 1998, preceptúa lo siguiente: “El proceso de desintegración física total a que se refiere el presente artículo será reglamentado por la autoridad local competente”. Con fundamento en la precitada disposición considera este Despacho que el proceso de desintegración física de los vehículos de servicio colectivo se debe efectuar con base en reglamentación que hubiese expedido la autoridad territorial competente, pero a partir de la Resolución 2680 de 2007 se debe proceder conforme a lo dispuesto en ella”.*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 7227 del 12 de febrero de 2008** *“En los eventos en que no sea posible determinar la destrucción total de un vehículo por los peritos técnico-mecanismos de un organismo de tránsito competente, bastará para cancelar su licencia de tránsito, la certificación expedida por la autoridad competente del lugar donde sucedió el hecho, salvo en los casos de hechos notorios”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 5821 del 26 de mayo de 2009:** *“El proceso de desintegración, así como la autorización de entidades desintegradoras de vehículos de transporte colectivo corresponde a la autoridad local, aplicando las directrices emitidas por el Ministerio de Transporte, ante la inquietud de exoneración de chatarrizar en la entidad desintegradora asignada por el Organismo de Tránsito, no es posible esta autorización”.*

**Decreto 2659 de 1998 Artículo 2°. Modificado Decreto 1926 de 1999 Artículo 1°, Modificado Decreto 2801 de 2000 Artículo 1°, Modificado Decreto 384 de 2001 Artículo 1°.** Los propietarios de vehículos de transporte público colectivo de radio de acción metropolitano, distrital y/o municipal, que por mandato de la ley hayan cumplido su ciclo de vida útil y deban ser retirados del servicio público, podrán reponer el vehículo por uno nuevo dentro de los nueve (9) meses siguientes al 1° de enero de 1999, accediendo a la línea de crédito especial de que trata este decreto, siempre que acrediten el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- a. Que el vehículo a reponer haga parte de la capacidad transportadora de la empresa de transporte;
- b. Que la empresa donde pretende ingresar el nuevo vehículo acepte su vinculación. En ningún caso la empresa que lo vincula podrá exceder la capacidad transportadora máxima total autorizada;

- c. Que el vehículo repuesto salga definitivamente del servicio y sea sometido al proceso de desintegración física total;
- d. Que se haya efectuado la cancelación de la matrícula o registro;
- e. **Derogado Decreto 2556 de 2001 Artículo 5º.**
- f. Para los vehículos de modelos anteriores a 1969 transformados, que fueron retirados del servicio en junio de 1998, los propietarios deberán demostrar que contaban con el contrato de vinculación en dicha fecha y que el mismo no fue objeto de reposición.

**Decreto 384 de 2001 Artículo 1º.** Los propietarios de vehículos de transporte público colectivo de radio de acción metropolitano, distrital y/o municipal, que por mandato de la ley hayan cumplido su ciclo de vida útil y deban ser retirados del servicio público, podrán reponer el vehículo hasta el 31 de julio del año 2001.

**Decreto 2659 de 1998 Artículo 3º.** Para los efectos previstos en el artículo anterior y dentro del término señalado, los propietarios de los vehículos deberán manifestarle por escrito al representante legal de la respectiva empresa su intención de reponer el automotor y de acceder a los programas de reposición, acreditando el cumplimiento de los requisitos establecidos en este decreto. La empresa deberá garantizarle al propietario la permanencia de la afiliación mientras dura el proceso total de reposición, sin perjuicio de las normas sobre desvinculación establecidas en el Decreto 1558 de 1998.

**Decreto 2659 de 1998 Artículo 4º.** Para impulsar la reposición de los equipos de transporte a que se refiere el presente decreto se establece una línea de crédito especial a través del IFI, el cual ofrecerá a los propietarios de los vehículos plazos hasta de 10 años y períodos de gracia hasta de 90 días, con diferentes sistemas de amortización.

Los desembolsos que se efectúen con cargo a esta línea estarán garantizados en por lo menos un 50% por certificados de garantía del Fondo Nacional de Garantías.

En la colocación de los recursos derivados de la mencionada línea de crédito podrán actuar como intermediarios los Bancos, las Corporaciones Financieras, las Compañías de Financiamiento Comercial (tradicionales y especializadas en leasing), las Corporaciones de Ahorro y Vivienda y los Organismos Cooperativos de Grado Superior que tengan cupo de redescuento en el IFI.

**Decreto 2659 de 1998 Artículo 5º.** De conformidad con lo previsto en el artículo 7º de la Ley 105 de 1993, las empresas de transporte y las organizaciones a que se refiere la citada disposición, con radio de acción metropolitano, distrital y/o municipal deberán ofrecer a los propietarios de vehículos programas periódicos de reposición y establecer y reglamentar fondos que garanticen la reposición gradual del parque automotor. Para el efecto contarán con un término máximo de seis (6) meses, contado a partir de la vigencia de este decreto.

Para la reglamentación y funcionamiento de los fondos de reposición, las mencionadas empresas y organizaciones deberán permitir la efectiva participación de los propietarios de los vehículos a ellas vinculados.

Los recursos de los mencionados fondos deberán destinarse exclusivamente a los programas de reposición del parque automotor.

**Decreto 2659 de 1998 Artículo 6°.** La línea de crédito prevista en este decreto se establece igualmente para la renovación del parque automotor con vehículos usados de modelo 1986 en adelante.

**Decreto 2659 de 1998 Artículo 7°.** Para acceder a la línea de crédito a que se refiere el presente decreto, los propietarios de los vehículos deberán presentar la certificación expedida por la respectiva empresa en la cual conste el cumplimiento de lo establecido en el artículo 2° del mismo, sin perjuicio de los requisitos adicionales que de acuerdo con las normas legales y reglamentarias deben exigir las entidades financieras intermediarias para la celebración de operaciones activas de crédito.

**Decreto 2556 de 2001 Artículo 1°.** Los propietarios de vehículos de servicio público colectivo de radio de acción metropolitana, distrital o municipal que cumplieron o cumplan el ciclo de vida útil de acuerdo con la ley, tendrán plazo hasta el 15 de diciembre del año 2005 para hacer efectiva la reposición de su equipo automotor, efecto para el cual las empresas les conservaran la disponibilidad de la capacidad transportadora.

En ningún caso el plazo otorgado en el presente decreto, autoriza a las empresas y propietarios a prestar el servicio de transporte de pasajeros en vehículos que cumplieron o cumplan su ciclo de vida útil, los cuales deberán ser retirados inmediatamente del servicio.

**Parágrafo.** Lo previsto en este artículo se entiende sin perjuicio de la facultad atribuida a las autoridades locales en materia de transporte, para revisar y modificar la capacidad transportadora, de conformidad con los planes de ordenamiento y reestructuración de rutas dentro de su jurisdicción.

**Decreto 2556 de 2001 Artículo 2°.** Las empresas de transporte no podrán cobrar suma alguna a los propietarios de los vehículos a partir del cumplimiento del ciclo de vida útil hasta cuando se efectúe la reposición.

**Decreto 2556 de 2001 Artículo 3°.** Para la implementación de sistemas de transporte masivo, incluyendo las rutas alimentadoras; las autoridades de transporte a nivel local, previo los estudios correspondientes, reducirán la capacidad transportadora global de servicio público de transporte colectivo, de acuerdo con las equivalencias que dichas autoridades establezcan.

Cuando la reposición se realice de acuerdo con las equivalencias señaladas para el sistema de transporte masivo y las rutas alimentadoras, se entiende que las empresas mediante este mecanismo, ocupan su capacidad transportadora en la proporción que corresponda y la reposición se da por cumplida.

**Conceptos Ministerio de Transporte N° 28989 del 20 de junio de 2006 y 46505 del 21 de septiembre de 2006:**

*“Cuando la reposición se realice de acuerdo con las equivalencias señaladas para el sistema de transporte masivo y las rutas alimentadoras, se entiende que las empresas mediante este mecanismo, ocupan su capacidad transportadora en la proporción que corresponda y la reposición se da por cumplida.”*

**Decreto 2556 de 2001 Artículo 4°.** Las empresas que incumplan lo establecido en el presente decreto, serán sancionadas con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos mensuales legales vigentes (smmlv) y el vehículo será inmovilizado.

**Reglamentación:** Resolución 2680 de 2007

**Resolución 2680 de 2007 Artículo 1°.** *Desintegración física.* Se entiende por desintegración física de los equipos de servicio público de transporte colectivo de pasajeros del radio de acción metropolitano, distrital y municipal, la destrucción de todos los elementos componentes del vehículo, hasta convertirlos en chatarra, la cual debe ser realizada por una entidad desintegradora.

**Resolución 2680 de 2007 Artículo 2°.** *Entidades desintegradoras.* Para los efectos previstos en el artículo anterior, se consideran entidades desintegradoras las que se encuentren clasificadas en la actividad comercial y tributaria la CIU Revisión 3-2710 Industrias Básicas del Hierro y el Acero y que certifiquen una actividad de fundición superior a treinta mil (30.000) toneladas de hierro o acero, durante el año anterior a la solicitud de registro como entidad desintegradora.

Las autoridades de transporte del orden metropolitano, distrital y municipal deberán señalar para efectos de la desintegración de los vehículos de su jurisdicción, la entidad desintegradora que debe realizar el proceso de desintegración y expedir el certificado correspondiente, para lo cual exigirá el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- a) Certificado de existencia y representación legal, expedido con una antelación máxima de 30 días hábiles, en el que se determine que dentro de su objeto social se encuentra la actividad comercial y tributaria CIU Revisión 3-2710 Industrias Básicas del Hierro y el Acero;
- b) Certificación suscrita por el representante legal, el contador y el revisor fiscal de la empresa, donde conste que su actividad de fundición fue superior a treinta mil (30.000) toneladas de hierro o acero, durante el año anterior a la solicitud del registro;
- c) Póliza de cumplimiento que garantice la observancia de los requisitos exigidos en la presente disposición;
- d) Cumplir con las normas ambientales vigentes.

**Resolución 2680 de 2007 Artículo 3°.** *Póliza de cumplimiento.* La entidad desintegradora deberá constituir una póliza de cumplimiento que garantice la observancia de la totalidad de los requisitos establecidos en la presente resolución, garantía que deberá tener las siguientes condiciones y contenidos mínimos:

- a) Ser expedida a favor de la autoridad de transporte metropolitana, distrital o municipal respectiva;
- b) Mantenerse vigente durante un año renovable por periodos iguales. En caso de que la entidad desintegradora suspenda su actividad, la póliza deberá extenderse por un año más;
- c) Cubrir el riesgo de incumplimiento de cualquiera de las obligaciones relacionadas con el proceso de inhabilitación y desintegración física de los vehículos que la entidad reciba para la desintegración total y de los cuales expida la certificación de que trata la presente resolución. Igualmente responderá con la veracidad de la información que sea reportada en relación con el proceso de inhabilitación de partes recuperables y desintegración física total de los vehículos y de la correspondiente inspección;

**Parágrafo.** El valor de la cobertura de cumplimiento ascenderá como mínimo a la suma de ciento cincuenta millones de pesos (\$150.000.000,00) moneda corriente, suma que se reajustará anualmente durante el término de vigencia de la póliza, por el índice de precios al consumidor del año inmediatamente anterior, certificado por el DANE.

Se hará efectiva con la ejecutoria de la resolución que dé cuenta del incumplimiento de la entidad desintegradora, y será exigible en tal caso, por el valor total asegurado.

**Resolución 2680 de 2007 Artículo 4°.** *Desintegración física.* Para proceder a la desintegración física del automotor su propietario deberá presentarlo ante la entidad desintegradora autorizada junto con el original de la licencia de tránsito, el certificado de tradición, la tarjeta de operación y el certificado de la revisión técnica expedida por la Sijin.

**Resolución 2680 de 2007 Artículo 5°.** *Verificación del estado del vehículo.* Antes de surtir el proceso de desintegración física total la entidad desintegradora deberá verificar y dejar registrada la siguiente información:

1. Que la solicitud de desintegración física del vehículo fue presentada por el propietario del vehículo.
2. Que el vehículo llegó por sus propios medios a la entidad desintegradora.

**Resolución 3705 de 2007 Artículo 1°.** Los vehículos que con anterioridad a la vigencia de la Resolución 2680 del 3 de julio de 2007, se encontraban pendientes de surtir el proceso de desintegración física por falta de reglamentación y que no pueden llegar a la entidad desintegradora por sus propios medios podrán ser halados o remolcados siempre que se demuestre ante la autoridad de tránsito correspondiente, que el automotor cuenta con los elementos estructurales señalados en el numeral 3 del artículo 5° de la citada resolución.

Los vehículos que se encuentren en las condiciones indicadas en el inciso anterior tendrán plazo para efectuar la desintegración física sin llegar por sus propios medios a la entidad desintegradora, hasta el 15 de noviembre de 2007.

**Parágrafo.** Los vehículos de servicio público de transporte colectivo de pasajeros de radio de acción metropolitano, distrital o municipal que sufran pérdida total como consecuencia de colisión o choque, volcamiento, podrán ser llevados a la entidad desintegradora en grúa.

**Resolución 3705 de 2007 Artículo 2°.** Solo se autorizará el traslado del vehículo a la entidad desintegradora, una vez la Autoridad de Tránsito respectiva verifique que el automotor efectivamente se encontraba dispuesto para el proceso de desintegración.

**Resolución 3705 de 2007 Artículo 3°.** Los vehículos que requieren desplazarse a otro municipio con fines de desintegración, deberán obtener a través de las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte, el permiso correspondiente.

3. Que el vehículo cuenta con el chasis, motor, transmisión, caja de velocidades y carrocería completa, correspondientes a la configuración técnica y a la identificación del mismo. Los datos de verificación física y de identificación del vehículo deben corresponder tanto a los establecidos en la licencia de tránsito, certificado de tradición como a los del certificado de revisión emitida por la Sijin.

Una vez surtida la desintegración física del vehículo, la entidad desintegradora deberá expedir un certificado de desintegración física total, en el que se acredite la descomposición física de todos los elementos integrantes del automotor, de tal manera que garantice la inhabilitación definitiva de todas las partes del mismo.

El certificado se expedirá en papel de seguridad que permita garantizar la confiabilidad del documento y deberá simultáneamente remitirse a través de medios electrónicos al Organismo de Tránsito donde se encuentra matriculado el vehículo.

El Certificado de Desintegración Física Total será suscrito por el representante legal de la entidad desintegradora o por la persona en quien él delegue y deberá contener la clara manifestación de que inspeccionó el estado del vehículo antes de ingresar a la planta:

Identificándolo de acuerdo con la siguiente información:

\* Clase de vehículo y propietario

\* Marca, modelo, número de placa, número de chasis y serial y número de motor.

\* Certificación expedida por la Sijin, donde conste que el vehículo de las características señaladas no ha sido alterado en sus sistemas de identificación.

\* Que surtió debidamente el proceso de inhabilitación definitiva e irreversible de todas las partes del vehículo.

**Resolución 2680 de 2007 Artículo 6°.** *Sistema de información.* Corresponderá a la entidad desintegradora, mantener la información actualizada relacionada con el proceso de desintegración física total de los vehículos y remitirla vía electrónica a la autoridad de tránsito correspondiente, y al Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT.

**Resolución 2680 de 2007 Artículo 7°.** *Cancelación de matrícula.* Para proceder a cancelar la matrícula del vehículo, el propietario deberá presentar el documento original de la licencia de tránsito y de la última tarjeta de operación expedida por la autoridad de transporte. El organismo de tránsito verificará que efectivamente se encuentre matriculado o registrado en el servicio público.

La solicitud de cancelación de la licencia de tránsito y de la tarjeta de operación deberán contener los siguientes requisitos:

1. Solicitud escrita del propietario del vehículo, donde manifieste que el vehículo de transporte colectivo ya fue desintegrado totalmente.
2. Constancia de que el vehículo fue sometido al proceso de desintegración física total expedida por la entidad desintegradora.
3. Presentación y entrega de las placas que identificaban al vehículo como de servicio público colectivo.
4. Licencia de tránsito a nombre del solicitante
5. Tarjeta de Operación vigente hasta la fecha de prestación del servicio.
6. Pago de los derechos que se causen.

**Resolución 2680 de 2007 Artículo 8°.** Las autoridades metropolitanas, distritales y municipales de transporte deberán implementar controles efectivos para garantizar que el proceso de desintegración física se realice conforme lo establecido en la presente resolución, de acuerdo con el mandato contenido en el artículo 21 de la Ley 688 de 2001.

## **SUBCAPÍTULO 5 TIPOLOGÍAS VEHICULARES**

**Reglamentación:** Resolución 479 de 2010

**Resolución 479 de 2010 Artículo 1°.** Modificado Resolución 3172 de 2010 Artículo 2°. Expedir el siguiente Reglamento Técnico aplicable a todos los vehículos con capacidad de 10 pasajeros en adelante, no incluido el conductor, destinados al servicio público de transporte de pasajeros.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 2°.** *Objeto.* Las disposiciones contenidas en el presente Reglamento Técnico están dirigidas a proporcionar accesibilidad a los medios físicos de transporte y a prevenir o minimizar riesgos para la vida e integridad de las personas, ocasionados durante el transporte o en accidentes de tránsito.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 3°.** Modificado Resolución 3172 de 2010 Artículo 3°. *Campo de aplicación.* Las disposiciones contenidas en el presente Reglamento se aplican a todos los vehículos que se ensamblen, fabriquen o

importen para el servicio público de transporte de pasajeros con capacidad de 10 pasajeros en adelante, no incluido el conductor.

Los vehículos objeto del presente Reglamento Técnico son aquellos que se importen, fabriquen o ensamblen y que se encuentran clasificados en las siguientes subpartidas arancelarias del Arancel de Aduanas Colombiano:

Subpartida	Texto Subpartida
87.02	Vehículos automóviles para transporte de más de 10 personas, incluido conductor.
8706009910	Únicamente para los chasis equipados con su motor, de vehículos automóviles de la subpartida 8702909920.
8706009990	Únicamente para los chasis equipados con su motor, de vehículos automóviles de la subpartida 87.02.
8707901000	Carrocerías de vehículos automóviles de la subpartida 87.02.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 4º. Transitorio.** El Ministerio de Transporte en coordinación con el Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación, ICONTEC, desarrollan la Norma Técnica Colombiana para los vehículos de transporte escolar con capacidad inferior a 20 pasajeros. Mientras se desarrolla la norma y su posterior adopción, serán de obligatorio cumplimiento para dichos vehículos los requisitos establecidos en la Resolución 7171 de 2002 expedida por este Ministerio.

**Parágrafo.** Los ensambladores, fabricantes e importadores de carrocerías y vehículos de transporte escolar con capacidad inferior a 20 pasajeros, deberán a partir de la entrada en vigencia del literal b) del artículo 18 del presente reglamento, obtener para los mismos el respectivo certificado de conformidad de producto que cubra los requisitos dimensionales descritos en la Resolución 7171 de 2002 expedido por un organismo de certificación de producto acreditado con la norma GTC 38 o la que la reemplace. Los métodos de ensayo aplicables serán los establecidos en la NTC-5206:2009 según corresponda.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 5º. Modificado Resolución 3172 de 2010 Artículo 4º. Definiciones.** Para los efectos del presente Reglamento Técnico, además de las definiciones contempladas en las normas legales correspondientes, aplican las incluidas en las Normas Técnicas Colombianas NTC-5206:2009, NTC-4901-1, NTC-4901-2, NTC-4901-3, NTC-5701 y NTC-5702, las establecidas en la NTC-ISO 17000, la NTC-ISO 17025, la GTC 38, la NTC-ISO 17020 o las que las reemplacen y las siguientes:

**Organismo de Acreditación.** Es el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia, ONAC, en virtud del Decreto 4738 del 15 de diciembre de 2008.

**Ensamblador o Fabricante.** Se debe entender como el nombre comercial o razón social de la empresa nacional que fabricó o ensambló el chasis, la carrocería o el vehículo.

**Importador.** De acuerdo con el Decreto 2685 de 1999, "es la persona que está obligada a declarar, entendido este como quien realiza la operación de importación o aquella persona por cuya cuenta se realiza". Los importadores se reputan productores respecto de los bienes que introduzcan al mercado nacional.

**Nombre del ensamblador, fabricante y/o importador.** Corresponde al nombre comercial o razón social de la persona o empresa fabricante y/o importadora del producto.

**País de origen.** Lugar de manufactura, fabricación o elaboración final del producto.

**Productor.** Toda persona natural o jurídica que elabore, procese, transforme o utilice uno o más bienes, con el propósito de obtener uno o más productos o servicios, destinados al consumo público.

**Siglas.** Las siglas y símbolos que aparecen en el texto del presente Reglamento Técnico tienen el siguiente significado y así deben ser interpretadas:

ILAC. International Laboratory Accreditation Cooperation (Conferencia Internacional sobre Acreditación de Laboratorios de ensayo).

ISO. International Standard Organization.

NTC. Norma Técnica Colombiana.

OMC. Organización Mundial del Comercio.

ONAC. Organismo Nacional de Acreditación Colombiano.

IAF. International Accreditation Forum.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 6°. Modificado Resolución 3172 de 2010 Artículo 5°. Requisitos.** Las prescripciones establecidas en las Normas Técnicas Colombianas NTC-5206:2009, NTC-4901-1, NTC-4901-2, NTC-4901-3, NTC-5701 y NTC-5702, serán de obligatorio cumplimiento en Colombia tanto para los vehículos de ensamble o fabricación nacional y los importados, en el campo de aplicación del presente Reglamento Técnico.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 25 de febrero 1999, Radicación número: 3544, CP Manuel Santiago Urueta

...siendo una prioridad del Sistema y del Sector Transporte la seguridad de las personas y teniendo en cuenta que el término prioridad es definido en el diccionario de la Real Academia Española como, "Anterioridad de una cosa respecto de otra, o en tiempo o en orden", fácil es concluir que es de la esencia del servicio público de transporte su prestación en debidas condiciones de seguridad, condiciones que fueron fijadas en la resolución demandada, sin que el demandante haya siquiera intentado probar, debiendo hacerlo, que las mismas no cumplan con dicha finalidad.

En consecuencia, no puede decirse que se vulneró el principio de la integración nacional e internacional, pues sobre el mismo prima el de la seguridad, en la medida de que la misma Ley 105 de 1993, que consagra uno y otro principio, expresamente estableció la prioridad de la seguridad de las personas en el Sistema y en el Sector Transporte.

**Parágrafo 1°.** Además de las especificaciones técnicas exigidas en la NTC-5206:2009, los vehículos deben cumplir las siguientes:

1. En el transporte colectivo municipal, distrital y metropolitano, los sistemas que se instalen para el control y contabilización de los pasajeros que acceden al vehículo, no deben obstaculizar ni afectar la entrada y salida de los pasajeros.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 7693 del 20 de marzo de 2003:** *"Al instalar una registradora se restringe el acceso a la salida del automotor, por lo que las demás condiciones de seguridad deben garantizar que es posible la evacuación rápida del microbús en caso de emergencia."*

**Conceptos Ministerio de Transporte N° 52958 del 23 de octubre de 2006 y 86571 del 8 de octubre de 2008:** *"Los vehículos del grupo II como mínimo deben tener una puerta de servicio de pasajeros. No existe norma que permita que a los vehículos que prestan el servicio en el radio de acción intermunicipal o municipal se les instale registradoras, en consideración al control que deben efectuar las empresas de transporte y los terminales de transporte. De otra parte, los equipos deben cumplir con las condiciones de homologación establecidas por la autoridad competente y la disposición citada no permite la colocación de registradoras en los automotores, ni para el radio de acción municipal como intermunicipal, so pena que el vehículo se inmovilice de conformidad con el artículo 48 del Decreto 3366 de 2003".*

2. Los vehículos de servicio público de transporte de pasajeros intermunicipal y especial, podrán tener instalado baño siempre y cuando el mismo cuente con sistema de ventilación exclusivamente desde el exterior del vehículo, su cierre

debe ser hermético y solo se podrán emplear para su limpieza las sustancias especiales recomendadas por su fabricante.

3. La longitud máxima de los vehículos de servicio público colectivo y especial de pasajeros de que trata la NTC-5206:2009, serán:

Vehículos Rígidos de dos ejes: 13,30 metros.

Vehículos Rígidos de tres ejes: 14,00 metros.

Vehículos Articulados: 18,50 metros.

4. En los vehículos Clase I de la NTC-5206:2009 la altura de visibilidad superior deberá ser como mínimo 1500 milímetros y no la consignada en la tabla 7 de dicha norma.

5. En los vehículos Clase II de la NTC-5206:2009 la altura de bodega dispuesta entre ejes delantero y trasero deberá ser máximo de 1250 milímetros.

**Parágrafo 2°.** Para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros por carretera, entre las ciudades donde se estén implementando Sistemas de Transporte Masivo y Sistemas Estratégicos de Transporte Público –SETP– y sus municipios contiguos, denominado transporte intermunicipal de cercanías, se homologarán buses rígidos o articulados, con capacidad entre 80 y 120 pasajeros, cumpliendo con las características y especificaciones establecidas en la clase 1 de la NTC-5206:2009.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 7°.** A partir del 1° de enero de 2012 los vehículos destinados al servicio público de transporte colectivo de pasajeros por carretera y especial, con capacidad superior a 19 pasajeros no incluido el conductor, deberán cumplir con el método de ensayo para medir la resistencia mecánica de la estructura, previsto en el Reglamento 66R00 de las Naciones Unidas prescripciones uniformes relativas a la homologación de los vehículos de gran capacidad para el transporte de personas.

**Parágrafo. Modificado Resolución 3172 de 2010 Artículo 6°.** Mientras en el país no existan laboratorios acreditados o reconocidos que permitan evaluar la resistencia mecánica de la estructura según el numeral 5.12.1 de la NTC-5206:2009 (cumplimiento de Reglamento R66), se aprobará la resistencia estructural únicamente con el cumplimiento del numeral 5.12.3 (Ensayo de carga en techo y lateral). Aquellas estructuras que cumplan con las descripciones prescritas en el Reglamento R66 de las Naciones Unidas, no se les debe aplicar los requisitos del numeral 5.12.3.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 8°. Modificado Resolución 3172 de 2010 Artículo 7°.** Los ensambladores, fabricantes e importadores de carrocería, chasises y vehículos deberán, dentro del año siguiente a la publicación del presente acto administrativo, certificar su sistema de gestión de la calidad con la Norma ISO 9001, con un alcance que cubra su manufactura y/o ensamble. La certificación debe ser otorgada por un organismo de certificación acreditado dentro del subsistema nacional de calidad establecido en el Decreto 3257 de 2008, verificable anualmente.

**Parágrafo 1°.** En el caso de los importadores, deberán presentar la certificación del sistema de gestión de la calidad con la Norma ISO 9001, con un alcance que cubra al menos su línea de producción del país de origen de los chasises, de las carrocerías o de los vehículos que importen al país.

**Parágrafo 2°.** Los fabricantes de carrocerías y ensambladores de chasises que se constituyan e inscriban como tales ante el Ministerio de Transporte con posterioridad a la publicación de la presente resolución, deberán obtener la certificación del sistema de gestión de calidad, de que trata este artículo, dentro los seis (6) meses siguientes, contados a partir de la fecha de la señalada inscripción.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 9°. Normas Técnicas Colombianas Referentes.** De acuerdo con el numeral 2.4 del artículo 2° del Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio - OTC de la OMC y de conformidad con el artículo 8° de la Decisión 562 de la Comisión de la Comunidad Andina, el presente Reglamento Técnico se basa, además de la NTC-5206:2009, en las siguientes Normas Técnicas Colombianas:

- NTC-5701: Vehículos Accesibles con características para el transporte urbano de personas incluidas aquellas con movilidad y comunicación reducida. Capacidad mínima de 9 pasajeros más el conductor.

- NTC-5702: Vehículos Accesibles con características para el transporte urbano de personas incluidas aquellas con movilidad y comunicación reducida. Capacidad igual o menor a 8 pasajeros más el conductor.
- NTC-957:1997. Práctica para ensayar la resistencia al agua de los recubrimientos en humedad relativa de 100 por ciento.
- NTC-1020:1999. Sistemas de Combustibles. Camiones y Tractocamiones.
- NTC-1141. Automotores. Extintores Portátiles.
- NTC-1156:1998. Procedimiento para el ensayo de la cámara salina.
- NTC-1467:2001 Materiales para vidrio - acristalamiento - de seguridad utilizados en vehículos de seguridad y en equipos de vehículos automotores que operan en carreteras.
- NTC-1570:2003 Disposiciones uniformes respecto a cinturones de seguridad de retención para ocupantes de vehículos automotores.
- NTC-4821:2005 Instalación de componentes del equipo completo para vehículos con funcionamiento dedicado GNCV o biocombustible gasolina, GVCV.
- Las NTC aquí referenciadas corresponden a los Anexos que hacen parte integral del presente Reglamento Técnico.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 10. Modificado Resolución 3172 de 2010 Artículo 8º.** *Procedimiento para evaluar la conformidad.* Los ensambladores, fabricantes e importadores de carrocerías y vehículos, deberán obtener para los vehículos del campo de aplicación del presente Reglamento Técnico el respectivo certificado de conformidad de producto que cubra los requisitos del producto y los ensayos descritos en la norma NTC-5206:2009, NTC-4901-1, NTC-4901-2, NTC-4901-3, NTC-5701 y NTC-5702, según corresponda, expedido por:

1. Un organismo de certificación de producto, acreditado con la GTC 38 o la norma que la reemplace. El organismo que expida el certificado de conformidad requerido por el presente Reglamento Técnico, deberá soportar dicho certificado en resultados de ensayos realizados en laboratorio acreditado con la NTC-ISO 17025 ante el organismo de acreditación o en resultados de inspecciones realizadas por un organismo de inspección tipo A acreditado con la norma NTC-ISO 17020 ante el organismo de acreditación, o
2. Un organismo de certificación internacional acreditado ante la IAF soportado en ensayos realizados en laboratorios acreditados por un organismo de acreditación que haga parte de los acuerdos de reconocimiento en la IAF, ILAC y organismos similares.

**Parágrafo 1º.** Los ensayos descritos en las Normas Técnicas Colombianas NTC-5206:2009, NTC-4901-1, NTC-4901-2, NTC-4901-3, NTC-5701 y NTC-5702, y las demás normas que se refieren en las mismas y en el presente Reglamento, deberán realizarse en laboratorios acreditados por el organismo de acreditación.

Mientras no exista en el país laboratorios acreditados, los certificados de conformidad expedidos por los organismos de certificación de producto de chasis, carrocerías y vehículos ensamblados o fabricados en el país, podrán soportarse en ensayos realizados en laboratorios de empresa o en laboratorios nacionales o internacionales de tercera parte no acreditados, que hayan sido evaluados por dicho organismo certificador bajo los criterios establecidos en la norma ISO 17025.

**Parágrafo 2º.** La certificación de producto debe hacerse como se reconoce en el sistema de acreditación nacional como Sello de Calidad o Examen Tipo. Se hará seguimiento a la certificación de producto teniendo en cuenta la certificación modelo que se expidió; esta se realizará como mínimo una vez cada dos años por el ente certificador.

El seguimiento de tipo se realizará en la certificación de modelo, una única vez y el seguimiento de rutina se realizará como mínimo una vez cada dos años por el ente certificador.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 11. Modificado Resolución 3172 de 2010 Artículo 9º.** Los ensambladores, fabricantes e importadores de carrocerías y vehículos deberán obtener para los vehículos con capacidad superior a 79 pasajeros, no incluido el conductor, el respectivo certificado de conformidad de producto que cubra los requisitos técnicos de producto previstos en las Normas Técnicas Colombianas NTC-4901-1, NTC-4901-2, NTC-4901-3, NTC-5701 y NTC-5702, según corresponda.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 12. Modificado Resolución 3172 de 2010 Artículo 10.** *Certificación para demostrar la conformidad.* Previa a la homologación de vehículos que se ensamblen, fabriquen o importen para el servicio público con capacidad de 10 pasajeros en adelante no incluido el conductor, deberán demostrar su cumplimiento a través de un certificado de conformidad, conforme lo establezca la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio en un plazo de dos (2) meses a partir de la publicación de la presente resolución.

**Parágrafo 1º.** Se aceptarán como equivalentes para efectos de homologación, los ensayos y resultados de los procedimientos de evaluación de la conformidad basados en las siguientes normas internacionales:

1. Para efectos de la NTC-5206:2009, la Regulación 107 de las Naciones Unidas es válida para todos los ensayos, excepto para los siguientes requisitos, que se deberán verificar contra la NTC-5206:

2.5.3 Masas.

3.5.4 Condiciones de carga.

4.5.7.2 Sistemas de combustible.

5.5.7.3 Manejo central de seguridad.

6.5.9.9 Silla del conductor.

7.5.10 Iluminación exterior.

8.5.11 Resistencia a la corrosión.

9.5.13 Indicadores de ruta.

2. Regulación R66 de las Naciones Unidas válida para el requisito 5.12 resistencia Mecánica de la superestructura de la NTC-5206:2009.

3. Para efectos del cumplimiento de la NTC-5206 son válidas para los requisitos y ensayos de los numerales 5.7.2.1, 5.7.2.2.1, 5.7.2.2.2, 5.7.2.2.3 y 5.7.2.3.1, las normas ECE R 34 Test de impacto frontal y posterior a los tanques hechos de material plástico o Directiva 70/221/EEC Requerimientos para tanques de combustible o FMVSS 301 Requerimientos del desempeño del sistema de combustible a impactos frontales laterales y posteriores (Estados Unidos). Son válidos para los requisitos y ensayos del numeral 5.7.2 las normas FMVSS 303 y FMVSS 304 o ECE R 110.

4. Para efectos del cumplimiento del tema de frenos establecido en las NTC-5206:2009, NTC-4901-1, NTC-4901-2 y NTC-4901-3 son válidas para los requisitos y ensayos lo establecido en el Reglamento Técnico aplicable a los componentes del sistema de frenos establecido en la Resolución 1001 del 23 de abril de 2010 expedida por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo o la norma que la modifique o sustituya.

**Parágrafo 2º.** Una vez que se expida el Certificado de Conformidad según lo establece la presente resolución, el Organismo de Certificación de producto deberá registrar la información del mismo en la funcionalidad de homologación de vehículos del sistema HQ-RUNT, de acuerdo con las características operativas, tecnológicas y de conectividad establecidas por el Ministerio de Transporte. Los certificados de conformidad expedidos por entes certificadores del exterior, deberán ser remitidos al Ministerio de Transporte en idioma español, quien lo registrará en el sistema HQ-RUNT.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 13. Requisitos para la Homologación.** Los fabricantes, ensambladores e importadores interesados en comercializar en el país un producto de que trata el presente reglamento deberán homologarlo ante el Ministerio de Transporte atendiendo el siguiente procedimiento:

1. Obtener el Certificado de Conformidad

2. Realizar la homologación a través del Sistema de Homologación en línea del Registro Único Nacional de Tránsito RUNT, cumpliendo con los siguientes requisitos:

- a. Estar previamente inscrito ante el Ministerio de Transporte como importador, ensamblador o fabricante de chasis, vehículo o carrocería.
- b. Presentar solicitud en el sistema, anexando los planos a escala 1:20 con vistas internas, laterales, frontales y superiores para el caso de carrocerías y vehículos carrozados y catálogos del producto dados por el fabricante cuando se trate de chasis.
- c. Consignación de los derechos causados por concepto de trámite.

**Parágrafo.** Para la homologación de un prototipo, el Ministerio de Transporte confrontará los datos consignados en el Sistema de Homologación en línea del RUNT y el Certificado de Conformidad con los requisitos establecidos en la NTC – 5206:2009 y demás normas.

**Parágrafo 2º. Adicionado Resolución 3172 de 2010 Artículo 11.** Los documentos de que trata el presente artículo deberán estar suscritos en idioma español o en otro idioma con la respectiva traducción.

**Parágrafo 3º. Adicionado Resolución 3172 de 2010 Artículo 11.** Los importadores, ensambladores y fabricantes de carrocerías podrán homologar vehículos, cumpliendo con el presente reglamento, antes de la fecha prevista en el literal b) del artículo 18 de la Resolución 00478 de 2010.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 14. Responsabilidad de Ensambladores, Fabricantes e Importadores.** La responsabilidad civil, penal y/o fiscal originada en la inobservancia de las disposiciones contenidas en el presente Reglamento Técnico, será la que determinen las disposiciones legales vigentes y recaerá en forma individual en los ensambladores, fabricantes e importadores en Colombia, según aplique, y en el organismo de certificación que dio la conformidad a los productos sin que se cumplieran las prescripciones contenidas en esta Resolución.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 15. Régimen Sancionatorio.** Sin perjuicio de lo contemplado en las demás disposiciones legales vigentes, no se permitirá la comercialización dentro del territorio Colombiano de los productos aquí contemplados, que no cumplan con los requisitos técnicos establecidos, con fundamento en los procedimientos de evaluación de la conformidad definidos en el presente Reglamento Técnico.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 16. Vigilancia y Control.** La Superintendencia de Puertos y Transporte vigilará para que los fabricantes e importadores cumplan todo lo establecido en el presente Reglamento, para tales efectos podrá efectuar visitas de inspección y verificación del cumplimiento de las certificaciones con la norma y el presente Reglamento.

De conformidad con lo establecido en el Sistema Nacional de Normalización, Certificación y Metrología, le corresponde a la Superintendencia de Industria y Comercio, SIC, el control y vigilancia de los laboratorios acreditados, Organismos de Certificación y Organismos de Inspección.

**Parágrafo.** El Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Puertos y Transporte de oficio o a petición de parte podrá someter a verificación del cumplimiento de los requisitos a los vehículos de que trata el presente reglamento técnico.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 17. Anexos.** Hacen parte integrante de la presente resolución la NTC-5206:2009, NTC 4901-1, 4901-2, 4901-3 Normas Técnicas mencionadas en el presente documento y las referenciadas en las mismas.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 18. Vigencia.** De conformidad con lo señalado en el numeral 2.12 del Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio de la OMC y con el numeral 5 del artículo 9º de la Decisión 562 de la Comisión de la Comunidad Andina, el presente Reglamento entrará en vigencia así:

a) Para el proceso de homologación empleando el Sistema de Homologación en línea del RUNT, previsto en el numeral 2 del artículo 13 del presente reglamento, una vez entre en operación la funcionalidad del sistema en el Registro Nacional Automotor.

b) Para los demás aspectos contemplados en la presente resolución, doce (12) meses después de la publicación en el **Diario Oficial**, excepto los términos especiales contemplados en la misma.

**Adicionado Resolución 3172 de 2010 Artículo 12.** c) La homologación de los vehículos buses rígidos o articulados de que trata el parágrafo 2° del artículo 6° Requisitos, de la presente resolución, podrá realizarse a partir de la fecha de publicación de la presente resolución.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 19. Autoridades competentes.** Las autoridades competentes para el desarrollo del transporte municipal, distrital y metropolitano, exigirán en sus licitaciones, respecto de los equipos, el cumplimiento de la presente resolución.

**Resolución 479 de 2010 Artículo 20. Modificado Resolución 3172 de 2010 Artículo 13. Derogatorias.** A la entrada en vigencia del literal b) del artículo 18 de la presente resolución, quedan derogadas todas las normas que le sean contrarias, en especial las Resoluciones 7126 de 1995, 5411 de 2007 y 4659 de 2008.

**Parágrafo.** Todas las homologaciones de las carrocerías y vehículos objeto de la presente resolución realizadas con anterioridad al término establecido en el literal b) del artículo 18 del presente Reglamento y que no cumplan los requisitos establecidos en las normas NTC-4901-1, NTC-4901-2, NTC-4901-3, NTC-5701, NTC-5702 y NTC-5206:2009 y en el presente Reglamento, quedan derogadas a la entrada en vigencia del citado literal, excepto los formatos de ficha técnica de homologación.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 25 de febrero 1999, Radicación número: 3544, CP Manuel Santiago Urueta

De acuerdo con lo expuesto por el actor, al señalar el artículo 3°, numerales 6 y 7, de la Resolución 07126 de 1995, respectivamente, las especificaciones de las puertas de ascenso y descenso, y la altura del suelo al estribo de los vehículos de transporte público, está violando el principio de la libre competencia, pues, a su juicio, sólo las grandes empresas transportadoras podrán hacer la cuantiosa inversión que demanda el adecuar los vehículos a las especificaciones exigidas por la resolución acusada.

Sobre el particular, esta Corporación considera que no le asiste razón al demandante, dado que es competencia del Ministerio de Transporte, de acuerdo con lo estipulado en el artículo 2°, numeral 4, del Decreto 2171 de 1992, regular las condiciones técnicas mínimas de los vehículos de transporte para que operen dentro de los límites de seguridad, aspectos precisamente regulados por la resolución demandada, como lo indica su encabezamiento: "Por la cual se establecen las características y especificaciones técnicas y de seguridad para los vehículos de transporte público colectivo de pasajeros".

Ahora bien, no se discute que el adecuar los vehículos a las especificaciones y características determinadas en el acto demandado implica una erogación. Sin embargo, ello no puede considerarse como una violación a la libertad de empresa, ya que tal y como lo consagra el artículo 333 de la Carta Política, la actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común, lo cual, para la Sala, aplicado al caso analizado, significa que bien podía la entidad demandada, en ejercicio de la atribución a ella otorgada, señalar las especificaciones técnicas contenidas en los actos demandados, con las cuales se pretende lograr una mayor seguridad para los usuarios del servicio de transporte público, seguridad que, al tenor del artículo 2° de la Ley 105 de 1993, "constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte.

**Resolución 512 de 2011 Artículo 1°.** Suspéndase la entrada en vigencia de las Resoluciones números 00479 de febrero 22 de 2010 y 003172 de agosto 3 de 2010 hasta tanto se surtan los procesos de notificación, en cumplimiento de las normas legales pertinentes.

#### **Reglamentación:**

**Resolución 3199 de 1999 Artículo 2°.** Los vehículos clase automóvil destinados a la prestación del servicio público de transporte colectivo sujetos a rutas y horarios, que se registren a partir de la vigencia de esta resolución, además de las condiciones establecidas por el Código Nacional de Tránsito, deberán cumplir las siguientes:

- Portar un letrero luminoso colocado en la parte delantera de la capota, cuya cara anterior exhiba la leyenda "COLECTIVO".

-Llevar impresa la leyenda "SERVICIO PÚBLICO" en letras de siete (7) centímetros de alto, tres y medio (3½) centímetros de ancho y ocho (8) milímetros de espesor, colocada en las puertas laterales delanteras y sobre la tapa del baúl.

-Estar pintados según los colores y distintivos registrados por la empresa ante la autoridad de transporte competente.

**Resolución 7777 de 2001 Artículo 1º.** Los vehículos clase AUTOMOVIL destinados a la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en el radio de acción municipal, distrital y/o metropolitano, además de las condiciones exigidas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, cumplirán las siguientes características y especificaciones mínimas generales:

1. Deben tener cuatro (4) puertas laterales.
2. La cabina de pasajeros acomodará hasta cinco (5) personas, incluido el conductor, con un módulo de espacio por pasajero no inferior a 420 milímetros de ancho a la altura de los hombros y con módulo de silletería de 700 milímetros.
3. La bodega o espacio para el equipaje debe tener una capacidad no inferior a 0.20 metros cúbicos.
4. Deben tener instalados en cada silla, incluida la del conductor, cinturones de seguridad.
5. La potencia debe asegurar una relación mayor a un (1) HP SAE neto a nivel del mar, por cada treinta (30) kilogramos de peso bruto vehicular.

## **SUBCAPÍTULO 6 SALIDA DE EMERGENCIA**

**Ley 769 de 2002 Artículo 31. Salida de emergencia.** Todo vehículo dedicado al transporte colectivo de pasajeros debe tener como mínimo una salida de emergencia en cada uno de sus costados adicionalmente a las puertas de ascenso de pasajeros. El Ministerio de Transporte definirá las características técnicas correspondientes

**Reglamentación:** Resolución 5666 de 2003

**Resolución 5666 de 2003 Artículo 1º. Objeto.** La presente resolución tiene por objeto definir y reglamentar las características técnicas de las salidas de emergencia que deben tener los vehículos destinados al transporte colectivo de pasajeros.

**Parágrafo.** Los vehículos destinados al servicio colectivo particular de personas, estarán sometidos a las condiciones establecidas en la presente reglamentación.

**Resolución 5666 de 2003 Artículo 2º. Ámbito de aplicación.** La presente resolución tendrá aplicación en todo el territorio nacional y será deber de las autoridades del orden territorial y nacional velar por el estricto cumplimiento por parte de importadores, ensambladores, fabricantes de carrocerías, empresas de transporte y propietarios de vehículos.

**Resolución 5666 de 2003 Artículo 3º. Definiciones.** Para la interpretación y aplicación de la presente resolución, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

-Claraboya o escotilla de emergencia. Salida localizada en el techo del vehículo que permite la evacuación de los ocupantes en circunstancias excepcionales o de emergencia.

-Masa en vacío en orden de marcha (MK) (KG). Masa del vehículo sin ocupantes ni carga, aumentada en 75 kg por la masa del conductor; agregada la masa del combustible, correspondiente al 90% de la capacidad del depósito especificado por el fabricante, y las masas del líquido de refrigerante, del lubricante, de las herramientas y de la rueda de repuesto, en su caso.

-Puerta de emergencia. Salida adicional a la puerta de ascenso de pasajeros que permite la evacuación de los ocupantes en circunstancias excepcionales y en caso de emergencia. La puerta del conductor no podrá ser considerada como puerta de emergencia.

-Salida de emergencia. Puertas, ventanas y claraboyas o escotillas destinadas a la evacuación emergente y prioritaria de los pasajeros de un vehículo.

-Vehículo de transporte colectivo. Unidad automotriz con capacidad superior a diez (10) pasajeros sin incluir el conductor.

-Ventana de emergencia. Salida lateral o posterior de un vehículo, sencilla o doble, no necesariamente acristalada, destinada a ser utilizada por los pasajeros como salida, únicamente en casos de emergencia.

**Resolución 5666 de 2003 Artículo 4º. Generalidades.** Los vehículos destinados al transporte colectivo de pasajeros deberán poseer como mínimo una (1) salida de emergencia por cada costado dispuesta en forma alterna, de conformidad con lo establecido en las Resoluciones 1222 del 28 de abril de 1994, 7126 del 11 de octubre de 1995 y 7171 del 31 de mayo de 2002 o en la norma técnica colombiana que adopte el Ministerio de Transporte.

**Parágrafo.** En vehículos articulados, cada sección rígida será tratada independiente para la determinación del número de pasajeros. La comunicación entre las partes rígidas no será considerada como una salida de emergencia.

**Resolución 5666 de 2003 Artículo 5º. Características.** Las salidas de emergencia deberán cumplir con las siguientes características:

#### 1. Ventanas de emergencia

-Deben ser de fácil y rápida remoción, accesibles desde el interior del vehículo.

-Poseer mecanismos de expulsión o fragmentación.

Las ventanas con vidrios de expulsión, deben poseer dos ganchos de acción inmediata que permitan desprender totalmente el vidrio.

Las ventanas con vidrios de fragmentación deben poseer como mínimo un martillo con punta de tungsteno que permita romper la totalidad del vidrio. Los vidrios de fragmentación deben romperse sin riesgo de accidente corporal.

-Todos los vidrios utilizados deben cumplir con los requisitos establecidos en el Reglamento Técnico RTC 002 MDE, Resolución número 0322 de 2002, del Ministerio de Desarrollo, hoy Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, o aquel que lo modifique o sustituya.

-Deben estar debidamente señalizadas con la leyenda "Salida de Emergencia", mediante fijación de calcomanías o similares en las cuales se indiquen las instrucciones de uso para su evacuación. El mensaje contenido debe leerse a una distancia mínima horizontal de 1.000 mm en un ángulo máximo de 45° con relación al mismo.

-El área mínima será de cuatro mil centímetros cuadrados (4.000 cm<sup>2</sup>) de tal forma que un rectángulo de cincuenta (50) cm de alto por setenta (70) cm de ancho, pueda pasar a través de ella.

En caso que se prevea una ventana de emergencia situada sobre la superficie trasera del vehículo debe tener las dimensiones mínimas prescritas anteriormente o, mínimo poder pasar un rectángulo de 350 mm de alto por 1.550 mm de ancho. Los ángulos pueden redondearse con un radio máximo de 250 mm.

#### 2. Puertas de emergencia

-Deben ser de fácil y rápida apertura desde el interior y el exterior cuando el vehículo está detenido. No podrán ser accionadas mediante sistema de reserva de energía o del tipo deslizante.

-La altura de la empuñadura exterior deber ser inferior a 1.800 milímetros medidos desde el pavimento, en un plano horizontal.

-Deben abrirse hacia el exterior y estar libres de obstáculos que impidan su acceso y apertura. Las puertas de emergencia situadas en los costados laterales deben abrirse de atrás hacia adelante.

Cuando la puerta de emergencia sea adyacente a cualquier compartimiento, debe disponer de una protección contra su apertura involuntaria.

-Las dimensiones deben ser como mínimo de 1.250 milímetros de alto y 550 milímetros de ancho. Para vehículos con capacidad hasta de 12 personas, la altura mínima es de 1.100 milímetros. Para vehículos con capacidad superior a 90 personas: altura libre mínima 1.800 mm, ancho mínimo libre 550 mm.

-Deben estar debidamente señalizadas con la leyenda "Salida de Emergencia", mediante fijación de calcomanías o similares en las cuales se indiquen las instrucciones de uso para su evacuación. El mensaje contenido debe leerse a una distancia mínima horizontal de 1.000 mm en un ángulo máximo de 45° con relación al mismo.

### 3. Escotillas o claraboyas de emergencia

- Toda escotilla debe poder ser abierta o retirada fácilmente desde el interior y desde el exterior del vehículo.

- Deben funcionar de tal forma que no impidan el libre paso desde el interior y desde el exterior del vehículo.

- Las escotillas de emergencia eyectables deben estar protegidas contra una eyección involuntaria, a través de un mecanismo de control manual que solo permita su accionamiento en caso excepcional de evacuación.

El área mínima será de tres mil quinientos centímetros cuadrados (3.500 cm<sup>2</sup>), de tal forma que un rectángulo de cincuenta (50) cm de alto por setenta (70) cm de ancho, pueda pasar dentro de ella.

**Resolución 5666 de 2003 Artículo 6°. Ubicación.** Las ventanas, puertas y escotillas de emergencia deben estar ubicadas de la forma siguiente:

#### Ventanas de emergencia

- Deben estar localizadas en forma alterna en los costados laterales del vehículo.

- La altura entre el borde inferior de la ventana y el piso del vehículo debe ser máximo de 1.000 milímetros y mínimo de 650 milímetros para ventanas de bisagras y de expulsión o de 500 milímetros, si es de vidrio de fragmentación.

#### Puertas de emergencia

- Pueden estar localizadas en los costados laterales y en la parte posterior del vehículo, siempre y cuando el acceso esté libre de obstáculos.

#### Escotillas de emergencia

- Deben estar localizadas en el techo del vehículo.

- Para el caso de una sola escotilla, esta debe estar situada en el tercio medio del vehículo. Cuando existan dos escotillas, deben estar distantes una de otra al menos 2.000 milímetros, medidos entre los bordes más próximos de las aberturas, paralelamente al eje longitudinal del vehículo.

**Resolución 5666 de 2003 Artículo 7°. Método de verificación.**

#### A. Para el acceso a las puertas de emergencia

Principio. Determinar el acceso de las puertas de emergencia.

Equipo de ensayo. Galgas de acuerdo con las dimensiones indicadas en la Figura 1.

#### Características del vehículo

-Limpio.

-Vacío en orden de marcha.

- Ubicado en una superficie seca, horizontal y nivelada.
- Las llantas deben estar con la máxima presión recomendada por el fabricante.

#### Procedimiento

Se debe permitir el desplazamiento libre de la galga desde el pasillo hacia la puerta, tal como se indica en la Figura 2.

B. Para el acceso a las ventanas de emergencia

#### Principio

Determinar el acceso de las ventanas de emergencia.

#### Equipo de ensayo

Las dimensiones de las Galgas están indicadas en la Figura 3.

#### Características del vehículo

- Limpio
- Vacío en orden de marcha
- Ubicado en una superficie seca, horizontal y nivelada
- Las llantas deben estar con la máxima presión recomendada por el fabricante

#### Procedimiento

Debe ser posible el desplazamiento libre de la galga desde el pasillo hacia el exterior del vehículo a través de la ventana, tal como se indica en la Figura 3.

La Dirección de desplazamiento de la galga de ensayo debe ser aquella que se supone seguirá un pasajero en su movimiento evacuando el vehículo. La galga de ensayo debe mantenerse perpendicularmente a esta dirección de movimiento.

**Resolución 5666 de 2003 Artículo 8º. Obligatoriedad.** A partir del 1º de enero de 2004, todos los vehículos que se ensamblen, importen o fabriquen; sus carrocerías, deberán acogerse a las disposiciones contenidas en la presente resolución.

**Resolución 5666 de 2003 Artículo 9º. Revisión técnico-mecánica.** Los Centros de Diagnóstico Automotor o Talleres Especializados, autorizados para la revisión de las condiciones técnico-mecánicas de vehículos, establecida por el Código Nacional de Tránsito, deberán certificar dentro de la revisión anual, a partir de 2004, el perfecto estado de funcionamiento de las salidas de emergencia de los vehículos que contempla la presente reglamentación.

**Ley 769 de 2002 Artículo 90. Luces interiores del servicio público colectivo urbano.** En los vehículos de servicio público colectivo urbano, las luces interiores permanecerán encendidas durante todo el tiempo en que el vehículo esté prestando el servicio entre las dieciocho (18) horas y las seis (6) horas del día siguiente.

**Parágrafo.** Todos los vidrios de estos vehículos serán transparentes.

**Comentario del Editor:** Esta es una norma que no tiene el carácter de ser una disposición de tránsito sino una norma de transporte y específicamente regulatoria del transporte público pero este hecho no muestra un vicio o irregularidad de la misma sino una clara falta de distinción del legislador entre ambas materias que son especies de un mismo género que no es otro que la movilidad:

## TÍTULO V CRITERIOS PARA LA FIJACION DE TARIFAS

**Decreto 105 de 1995 Artículo 1º.** De conformidad con el artículo 6 de la Ley 105 de 1993 el único factor que podrán tener en cuenta las autoridades competentes del orden Metropolitano, Distrital y Municipal para la fijación de las tarifas del transporte es el costo del transporte metropolitano y/o urbano incluyendo el costo de "recuperación de capital".

**Decreto 105 de 1995 Artículo 2º.** El incremento de los costos para la fijación de las tarifas del transporte urbano y metropolitano para 1995 frente a los costos del año anterior, se calculará con base en la meta de inflación fijada para el presente año.

**Decreto 105 de 1995 Artículo 3º.** Teniendo en cuenta se que estableció el 18% como meta de inflación para el año de 1995, en ningún evento los cálculos de costos del transporte urbano y metropolitano para la fijación de la tarifa para el mencionado año, podrá superar dicho porcentaje.

**Decreto 105 de 1995 Artículo 4º.** Los incrementos de la tarifa para el transporte urbano y metropolitano se harán de manera escalonada y separada de las fechas de ajuste en el precio de los combustibles. El primero de los ajustes a las tarifas no podrá superar el 10% y el incremento total se realizará por lo menos en tres instalamentos.

**Decreto 105 de 1995 Artículo 5º.** Para el adecuado control del cumplimiento de las disposiciones de este Decreto y demás normas concordantes, las autoridades del orden metropolitano, distrital y municipal, informarán previamente al Ministerio de Transporte y a la Comisión de Seguimiento del Pacto Social sobre sus decisiones en materia tarifaria y enviarán posteriormente copia del acto respectivo a los mencionados organismos.

**Decreto 2263 de 1995 Artículo 1.** El incremento porcentual previsto para los costos del transporte urbano y/o metropolitano, incluyendo el del costo de recuperación de capital, para cada año calendario no podrá ser, en ningún caso, superior a la meta de inflación definida y difundida por la Junta Directiva del Banco de la República.

**Decreto 2263 de 1995 Artículo 2.** Teniendo en cuenta lo previsto en el artículo anterior, ninguna de las tarifas que se cobran en los diferentes tipos de servicio de transporte público urbano, metropolitano y veredal, podrá incrementarse en un porcentaje superior a la meta de inflación durante el año correspondiente.

**Parágrafo.** Las tarifas resultantes al aplicar la meta de inflación podrán ser reajustadas por exceso o por defecto a múltiplos de diez pesos.

**Decreto 2263 de 1995 Artículo 3.** Para las tarifas del servicio de taxi, en las ciudades en las cuales se utiliza taxímetro, la carrera mínima se reajustará en consecuencia en un porcentaje máximo igual a la meta de inflación y se debe tener en cuenta que la distancia recorrida sea equivalente a la que se tenía bajo las tarifas anteriores.

Para las ciudades en las cuales se tienen establecidas tarifas fijas por carrera, cada una de éstas no se deben incrementar en un porcentaje superior a la meta de inflación.

**Decreto 2263 de 1995 Artículo 4.** El valor total del incremento de cada tarifa, para el transporte colectivo urbano, metropolitano y veredal, se distribuirá proporcionalmente, durante el año, como mínimo en dos etapas.

**Decreto 2263 de 1995 Artículo 5.** Para el adecuado control del cumplimiento de las disposiciones de este Decreto, y demás normas concordantes, las autoridades del orden metropolitano, distrital y municipal informarán previamente al Ministerio de Transporte, y a la Comisión de Seguimiento del Pacto Social, sobre sus decisiones en materia tarifaria y enviarán posteriormente copia del acto respectivo a los mencionados organismos.

**Decreto 2660 de 1998 Artículo 1º.** De conformidad con lo previsto en el Decreto- Ley 80 de 1987 y en concordancia con lo establecido en el Decreto 1558 de 1998, le corresponde a las autoridades municipales, distritales y/o metropolitanas fijar las tarifas para el transporte público de pasajeros y/o mixto, en su jurisdicción.

**Decreto 2660 de 1998 Artículo 2º.** Los incrementos de las tarifas deben corresponder a estudios técnicos elaborados para cada clase de vehículo y nivel de servicio, a través de una estructura de costos de transporte que incluya los costos variables, costos fijos y costos de capital.

**Decreto 2660 de 1998 Artículo 3º.** El Ministerio de Transporte por medio de resolución establecerá la metodología para la elaboración de los estudios de costos.

**Reglamentación:** Decreto 4350 de 1998

**Resolución 4350 de 1998 Artículo 1º.** En concordancia con lo establecido en el Decreto-Ley 80 de 1987 y el Decreto 2660 de 1998, las autoridades municipales, distritales y/o metropolitanas competentes, elaborarán los estudios de costos del transporte público dentro de su jurisdicción, los cuales servirán de base para fijar las tarifas que se cobrarán a los usuarios para cada clase de vehículo y en los diferentes niveles de servicio.

**Resolución 4350 de 1998 Artículo 2º.** Los estudios se sujetarán a la siguiente estructura de costos:

**1.1. Costos variables:**

- 1.1.1. Combustible.
- 1.1.2. Lubricantes.
- 1.1.3. Llantas.
- 1.1.4. Mantenimiento.
- 1.1.5. Salarios y prestaciones.
- 1.1.6. Servicios de estación.

**1.2. Costos fijos:**

- 1.2.1. Garaje.
- 1.2.2. Gastos de administración y rodamiento.
- 1.2.3. Impuestos.
- 1.2.4. Seguros.

**1.3. Costos de capital:**

- 1.3.1. Recuperación de capital.
- 1.3.2. Rentabilidad.

**Resolución 4350 de 1998 Artículo 3º.** Establecer la siguiente metodología para la elaboración de los estudios de costos que servirán de base para fijar las tarifas del transporte público municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto:

#### **1. Parámetros de operación por clase de vehículo y nivel de servicio:**

- \*Kilómetros recorridos por mes, día y recorrido o carrera.
- \*Kilómetros por día recorridos sin pasajero. (Para el caso de taxi individual).
- \*Número de días trabajados por mes.
- \*Número de recorridos o carreras por día.
- \*Número de pasajeros movilizados por recorrido, día y mes.
- \*Longitud promedio de la carrera (para el caso de taxi individual).

Estos parámetros se deben obtener a través de un estudio, el cual debe realizarse durante tres (3) días, incluyendo un (1) día festivo.

Si en algunas ciudades, por su tamaño o complejidad no se pueda realizar el estudio al ciento por ciento (100%) de las rutas y del parque automotor, se podrá utilizar cualquier método estadístico de muestreo aplicable a esta clase de estudios, siempre y cuando la muestra resultante sea confiable y representativa.

Tabulada y procesada la información recolectada durante los tres (3) días, se procederá a establecer los parámetros de operación que conforman la estructura de costos.

#### **2. Parque automotor.**

- 2.1. Determinar el total del parque automotor que opera dentro de la jurisdicción, estableciendo como mínimo clase, marca, modelo, placa y capacidad del vehículo.
- 2.2. Establecer el vehículo o vehículos tipo o más representativo para elaborar la estructura de costos.

#### **3. Rutas autorizadas.**

Determinar el total de las rutas legalmente autorizadas a las empresas, estableciendo como mínimo: Empresa autorizada, acto administrativo, ruta autorizada, distancia de la ruta, tiempo promedio de ruta y tipo de vehículo autorizado.

#### **4. Investigación precios y rendimiento o frecuencia de cambio de los insumos.**

Para desarrollar este punto se requiere realizar encuestas en:

- \*Estaciones de servicio.
- \*Distribuidores de llantas.
- \*Almacenes distribuidores de repuestos.
- \*Talleres automotores.
- \*Concesionario de vehículos.
- \*Empresas de transporte.
- \*Oficinas de tránsito municipal.

#### **5. Elaboración de la estructura de costos y cálculo de la tarifa técnica.**

Con base en la investigación de los precios de los insumos y sus respectivas frecuencias de cambio o rendimientos, así como los parámetros obtenidos mediante estudio técnico se procederá a conformar la estructura de costos así:

##### **5.1. Costos variables:**

###### **5.1.1. Combustible:**

$$\$km = \frac{\$/galón}{kml\ galón}$$

$$\$/mes = (\$/km) \times (km/mes)$$

$$\$pasajero = \frac{\$/mes}{Pasajero/mes}$$

#### 5.1.2. Lubricantes:

$$\text{Aceite Motor : } \$/Km = \frac{\text{Valor de cada cuarto} \times \text{Número de cuartos}}{\text{Frecuencia de cambio}}$$

$$\text{Aceite caja : } \$/Km = \frac{\text{Valor de cada cuarto} \times \text{Número de cuartos}}{\text{Frecuencia de cambio}}$$

$$\text{Filtros : } \$/Km = \frac{\text{Valor de cada unidad} \times \text{Número de unidades}}{\text{Frecuencia de cambio}}$$

El valor total \$/km por el rubro de lubricantes, se obtiene de la suma de los valores \$/km de cada ítem mencionado y el valor \$/mes resulta de multiplicar \$/km por kilómetros recorridos en el mes. A su vez, el valor \$/pasajero se obtiene dividiendo el valor mensual entre el número de pasajeros movilizados al mes.

#### 5.1.3. Llantas:

$$\text{Llantas : } \$/Km = \frac{\text{Valor Unid ad} \times \text{Número de Unidades}}{\text{Frecuencia de cambio}}$$

$$\text{Neumaticos : } \$/Km = \frac{\text{Valor Unid ad} \times \text{Número de Unidades}}{\text{Frecuencia de cambio}}$$

$$\text{Protectores : } \$/Km = \frac{\text{Valor Unid ad} \times \text{Número de Unidades}}{\text{Frecuencia de cambio}}$$

$$\text{Montallantas : } \$/Km = \frac{\text{Valor de cada servicio} \times \text{Número de servicios durante vida útil}}{\text{Frecuencia de cambio de las Llantas}}$$

El valor total \$/km por el rubro de llantas, se obtiene de la suma de los valores \$/km de cada ítem mencionado y el valor \$/mes resulta de multiplicar \$/km por kilómetros recorridos en el mes. A su vez, el valor \$/pasajero se obtiene dividiendo el valor mensual entre el número de pasajeros movilizados al mes.

#### 5.1.4. Salario y prestaciones

$$\text{Salarios y prestaciones : } \$/Km = \frac{\text{Salario del conductor} + \text{Carga Prestacion al mensual}}{\text{Kilometros recorridos mes}}$$

$$\$/pasajero = \frac{\text{Salario del conductor} + \text{Carga Prestacion al mensual}}{\text{Pasajeros movilizados mes}}$$

#### 5.1.5. Mantenimiento:

El valor \$/km correspondiente a este rubro resulta de aplicar un modelo matemático a la matriz de mantenimiento compuesta por las partes, piezas o repuestos, frecuencia de cambio y precios de los mismos del vehículo tipo que se está analizando.

El valor total \$/km, es la sumatoria del valor de cada repuesto sumado al valor de la mano de obra por instalación o reparación, dividido por la respectiva frecuencia de cambio.

El valor \$/mes, resulta de multiplicar el valor total \$/km por kilómetros recorridos en el mes. A su vez, el valor \$/pasajero se obtiene dividiendo el valor mensual entre el número de pasajeros movilizados al mes.

### 5.1.6. Servicios de estación:

$$\text{Lavado general : } \$/\text{Km} = \frac{\text{Valor de servicio}}{\text{Frecuencia del servicio expresado en Km}}$$

$$\text{Petrolizado : } \$/\text{Km} = \frac{\text{Valor servicio}}{\text{Frecuencia del servicio expresado en Km}}$$

$$\text{Lavado Motor : } \$/\text{Km} = \frac{\text{Valor servicio}}{\text{Frecuencia del servicio expresado en Km}}$$

$$\text{Engrase : } \$/\text{Km} = \frac{\text{Valor servicio}}{\text{Frecuencia del servicio expresado en Km}}$$

$$\text{Lavado parcial o aseo : } \$/\text{Km} = \frac{\text{Valor Servicio}}{\text{Frecuencia del servicio expresado en Km}}$$

El valor total \$/km por el rubro de servicios de estación, se obtiene de la suma de los valores \$/km de cada ítem mencionado y el valor \$/mes resulta de multiplicar \$/km por kilómetros recorridos en el mes. A su vez, el valor \$/pasajero se obtiene dividiendo el valor mensual entre el número de pasajeros movilizados al mes.

### 5.2. Costos fijos:

$$\text{5.2.1. Garaje: } \$/\text{Km} = \frac{\text{Canon mensual}}{\text{Kilómetros recorridos en el mes}}$$

$$\text{5.2.2. Impuestos: } \$/\text{Km} = \frac{\text{Valor mensual}}{\text{Kilómetros recorridos en el mes}}$$

$$\text{5.2.3. Administración: } \$/\text{Km} = \frac{\text{Valor mensual}}{\text{Kilómetros recorridos en el mes}}$$

$$\text{5.2.4. Seguros: } \$/\text{Km} = \frac{\text{Valor mensual}}{\text{Kilómetros recorridos en el mes}}$$

El valor \$/mes para cada rubro resulta de multiplicar \$/km por kilómetros recorridos en el mes. A su vez, el valor \$/pasajero se obtiene dividiendo el valor mensual entre el número de pasajeros movilizados al mes.

### 5.3. Costos de capital:

Para determinar este rubro se aplica la siguiente fórmula:

$$CK \text{ anual} = (Va \times (1 + r)^n \times r) - (Vs \times r) \times (1 + r)^n - 1$$

Donde:

CK: Costo de capital.

Va: Valor comercial del vehículo para el año de estudio.

n: vida útil del vehículo (20 años).

Vs: Valor de salvamento: 30% del Va.

r: Tasa de interés real =  $1 + k - 1 + f$

k: Tasa promedio anual de colocación

f: Tasa promedio anual de inflación

El costo de capital anual se divide por doce (12) meses, obteniéndose así el costo mensual.

Este valor se puede presentar clasificándolo en recuperación de capital y rentabilidad, así:

$$R = Va \times 0.70 \times r$$

$$RC = CK - R$$

Donde:

R: Rentabilidad  
RC: Recuperación de capital

La base para la fijación de las tarifas en la jurisdicción será:

Para el caso del transporte colectivo, la sumatoria de los \$/pasajero de los costos variables, costos fijos y costos de capital.

Para el caso del transporte individual, será:

Banderazo + (valor cada x Número de caídas) o  
Banderazo + (valor unidades x el número de unidades)

Donde:

$$\text{Banderazo o arranque} = \frac{\$/\text{Km} \times (\text{Km recorridos al día, sin pasajeros})}{\text{Número de carreras por día}}$$

Para establecer el valor de cada caída o de la unidad del taxímetro se aplica siguiente fórmula: Modificado Resolución 392 de 1999

$$\text{Valor Caída o Valor Unidad} = \frac{(\$/\text{Km})/1000}{\text{Distancia en metros de caída o unidad}}$$

\$/km: sumatoria de los \$/km de los costos variables, fijos y de capital.

Para el caso de ciudades donde no se preste el servicio con taxímetro, el valor de la carrera será:

Valor del banderazo + (\$/km x distancia recorrida).

La autoridad competente podrá establecer previamente las distancias entre los principales orígenes y destinos dentro de su jurisdicción.

**Resolución 4350 de 1998 Artículo 4º.** Las autoridades competentes en la determinación de los costos y las tarifas, podrán utilizar adicionalmente otros factores de cálculo que contemplen la calidad del servicio en materia de seguridad, comodidad y operación, siempre y cuando estos factores formen parte del sistema de transporte y estén debidamente justificados técnica y económicamente.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 30957 del 22 de junio de 2004:** “... Se desprende que el Ministerio tiene la facultad de establecer la metodología para la elaboración de los estudios de costos como en efecto lo hizo mediante Resoluciones N° 4350 de 1998 y 392 de 1999, y le corresponde a las autoridades municipales, distritales y/o metropolitanas fijar las tarifas para el transporte público de pasajeros y/o mixto, en su jurisdicción, con base en el estudio de costos del transporte público, que determinará las tarifas que se cobraran a los usuarios para cada clase de vehículo y en los diferentes niveles e servicio.”

**Decreto 2660 de 1998 Artículo 4º.** Las respectivas autoridades locales deberán tener en cuenta para la fijación de tarifas, el estudio de costos elaborado para cada clase de vehículo y nivel de servicio, el índice de inflación, los efectos que sobre los costos tiene el mejoramiento de la infraestructura vial, el aumento de los índices de ocupación y la racionalización de rutas y frecuencias.

En aquellos municipios donde no se efectúen los estudios de costos de que trata el inciso anterior, el incremento de la tarifa para cada clase de vehículo y nivel de servicio, no podrá ser superior a la meta de inflación definida por el Banco de la República para el año correspondiente.

**Parágrafo.** El Ministerio de Transporte podrá en cualquier momento solicitar a la autoridad competente copia del estudio de costos que sirvió de base para la fijación de las tarifas en la respectiva jurisdicción con

el objeto de verificar que el estudio se adecua a la metodología a que se refiere el artículo 3 del presente Decreto.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 9711 del 31 de marzo de 2006:** "... existen 2 posibilidades para fijar o incrementar las tarifas del servicio de transporte público municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto: 1. A través de estudios elaborados por la autoridad local o 2. Teniendo como influencia la meta de inflación definida por el Banco de la República para el año correspondiente."

## TÍTULO VI OTRAS DISPOSICIONES REGLAMENTARIAS

**Decreto 170 de 2001 Artículo 63. Obligatoriedad De Los Seguros.** A partir de la publicación del presente Decreto, las Pólizas de Seguros en esta señalada se exigirán a todas las empresas, con licencia de funcionamiento vigente o que se encuentren habilitadas y serán en todo caso requisito y condición necesaria para la prestación del servicio de transporte por parte de sus vehículos vinculados o propios.

**Decreto 170 de 2001 Artículo 64. Transición.** Las empresas que cuenten con licencia de funcionamiento vigente, tendrán 12 meses, contados a partir de la publicación del presente Decreto para acreditar los requisitos exigidos para la habilitación.

**Parágrafo.** Una vez entre en vigencia el presente Decreto las disposiciones relacionadas con la operación y prestación del servicio serán de aplicación inmediata.

**Decreto 170 de 2001 Artículo 65. Empresas Habilitadas.** Las empresas que obtuvieron habilitación en vigencia de los Decretos 091 y 1558 de 1998, la mantendrán de manera indefinida, debiendo solamente ajustar el capital pagado o patrimonio líquido conforme a lo dispuesto en el artículo 14 numeral 12 del presente Decreto.

**Jurisprudencia Administrativa:** Disposición declarada válida. Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 25 de Julio de 2002, Radicación número: 11001-03-24-000-2001-0095-01(6934), CP Olga Inés Navarrete

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 25 de Julio de 2002, Radicación número: 11001-03-24-000-2001-0095-01(6934), CP Olga Inés Navarrete

*Esta norma está en perfecta consonancia con lo dispuesto en el artículo 15 de la Ley 336 de 1996, según el cual la habilitación será indefinida, mientras subsistan las condiciones originariamente exigidas para su otorgamiento.*

**Decreto 170 de 2001 Artículo 66. Actuaciones Iniciadas.** Las actuaciones administrativas iniciadas, los términos que hubieren empezado a correr y los recursos interpuestos, continuarán tramitándose de conformidad con la norma vigente en el momento de su radicación.

**Parágrafo.** Las empresas que hayan radicado su solicitud de habilitación en vigencia de los Decretos 091 y 1558 de 1998 y que a la fecha de la publicación de este Decreto no hayan obtenido pronunciamiento expreso de la Autoridad de Transporte Competente, podrán acogerse a las nuevas condiciones estipuladas en la presente disposición

**Decreto 170 de 2001 Artículo 67. Vigencia.** El presente Decreto rige a partir de su publicación y deroga en su totalidad el Decreto 1558 de 1998 y demás disposiciones que sean contrarias.

## **TÍTULO VII SISTEMAS ESTRATÉGICOS DE TRANSPORTE PÚBLICO**

**Ley 1151 de 2007 Artículo 53. Sistema De Recaudo.** Los sistemas de transporte que sean cofinanciados con recursos de la Nación adoptarán un sistema de recaudo centralizado que integre los subsistemas de transporte complementario y de transporte masivo, utilizando mecanismos que lo permitan y preferiblemente el sistema de pago electrónico.

Para efectos del presente artículo, se entiende como subsistema de transporte complementario el sistema de transporte público colectivo que atiende la demanda de transporte colectivo que no cubre el sistema de transporte masivo. Así mismo, se entiende como recaudo centralizado aquel sistema mediante el cual se recaudan los dineros provenientes de la tarifa del servicio de transporte en un patrimonio autónomo o en cualquier otro sistema de administración de recursos.

**Parágrafo 1º.** Mediante el sistema de recaudo centralizado el municipio en el cual se desarrolle el sistema de transporte podrá captar recursos de la tarifa del subsistema de transporte complementario, para la reducción de la sobreoferta de transporte. Dicha sobreoferta se determinará técnicamente mediante el análisis de la oferta y demanda.

**Parágrafo 2º.** En ningún caso los operadores o empresas de transporte ni sus vinculados económicos, entendidos como tales los que se encuentren en los supuestos previstos por los artículos 450 a 452 del Estatuto Tributario, podrán participar en la administración de los recursos recaudados bajo este concepto. La autoridad competente cancelará las habilitaciones correspondientes a las empresas que no se integren al sistema de recaudo centralizado.

**Jurisprudencia Constitucional:** La Corte Constitucional se declaró inhibida para pronunciarse sobre esta disposición, Sentencias C-1084 y C-1089 de 2008

**Concepto Ministerio de Transporte N° 14361 del 20 de marzo de 2009** “ ... la celebración de estos convenios bajo los parámetros de Consorcio, uniones temporales o asociaciones entre empresas habilitadas para prestar el servicio pueden ser considerados como una agrupación de empresas y de rutas para la operación global del equipo automotor vinculado legalmente a las empresas transportadoras aliadas, pero debe resaltarse que en el decreto 170 no existe la figura del operador por tanto no es posible la utilización de dicha figura, que es de utilización exclusiva de los municipio incluidos en el programa de ciudades amables de que trata la ley 1151 de 2007, por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo”

### **CAPÍTULO I. ASPECTOS GENERALES.**

**Decreto 3422 de 2009 Artículo 1º. Objeto.** El presente decreto tiene como objeto reglamentar la implementación de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) del país, y se aplicará integralmente en las ciudades que cuenten con cofinanciación de la nación y cumpliendo con los requisitos establecidos en el presente decreto y el artículo 52 de la Ley 1151 de 2007.

**Decreto 3422 de 2009 Artículo 2º. Sistemas Estratégicos De Transporte Público (SETP).** Los Sistemas Estratégicos de Transporte Público se definen como aquellos servicios de transporte colectivo integrados y accesibles para la población en radio de acción, que deberán ser prestados por empresas administradoras integrales de los equipos, con sistemas de recaudo centralizado y equipos apropiados, cuya operación será planeada, gestionada y controlada mediante el Sistema de Gestión y Control de Flota, SGCF, por la autoridad de transporte o por quien esta delegue y se estructurarán con base en los resultados de los estudios técnicos desarrollados por cada ente territorial y validados por la Nación a través del DNP.

**Parágrafo.** Se entenderá por empresas administradoras integrales, las empresas operadoras habilitadas para la prestación del servicio de transporte público colectivo y con rutas o servicios SETP autorizados por la autoridad competente, quienes actuarán como únicas responsables frente a la autoridad de transporte de la prestación del servicio, en las condiciones definidas en los actos administrativos o en los contratos de operación de rutas y servicios. Para los efectos previstos en el presente decreto, estas empresas deben cumplir con las siguientes condiciones:

1. Responsabilidad total en la prestación del servicio de las empresas operadoras habilitadas, comprometiéndose con niveles de servicio específicos en cuanto a cobertura, frecuencias y tipología vehicular.
2. Mantenimiento correctivo y preventivo a cargo de la empresa de transporte.
3. Administración integral sobre los vehículos manteniendo el control efectivo de la misma.
4. Seleccionar, contratar y capacitar a los conductores de servicio público colectivo con rutas o servicios SETP autorizados por parte de la autoridad competente. Las empresas se responsabilizan integralmente por la prestación del servicio, en las condiciones laborales de sus empleados, en especial de todos los conductores, de conformidad con las normas laborales vigentes y en las definidas en los actos administrativos o en los contratos de reestructuración de rutas y servicios.
5. En ningún caso la afiliación de los vehículos será la fuente de sostenimiento de la empresa.

**Decreto 3422 de 2009 Artículo 3º. Objetivos De Los SETP.** Los sistemas estratégicos de transporte público estarán orientados a lograr una movilidad segura, equitativa, integrada, eficiente, accesible y ambientalmente sostenible, en cada una de las ciudades donde se implementen. Para el logro de estos fines, cumplirán con los siguientes objetivos en el radio de acción de cada sistema:

1. Mejorar la cobertura, accesibilidad y conectividad entre los diferentes sectores de la ciudad, periféricos y rurales, garantizando que la totalidad del sistema estratégico sea accesible a la población.
2. Integrar física, operacional y tarifariamente el sistema de transporte público colectivo, bajo un esquema que sea sostenible financieramente.
3. Racionalizar la oferta del servicio de transporte público colectivo.
4. Estructurar, diseñar e implementar una red jerarquizada de rutas o servicios de transporte público según su función y área servida.

5. Consolidar una organización empresarial de conformidad con la ley, para la prestación del servicio en el sistema estratégico de transporte público por parte de los operadores, facilitando el cumplimiento de la programación de servicios y la adecuación de la oferta a las condiciones de la demanda.

6. Adoptar un sistema integrado de recaudo, que permita conectividad, integración, gestión de la información y un eficiente servicio al usuario.

7. Garantizar los mecanismos para la planeación, regulación, control y vigilancia de la operación de transporte y de los niveles de servicio bajo los cuales se ha diseñado el sistema, respondiendo a las necesidades de movilidad en su radio de acción.

8. Implementar un plan de construcción, adecuación, mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura necesaria para la óptima operación del sistema estratégico de transporte público.

**Decreto 3422 de 2009 Artículo 4º. Autoridades Competentes.** Para efectos del presente decreto son autoridades de transporte competentes, los alcaldes municipales o distritales o en los que estos deleguen tal atribución. Dicha autoridad tiene la función dentro de su jurisdicción de planear, diseñar, ejecutar y exigir las condiciones necesarias para la eficiente, segura y adecuada prestación del servicio de transporte público colectivo a través del sistema estratégico de transporte público, así como, ejercer su inspección, vigilancia y control.

**Decreto 3422 de 2009 Artículo 5º. Requisitos Para La Financiación De Los SETP.** La Nación y sus entidades descentralizadas participarán con aportes de capital, en dinero o en especie, siempre y cuando se cumplan los siguientes requisitos:

1. Que el proyecto sea consistente con el respectivo Plan de Ordenamiento Territorial y el Plan de Movilidad, una vez se articule y revise dicho Plan de Ordenamiento, según lo dispuesto en la Ley 388 de 1997, o normas que la modifiquen o sustituyan.

2. Que el proyecto propuesto esté debidamente registrado en el Banco de Proyectos de Inversión Nacional, y cumpla los requisitos establecidos por el Decreto 841 de 1990 y demás disposiciones vigentes sobre la materia.

3. Que el proyecto de Sistema Estratégicos de Transporte Público esté incluido en el Plan Nacional de Desarrollo.

4. Que el proyecto respectivo tenga concepto previo favorable del Conpes, mediante un estudio de factibilidad y rentabilidad, técnico-económico, socio-ambiental y físico-espacial, que defina claramente la estrategia, el cronograma y los organismos de ejecución.

5. Que el Alcalde de cada ciudad, donde se implementará el Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) adopte mediante acto administrativo el respectivo sistema de conformidad con los requisitos establecidos en el artículo 1º. del presente decreto.

**Decreto 3422 de 2009 Artículo 6º. Esquema De Administración De Los Recursos.** La totalidad de los aportes realizados por la Nación y las demás entidades públicas participantes deberán ser manejados a través de un encargo fiduciario constituido por la entidad competente titular del Sistema Estratégico de

Transporte Público (SETP). El encargo fiduciario será contratado, previa aprobación de las entidades participantes, siguiendo lo dispuesto en las normas previstas en el Estatuto de Contratación de la Administración Pública y las demás normas legales vigentes sobre la materia.

**Parágrafo.** El encargo fiduciario actuará de conformidad con las instrucciones dadas por el Comité Fiduciario de acuerdo a sus respectivas competencias, quien tendrá en cuenta las directrices que sobre la administración de los recursos contengan los Convenios de Cofinanciación respectivos. El Comité Fiduciario estará conformado por el Alcalde Municipal o su delegado, un delegado del Departamento Nacional de Planeación, un delegado del Ministerio de Transporte y un delegado del Ministerio de Hacienda y Crédito Público. La entidad gestora del SETP correspondiente se encargará de designar el secretario técnico del Comité y la respectiva interventoría.

**Decreto 3422 de 2009 Artículo 7º.** *Adopción Del Sistema Estratégico De Transporte Público.* Previo al convenio que se suscribirá entre la Nación y los entes territoriales que definirá los montos de los aportes al proyecto, las vigencias fiscales en las cuales deberán realizarse dichos aportes y las condiciones de los desembolsos; el Alcalde de la ciudad donde se implementará el Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) deberá, mediante acto administrativo adoptar el mismo y sus respectivos componentes.

A partir de la expedición del acto administrativo de adopción del SETP, se debe suspender el ingreso de vehículos de transporte público colectivo por incremento, en las ciudades donde se implementarán los SETP; así mismo, las autoridades de transporte competentes deberán congelar la capacidad transportadora de las empresas con base en las tarjetas de operación vigente expedida a los vehículos vinculados.

El mencionado acto administrativo, deberá contener:

1. La definición del ente titular del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP).
2. La definición de la reorganización del servicio.
3. La definición de los indicadores de servicio mínimos para la adecuada y eficiente prestación del servicio y su esquema de control y cumplimiento.
4. La duración del permiso de la operación del sistema y su cronograma de implementación gradual.
5. La definición de los componentes del sistema de conformidad con lo establecido en el presente decreto y en los estudios técnicos, económicos y financieros realizados por cada ente territorial.
6. La definición del esquema bajo el cual se operará el recaudo y se le entregará el dinero al administrador financiero.
7. La definición del esquema técnico bajo el cual operará el control de flota, y
8. La definición de los incentivos a las fusiones y convenios de colaboración empresarial en los que se establezcan esquemas de cooperación para la programación, despacho, operación y remuneración del servicio.

**Decreto 3422 de 2009 Artículo 8º. Agentes De Un Sistema Estratégico De Transporte Público.** Los Agentes del SETP son aquellos actores que desarrollan actividades directamente relacionadas con la producción y prestación de los servicios que requiere la implantación de este tipo de sistemas. Los Sistemas Estratégicos de Transporte contarán con los siguientes agentes privados:

1. *Empresas operadoras del servicio de transporte:* Son los organismos encargados de suministrar, administrar y mantener el parque *automotor que presta el servicio del transporte público* en el SETP. Lo anterior, bajo las condiciones de calidad del servicio y remuneración establecidas por la autoridad competente. Dicha prestación del servicio será monitoreada y controlada por la autoridad de transporte a través del Sistema de Gestión y Control de Flota. Por lo menos el 75% de las carrocerías deberán ser de producción nacional.

2. *Recaudador y/o integrador tecnológico:* Es la entidad encargada de proporcionar la plataforma tecnológica para el Sistema Centralizado de Recaudo, SCR, de realizar la comercialización de los medios de pago.

3. *Administrador financiero:* Es la entidad financiera debidamente autorizada por la autoridad competente que se encargará de la administración de los recursos provenientes de la actividad de recaudo realizada por la empresa recaudadora. Dicha administración, se realizará bajo los parámetros y condiciones definidos por la autoridad de transporte.

## **CAPÍTULO II. PRESTACIÓN DEL SERVICIO.**

**Decreto 3422 de 2009 Artículo 9º. Modelo De Operación.** Los Sistemas Estratégicos de Transporte Público operarán de acuerdo con una arquitectura de rutas o servicios, la cual comprenderá entre otros, los elementos de infraestructura complementarios requeridos para la prestación del servicio como terminales, estaciones, patios y talleres, paraderos, así como la forma de integración y las características básicas de tipología vehicular. Igualmente, funcionarán bajo la modalidad de red de servicios, conformados por rutas jerarquizadas, diseñadas de conformidad con los estudios técnicos respectivos.

**Decreto 3422 de 2009 Artículo 10. Reorganización Del Servicio.** La autoridad de transporte competente deberá oficiosamente, sustentado en los respectivos estudios técnicos, reestructurar el servicio, respetando los criterios de equidad y proporcionalidad de las empresas en el mercado.

**Parágrafo 1º.** La reorganización del servicio implica: suprimir, modificar, recortar, fusionar, empalmar o prolongar las actuales rutas, sin que para ello existan limitaciones de longitud, recorrido y/o nivel de servicio. Así mismo, modificar las frecuencias, horarios y clase, capacidad transportadora y número de vehículos.

**Parágrafo 2º.** En caso que la implementación del SETP se realice a través del esquema de reorganización del servicio definido en el presente artículo y las empresas transportadoras incumplan los indicadores de calidad de servicio mínimos definidos por la autoridad competente, el permiso de operación se perderá y la autoridad competente procederá a la apertura de la licitación pública correspondiente.

**Decreto 3422 de 2009 Artículo 11. Licitación Pública.** La autoridad de transporte competente que no adopte la reorganización del servicio que trata el artículo anterior, deberá adjudicar el servicio mediante

licitación pública cumpliendo las condiciones señaladas en el estatuto general de contratación de la administración pública.

**Decreto 3422 de 2009 Artículo 12. Equipos.** El parque automotor destinado a los Sistemas Estratégicos de Transporte Público deberá contar con homologación previa por parte del Ministerio de Transporte, el cual deberá estandarizarse y tener uniformidad de flota, cumpliendo con las especificaciones técnicas y ambientales vigentes. Los estudios técnicos definirán la flota actual del transporte público colectivo que se utilizará para cada SETP y las pautas para la transición, racionalización de la oferta y la modernización del parque automotor.

**Parágrafo.** A partir de la publicación del presente decreto, las autoridades competentes deberán exigir que la reposición de vehículos se efectúe por la tipología vehicular que recomienden los estudios técnicos realizados para cada SETP. Para tales efectos, la autoridad competente deberá tener en cuenta las equivalencias de la capacidad total de cada clase de vehículo garantizando que no se aumente el número total de sillas autorizadas.

### **CAPÍTULO III. ESQUEMA EMPRESARIAL.**

**Decreto 3422 de 2009 Artículo 13. Empresas Operadoras De Transporte.** Las empresas operadoras de los SETP deberán ser responsables de la administración integral de la flota, operación y programación de la misma, atendiendo la demanda de pasajeros según las directrices y parámetros de calidad operacional definidos por cada autoridad de transporte a cambio de la remuneración establecida por la misma.

**Parágrafo.** Las empresas operadoras deberán contar con esquemas organizacionales que proporcionen eficiencia, economías de escala y responsabilidad centralizada de acuerdo con los lineamientos establecidos para cada uno de los proyectos.

**Decreto 3422 de 2009 Artículo 14. Conductores.** Las empresas operadoras serán las encargadas de contratar directamente al personal de conductores, a través de contratos de trabajo en los términos y condiciones que para el efecto se establezcan en las normas laborales vigentes. Las empresas operadoras en el proceso de implementación de los SETP, deberán dar preferencia a los conductores que a la fecha trabajen en las rutas de transporte colectivo, siempre y cuando reúnan los requisitos que las autoridades municipales correspondientes determinen.

**Decreto 3422 de 2009 Artículo 15. Democratización De La Propiedad.** Para garantizar la democratización de la propiedad, las empresas habilitadas que actualmente prestan el servicio de transporte público colectivo en la ciudad, deberán acreditar ante la autoridad de transporte competente, que un porcentaje igual o superior al 30% de sus socios corresponde a propietarios de vehículos de transporte público colectivo, que tengan 2 o menos vehículos y se encuentren registrados como tales en el registro automotor a la fecha de entrada en vigencia de este decreto. En aquellas empresas en donde a la fecha de aprobación del presente decreto cuenten con propietarios de 2 o menos vehículos en una proporción inferior a dicho 30% de la flota total, ese será el porcentaje que se deberá garantizar en el momento de adopción del SETP.

**Parágrafo** Las empresas deberán acreditar al menos el 70% de capacidad transportadora mínima fijada en los actos administrativos o en los pliegos de licitación, de su propiedad y/o de sus socios.

**Decreto 3422 de 2009 Artículo 16. Habilitación.** La prestación del servicio público de transporte en los SETP, será realizada por las empresas legalmente constituidas y habilitadas para la prestación del servicio público colectivo urbano habilitadas por la autoridad competente, con base en el Decreto 170 de 2001 y además deberán:

1. Darle al parque automotor vinculado a su empresa una destinación exclusiva para la prestación del servicio público urbano de transporte.

2. Abstenerse de pactar esquemas con mecanismos de remuneración al conductor que incentiven la competencia de este con otros conductores en la vía.

3. En ningún caso podrán las empresas realizar acuerdos o convenios que directa o indirectamente deriven en efectos contrarios a los establecidos en las normas de transporte o en el presente decreto. Toda cláusula, pacto o convenio público o privado que acuerden las empresas con la finalidad o con el efecto directo o indirecto de eludir cualquiera de las disposiciones establecidas en el presente decreto o en cualquiera de las demás normas de transporte, se tendrá por no escrito y no será oponible en materia de transporte frente a terceros.

4. Responder por la operación, de conformidad con los indicadores de servicio mínimos para la adecuada y eficiente prestación del servicio, objetivos de calidad y excelencia en el servicio definidos por las autoridades competentes, a cambio de la remuneración que se defina reglamentaria o contractualmente. En cumplimiento de lo anterior, deberán presentar para aprobación del ente que determine la autoridad de transporte municipal un plan de gestión de flota.

5. Realizar por su cuenta y riesgo la revisión y el mantenimiento preventivo de los equipos con los cuales prestará el servicio, por fallas que puedan surgir o que surjan durante la vigencia de la autorización, y que puedan poner en peligro la seguridad de los usuarios o la integridad y funcionamiento del vehículo. Para este fin deberá presentar, para aprobación del ente que defina la autoridad de transporte local, copia de los programas de revisión y mantenimiento preventivo que desarrollará la empresa para los equipos con los cuales prestará el servicio, los cuales deberán contener como mínimo la ubicación del o los talleres donde se realizará el mantenimiento, la periodicidad del mismo y los componentes del vehículo que serán revisados en cada período. La autoridad de transporte competente podrá adicionar el contenido mínimo de estos programas, con base en sus planes locales de seguridad vial.

Para los efectos del presente numeral, se entiende por mantenimiento preventivo el que se requiere para garantizar que el vehículo se encuentre en perfectas condiciones de funcionamiento.

6. Garantizar que el funcionamiento de sus depósitos, terminales o patios para el estacionamiento de los vehículos vinculados a su empresa se efectúe en cumplimiento estricto de la normatividad nacional y municipal en materia ambiental, de estacionamientos y de espacio público.

**Parágrafo 1º.** Las autoridades de transporte competentes o los entes en los que se delegue esta función deberán verificar - como mínimo una vez cada seis meses y sin perjuicio de las revisiones que efectúen en cualquier tiempo, el cumplimiento de las obligaciones contenidas en el presente artículo. En caso de que se compruebe el incumplimiento de las mismas o por no integrarse al sistema de recaudo centralizado, la autoridad de transporte, previo agotamiento del procedimiento previsto en la ley, procederá a cancelar la

habilitación y dará apertura a la licitación pública correspondiente para la adjudicación de las rutas autorizadas a la empresa incumplida.

**Parágrafo 2º.** No se podrá iniciar la operación de las rutas y/o servicios del SETP, sin que la autoridad de transporte competente o el ente en el que se delegue esta función, haya certificado el cumplimiento de los numerales 4 a 6 del presente artículo. En los casos en que exista una etapa preoperativa, definida en el documento Conpes correspondiente, el numeral 6 no será exigible en dicha etapa. En cualquier caso la misma no podrá ser superior a un año desde la entrada en operación.

#### **CAPÍTULO IV. SISTEMA DE RECAUDO CENTRALIZADO.**

**Decreto 3422 de 2009 Artículo 17. Definición.** El Sistema de Recaudo Centralizado (SRC) es el conjunto de servicios, software, hardware, y demás mecanismos de control centralizados e integrados a dicho sistema, que permite efectuar la operación de recaudo centralizado a través de medios electrónicos de pago y el registro de viajes del sistema.

**Decreto 3422 de 2009 Artículo 18. Implementación Del Sistema De Recaudo Centralizado (SRC).** La implementación del Sistema de Recaudo será adoptada por la autoridad de transporte competente en cada proyecto de acuerdo con los resultados de los estudios técnicos y financieros, avalados por el Departamento Nacional de Planeación.

#### **CAPÍTULO V. SISTEMA DE GESTIÓN Y CONTROL DE FLOTA.**

**Decreto 3422 de 2009 Artículo 19. Definición.** El Sistema de Gestión y Control de Flota (SGCF) está constituido por todos los equipos, infraestructura, aplicativos informáticos y procesos que permiten realizar las actividades de planeación, programación y control de la operación del SETP. Entendiendo por planeación y programación la especificación de las rutas, servicios y frecuencias del sistema; y por control, aquellas actividades que tienen como fin coordinar, vigilar, registrar y fiscalizar dicha operación, así como hacer seguimiento de los indicadores de servicio del sistema.

**Decreto 3422 de 2009 Artículo 20. Implementación Sistema De Gestión Y Control De Flota (SGCF).** La implementación del Sistema de Gestión y Control de Flota (SGCF) será adoptada por la autoridad de transporte competente en cada proyecto de acuerdo con los resultados de los estudios técnicos y financieros, avalados por el Departamento Nacional de Planeación, y conforme al estatuto general de contratación.

**Decreto 3422 de 2009 Artículo 21. Operador Del SGCF.** El responsable de la operación del SGCF es la autoridad de transporte competente en cada proyecto. En caso que se decida delegar el servicio del SGCF, dicho operador se contratará de acuerdo con el Estatuto General de Contratación. Los términos para la contratación, incluirán entre otros, los modelos de operación, gestión y control, las condiciones, procedimientos, y plazos de implementación del sistema.

## CAPÍTULO VI. DISPOSICIONES FINALES.

**Decreto 3422 de 2009 Artículo 22. Subsidios.** En caso que la autoridad de transporte defina la adopción de cualquier tipo de subsidio a la tarifa para sectores específicos de la población, deberá realizar los estudios correspondientes que garanticen la sostenibilidad financiera del sistema. En este caso, el pago de tales subsidios será asumido por la entidad que lo establezca, la cual deberá estipularlo en el acto administrativo correspondiente, la fuente presupuestal que lo financia y una forma de operación que garantice su efectividad. En ningún caso, dichos subsidios serán cubiertos con dineros provenientes de la Nación.

**Decreto 3422 de 2009 Artículo 23. Vigencia De Los Permisos De Operación.** A partir de la entrada en operación del sistema estratégico de transporte público, los permisos de operación de rutas otorgados a las empresas de transporte público colectivo y mixto, serán reemplazados por la nueva red de servicios, de acuerdo con los estudios técnicos. Para tales efectos las autoridades de transporte expedirán los actos administrativos correspondientes.

**Parágrafo.** Los servicios de transporte que se autoricen en virtud de la implementación de los SETP, operarán por el término estipulado por la autoridad competente, de acuerdo con los estudios técnicos, económicos y financieros que se desarrollen.

**Decreto 3422 de 2009 Artículo 24. Terminales De Integración O Transferencia.** Las ciudades que estén incluidas en el objeto del presente decreto y que estén implementando Sistemas Estratégicos de Transporte Público construirán Terminales de Integración o Transferencia, que cumplan una función de integración del transporte intermunicipal con el Sistema, como solución para el mejoramiento de su movilidad. En este caso, la autoridad local podrá celebrar convenios para la administración de dichas Terminales de Integración o Transferencia con la entidad o sociedad que administre la Terminal de Transporte local.

**Decreto 3422 de 2009 Artículo 25. Norma Supletoria.** Las normas contenidas en el Decreto 170 de 2001 serán aplicables solamente a las situaciones no reguladas por el presente decreto, en cuanto no fueren incompatibles y no hubiere norma prevista en este reglamento.

Concepto Ministerio de Transporte N° 38771 del 3 de noviembre de 2009 “ El Decreto presidencial 3422 de 2009, reglamenta los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) de conformidad con el segundo párrafo del artículo 52 de la ley 1151 de 2007, que se limita a las siguientes ciudades: Ibagué, Pasto, Popayán, Neiva, Armenia, Santa Marta, Manizales, Montería, Valledupar, Villavicencio, Buenaventura y Sincelejo, que la norma diferenció de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) de Bogotá, Cali, Área Metropolitana del Valle de Aburrá, Área Metropolitana de Bucaramanga, Área Metropolitana de Centro Occidente, Área Metropolitana de Barranquilla, Cartagena, Soacha y Cúcuta, por lo tanto el decreto 3422 no tiene aplicación para Bogotá.”

## TÍTULO VIII ACCESIBILIDAD

**Decreto 1660 de 2003 Artículo 9º. Espacio.** En los medios de transporte público colectivo de pasajeros en cualquiera de los modos, debe reservarse el espacio físico necesario para que se puedan depositar aquellas ayudas como bastones, muletas, sillas de ruedas y cualquier otro aparato o mecanismo que

constituya una ayuda técnica para una persona con discapacidad, sin que esto represente costo adicional para dichas personas.

De la misma forma se deberá permitir a las personas con discapacidad, el acompañamiento de ayudas vivas sin costo adicional.

**Parágrafo 1°.** En todo caso el transporte de los dispositivos anteriores debe efectuarse de tal modo que por ningún motivo obstaculice una rápida evacuación en caso de emergencia, ni obstruya el acceso a los equipos o las salidas de emergencia, donde estas existan.

**Parágrafo 2°.** En el modo aéreo se atenderá a la reglamentación vigente sobre la materia, contenida en los «Reglamentos Aeronáuticos de Colombia para el transporte de pasajeros discapacitados».

**Decreto 1660 de 2003 Artículo 13. Vehículos accesibles.** El Ministerio de Transporte, dentro del año siguiente a la publicación del presente decreto, mediante acto administrativo, establecerá los parámetros mínimos que deberá poseer un vehículo de transporte colectivo terrestre automotor de pasajeros, para ser considerado como accesible.

**Decreto 1660 de 2003 Artículo 14. Accesibilidad del parque automotor nuevo.** A partir del 1° de julio del año 2005, el veinte por ciento (20%) del parque automotor de cada empresa, que ingrese por primera vez al servicio, por registro inicial o reposición, deberá ser accesible de acuerdo a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.

**Parágrafo 1°.** Las fracciones resultantes de aplicar este porcentaje, iguales o superiores a 0.5 se aproximarán a la unidad inmediatamente superior y las fracciones inferiores a 0.5 se aproximarán a la unidad inmediatamente inferior. En todo caso, el número de vehículos accesibles resultante no puede ser menos a uno (1) por empresa.

**Parágrafo 2°.** El porcentaje establecido en el presente artículo será incrementado en un veinte por ciento (20%), cada año, hasta llegar al cien por ciento (100%) de accesibilidad en los vehículos que ingresen por primera vez al servicio.

**Decreto 1660 de 2003 Artículo 15. Reglamentación y control.** Para el servicio de transporte de radio de acción municipal, distrital y/o metropolitano, las rutas y horarios de utilización de los vehículos accesibles, serán reglamentadas por las autoridades municipales y para el radio de acción intermunicipal o nacional, por el Ministerio de Transporte, de acuerdo con el estudio de necesidades.

A las autoridades de transporte y tránsito, les corresponderá la verificación y control del cumplimiento de los porcentajes de vehículos accesibles, dentro de las condiciones del presente decreto, en su respectivo radio de acción.

**Decreto 1660 de 2003 Artículo 16. Acondicionamiento mínimo de equipos en uso.** Las empresas de transporte colectivo terrestre automotor de pasajeros, deberán acondicionar en todo vehículo de capacidad igual o superior a 20 pasajeros, dos (2) sillas, dotadas de cinturón de seguridad, lo más cercano a las puertas de acceso y señalizadas adecuadamente, para uso preferencial por parte de los pasajeros con discapacidad.

**Parágrafo.** Las empresas contarán con un plazo de un (1) año a partir de la fecha de publicación del presente Decreto, para cumplir con lo establecido en el presente artículo.

**Decreto 1660 de 2003 Artículo 17. Exención.** Los vehículos diseñados, construidos o destinados exclusivamente al transporte de las personas con discapacidad, siempre que estas ocupen el vehículo, estarán exentos de las medidas restrictivas de circulación que establezcan las autoridades locales. Estas autoridades reglamentarán las condiciones para circulación de estos vehículos de acuerdo con las características propias de cada distrito o municipio. En todo caso, esta norma estará vigente hasta cuando se verifique la equiparación de oportunidades al acceso al transporte público, de las personas con discapacidad.

**Parágrafo.** Para tener derecho a la exención de que trata el presente artículo, las personas con discapacidad de carácter permanente, los centros de atención especial y de rehabilitación de discapacitados, junto con los vehículos respectivos según sea el caso, deberán inscribirse ante el organismo de tránsito correspondiente, quien expedirá El salvoconducto de rigor, para lo cual la autoridad local competente reglamentará los requisitos mínimos que deberán acreditarse para su obtención. Estos vehículos además deberán portar en un lugar visible, el símbolo universal de accesibilidad descrito en el artículo 3° del presente decreto y el salvoconducto expedido por el Organismo de Tránsito.

## **SECCIÓN II TRANSPORTE INDIVIDUAL EN VEHÍCULOS TAXI**

### **TÍTULO I PARTE GENERAL**

#### **CAPÍTULO I OBJETO Y PRINCIPIOS**

**Decreto 172 de 2001 Artículo 1º. Objeto Y Principios .-** El presente Decreto tiene como objeto reglamentar la habilitación de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi y la prestación por parte de éstas de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a los cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la Ley y los Convenios Internacionales.

#### **CAPÍTULO II ÁMBITO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES**

**Decreto 172 de 2001 Artículo 2º. Ámbito De Aplicación.** Las disposiciones contenidas en el presente Decreto se aplicarán integralmente a la modalidad de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, en todo el territorio nacional, de acuerdo con los lineamientos establecidos en la Leyes 105 de 1993, y 336 de 1996.

**Decreto 172 de 2001 Artículo 3º. Actividad Transportadora.** De conformidad con el artículo 6 de la Ley 336 de 1996 se entiende por actividad transportadora, un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando vehículos, en uno o varios Modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes, basadas en los reglamentos del Gobierno Nacional.

**Decreto 172 de 2001 Artículo 4º. Transporte Público.** De conformidad con el artículo 3 de la Ley 105 de 1993, el 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.

**Decreto 172 de 2001 Artículo 5º. Transporte Privado..** De acuerdo con el artículo 5 de la Ley 336 de 1995, el 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.

Cuando no se utilicen equipos propios, la contratación del servicio de transporte deberá realizarse con empresas de transporte público legalmente constituidas y debidamente habilitadas.

**Comentario del Editor:** Teniendo en cuenta que la norma en ningún momento establece restricción alguna para que en los vehículos que se destinen al servicio público se realice transporte privado, es preciso indicar que si en un vehículo de servicio público se realiza la movilización de personas en el contexto exclusivo de las actividades privadas, es decir, cumpliendo con las condiciones y características señaladas en el artículo 5º, es perfectamente válido hablar de u transporte privado y por lo tanto no es dable a las autoridades de control operativo exigir los documentos necesarios para la operación del transporte público como por ejemplo planilla de viaje ocasional si están por fuera del radio de acción. Este evento es de común ocurrencia como cuando los propietarios de los taxis, en días festivos o domingos, salen de viaje con sus familiares, en estos eventos, mal podría hablarse de un transporte público en vista que no se presenta ninguno de los elementos constitutivos del mismo, pero si se configuran aquellos constitutivos del transporte privado el cual no exige que el transporte deba hacerse en vehículos particulares.

**Decreto 172 de 2001 Artículo 6º. Servicio Público De Transporte Terrestre Automotor En Vehículos Taxi.** El Transporte Público 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.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 36289 del 25 de junio de 2008.:** *“El 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”.*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 52966 del 23 de octubre de 2006 y 41666 del 23 de julio de 2007:** *“... son las autoridades locales las llamadas a dictar las normas necesarias para restringir el uso de la motocicleta con acompañante de acuerdo con la gravedad de la informalidad dentro de su jurisdicción en la prestación del servicio público, (...)”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 24991 del 21 de junio de 2010** *“ se entiende por servicio no autorizado, el que se realiza a través de un vehículo automotor de servicio público, sin el permiso o autorización correspondiente para la prestación del mismo, o cuando este se preste contrariando las disposiciones inicialmente otorgadas”*

**Decreto 172 de 2001 Artículo 7º. Definiciones.-** Para la interpretación y aplicación del presente Decreto, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

**Municipios Contiguos:** Son aquellos municipios que gozan de límites comunes.

**Ley 769 de 2002 Artículo 141.** En aquellos municipios ribereños o conurbados cuyos cascos urbanos se encuentren separados por un río y unidos por un puente, podrá prestarse el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros entre ellos, en zona urbana o rural, por los vehículos automotores que cuenten con los permisos y autorizaciones correspondientes expedidos por las autoridades de tránsito de los municipios involucrados; únicamente para los viajes que tengan origen en el municipio donde esté matriculado el vehículo.

**Paz y Salvo:** Es el documento que expide la empresa al propietario del vehículo, en el que consta la inexistencia de obligaciones derivadas exclusivamente del contrato de vinculación.

**Jurisprudencia Administrativa:** Definición declarada Válida, Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 29 de abril de 2010, Radicación 11001-03-24-000-2004-00204-01, CP María Claudia Tojas Lasso

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 29 de abril de 2010, Radicación 11001-03-24-000-2004-00204-01, CP María Claudia Tojas Lasso

*...si se acude al último inciso del artículo 52 del Decreto 170 de 2001 que establece que “la resolución que ordena la desvinculación del automotor reemplazará el paz y salvo que debe expedir la empresa, sin perjuicio de las acciones civiles y comerciales que se desprendan del contrato de vinculación”, se constata que no puede configurarse el predominio de la empresa transportadora frente a los propietarios de vehículos a que alude el demandante.*

*Por lo demás, el cargo no debe prosperar porque las definiciones demandadas no pretenden **garantizar** obligaciones contractuales, **no asignan competencias a autoridad alguna** para conocer de litigios derivados de contratos mercantiles y **no le reconocen a los certificados de paz y salvo el carácter de documentos públicos**, argumentos en los que el actor sustenta una presunta extralimitación de la potestad reglamentaria. Simplemente señalan que el paz y salvo es el documento que señala la inexistencia de obligaciones derivadas del contrato de vinculación.*

**Planilla Única de Viaje Ocasional:** Es el documento que debe portar todo conductor de vehículo de servicio público de esta modalidad para la realización de un viaje ocasional.-

**Concepto Ministerio de Transporte N° 13537 del 14 de marzo de 2007:** “Se hace necesario precisar que la planilla de viaje ocasional definida por el artículo 7° del Decreto 172 de 2001, como el documento que debe portar todo conductor de vehículo de servicio público clase taxi para la realización de un viaje ocasional, en concepto de este Despacho se debe diligenciar en su integridad por la empresa a la cual está vinculado el automotor, de tal manera que no podrá ser portada en blanco o diligenciarse en el sitio en que es exigida por la autoridad, ya que se podría incurrir en la conducta sancionable por el citado Decreto.”

**S.M.M.L.V.** Salario mínimo mensual legal vigente.

**Tarifa:** Es el precio que pagan los usuarios por la prestación del Servicio Público de Transporte.

**Taxi:** Automóvil destinado al servicio público individual de pasajeros.

**Vehículo Nuevo:** Es el vehículo automotor cuyo modelo corresponde como mínimo al año en el que se efectúa el registro del mismo.

**Viaje Ocasional:** Es aquel que excepcionalmente autoriza el Ministerio de Transporte a un vehículo taxi, para prestar el servicio público de transporte individual por fuera del radio de acción autorizado.

### **CAPÍTULO III AUTORIDADES COMPETENTES**

**Decreto 172 de 2001 Artículo 8º. Autoridades De Transporte.-** Son autoridades de transporte competentes las siguientes:

*En la Jurisdicción Nacional:* El Ministerio de Transporte.

**Comentario del Editor:** La competencia que se le atribuye al Ministerio de Transporte en esta disposición es para efectos regulatorios y no de administración o supervisión de esta modalidad de servicio

*En la Jurisdicción Distrital y Municipal:* Los Alcaldes Municipales y/o distritales o los organismos en quien estos deleguen tal atribución.

*En la Jurisdicción del Área Metropolitana constituida de conformidad con la ley:* La Autoridad Única de Transporte Metropolitano o los alcaldes respectivos en forma conjunta, coordinada y concertada.

Las autoridades de transporte no podrán autorizar servicios por fuera del territorio de su jurisdicción, so pena de incurrir en causal de mala conducta.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 2879 del 2 de febrero de 2005:** "Cuarto punto: La autoridad de transporte competente dentro de un área metropolitana es la Autoridad Única de Transporte Metropolitano o los alcaldes respectivos en forma conjunta, coordinada y concertada. Por lo tanto una empresa de transporte Terrestre Automotor individual de pasajeros en vehículos tipo taxi tendrá una habilitación en esta modalidad expedida por dicha autoridad y se podrán efectuar cambio de empresa de los vehículos siempre y cuando la empresa a donde se pretenden vincular estén dentro del área metropolitana respectiva."

**Concepto Ministerio de Transporte N° 30749 del 29 de mayo de 2008:** " Dicho lo anterior debe resaltarse que la habilitación de las empresas de servicio individual es competencia de la autoridad metropolitana, distrital o municipal según el caso, dicha habilitación certifica la idoneidad de la empresa para la prestación del servicio en su jurisdicción sin determinar zonas especiales para la operación a una o más empresas."

**Decreto 172 de 2001 Artículo 9º.** Control Y Vigilancia. La inspección, vigilancia y control de la prestación del Servicio Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, estará a cargo de los Alcaldes o las autoridades municipales que tengan asignada la función.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 30757 del 29 de mayo de 2008** "La autoridad local debe tener el control sobre la prestación del servicio de transporte individual, manteniendo un inventario de los vehículos autorizados y controlando la prestación regular del servicio, imponiendo las sanciones contempladas en el decreto 3366 de 2003 y Código Nacional de Tránsito según corresponda. Con respecto al registro irregular de vehículos, como quiera que el ordenamiento colombiano limita la declaratoria de nulidad de los actos administrativos a la autoridad judicial, solamente si el propietario del vehículo autoriza la revocatoria directa del registro, se puede proceder a la revocatoria del acto, de lo contrario habrá que acudir a la jurisdicción contencioso administrativa para solicitar la declaratoria de nulidad"

**Concepto Ministerio de Transporte N° 02281 del 13 de marzo de 2009:** *“La autoridad local de transporte debe controlar, vigilar e inspeccionar que los taxímetros se encuentren funcionando correctamente; por lo tanto, son las autoridades de transporte municipal quienes en cada jurisdicción deben velar porque este dispositivo una vez implementado se use correctamente. En este orden de ideas los taxímetros que se instalen en los vehículos de las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxis como se indico anteriormente son vigilados y controlados por la autoridad local”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 23174 del 27 de abril de 2007** *El competente para fijar las tarifas en el servicio individual y exigir el porte del taxímetro es la autoridad local con base en las normas señaladas. Por lo tanto el Ministerio de Transporte ni la Superintendencia de Puertos Transporte ejerce control y vigilancia sobre el servicio público de transporte en vehículos clase taxi, toda vez que esta la ejerce el Alcalde o la Secretaría de Tránsito y Transporte del respectivo municipio.”*

## TÍTULO II HABILITACIÓN

### CAPÍTULO I PARTE GENERAL

**Decreto 172 de 2001 Artículo 10. Habilitación.** Las empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, deberán solicitar y obtener habilitación para operar. La habilitación lleva implícita la autorización para la prestación del servicio público de transporte en esta modalidad.

La habilitación concedida autoriza a la empresa para prestar el servicio solamente en la modalidad solicitada. Si la empresa, persona natural o jurídica, pretende prestar el servicio de transporte en una modalidad diferente, debe acreditar ante la autoridad competente de la nueva modalidad, los requisitos de habilitación exigidos.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 48031 del 26 de abril de 2010 y 79151 del 3 de agosto de 2010:** *“La prestación de este servicio, solo podrá hacerse previa obtención de la habilitación respectiva, es decir para la prestación del Servicio Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículos Taxi. Habilitación que lleva implícita la autorización para la prestación del servicio público de transporte en esta modalidad y que además autoriza a la empresa o persona natural, para prestar el servicio solo en la modalidad solicitada”.*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 3692 del 30 de enero de 2007:** *“Por vía de interpretación debemos concluir que primero la sociedad transportadora o cualquier interesado debe tener la asignación de la matrícula de un vehículo clase taxi y posteriormente se deberá habilitar, ya que si fuera lo contrario, es decir, que primero se agotara el trámite de habilitación y después se sometiera al procedimiento para la asignación de nuevas matrículas, puede presentarse el caso que el interesado no obtenga en el sorteo ninguna matrícula entonces quedaría vigente un acto administrativo, pero no podrá la empresa o la persona natural entrar a operar.”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 33475 del 15 de junio de 2007** *Analizado el contenido del Decreto 172 de 2001, esta Oficina considera que para la asignación de nuevas matrículas de taxis se puede presentar cualquier interesado, ya sean empresas de transporte debidamente habilitadas como también personas naturales o jurídica interesadas en prestar el servicio por primera vez y posteriormente la autoridad competente previo cumplimiento de los requisitos establecidos procede a otorgar la respectiva habilitación.”*

**Decreto 172 de 2001 Artículo 11. Empresas Nuevas...** Ninguna empresa nueva podrá entrar a prestar el servicio hasta tanto la Autoridad de transporte competente le otorgue la habilitación correspondiente.

Cuando las autoridades de control y vigilancia constaten la prestación del servicio sin autorización, ésta se le negará y no podrá presentar una nueva solicitud de habilitación antes de doce (12) meses.

**Decreto 172 de 2001 Artículo 12. Empresas En Funcionamiento.** Las empresas que a la fecha de entrada en vigencia del presente Decreto cuenten con licencia de funcionamiento vigente, podrán continuar prestando el servicio de transporte autorizado hasta tanto la autoridad de transporte competente decida sobre la solicitud de habilitación, la cual debe ser presentada dentro del término establecido en el artículo 55 de esta disposición.

Si la empresa presenta la solicitud de manera extemporánea o la autoridad de transporte competente le niega la habilitación, no podrá continuar prestando servicio.

## **CAPÍTULO II CONDICIONES Y REQUISITOS**

**Decreto 172 de 2001 Artículo 13. Persona Jurídica.** Para obtener la habilitación y la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, las empresas deberán acreditar los siguientes requisitos, que aseguren el cumplimiento del objetivo definido en el artículo 1 del presente Decreto:

**Concepto Ministerio de Transporte N° 68275 del 13 de noviembre de 2007** *“Si una sociedad transportadora pretende habilitarse ante la autoridad local en la modalidad de taxi individual, debe cumplir con todos y cada uno de los requisitos establecido en el Decreto 172 de 2001, es decir, los requisitos que en su oportunidad aportaron por ejemplo ante el Ministerio de Transporte para habilitarse en el servicio intermunicipal son totalmente independientes y no puede pretenderse que suplan con lo estipulado en el citado Decreto”*

1. Solicitud dirigida a la autoridad de transporte competente suscrita por el representante legal.
2. Certificado de existencia y representación legal, expedido con una antelación máxima de 30 días hábiles, en el que se determine que dentro de su objeto social desarrolla la industria del transporte.
3. Indicación del domicilio principal, señalando su dirección.

Las empresas que tengan sucursales en varios municipios que formen parte de un Área Metropolitana, podrán disponer de una sede para la atención de sus vehículos vinculados, enviando esta información a la Autoridad de transporte competente.

4. Descripción de la estructura organizacional de la empresa relacionando la preparación especializada y/o la experiencia laboral del personal administrativo, profesional, técnico y tecnólogo contratado por la empresa.

**Concepto Ministerio de Transporte N°5907 del 13 de febrero de 2006:** *“Así las cosas, las normas obligan para que entre la empresa operadora de transporte y el conductor exista un contrato de trabajo, donde la empresa debe afiliarlo al régimen de salud, al de pensiones, riesgos profesionales y pagar sus respectivas cotizaciones, así como vigilar y constar que estos cuentan con licencia de conducción vigente y apropiada para el servicio, con el fin de verificar que el conductor sea una persona idónea para la operación de los equipos, tal como lo dispone el artículo 34 de la Ley 336 de 1996.”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 33194 del 1 de agosto de 2005: Ver Página 394**

**Concepto Ministerio de Transporte N°5907 del 13 de febrero de 2006: Ver Página 394**

5. Certificación firmada por el representante legal, sobre la existencia de los contratos para la vinculación del parque automotor que no sea de propiedad de la empresa. De los vehículos propios, se indicará este hecho.
6. Relación del equipo de transporte propio, de socios o de terceros, con el cual se prestará el servicio, con indicación del nombre y cédula del propietario, clase, marca, placa, modelo, número de chasis, capacidad, y demás especificaciones que permitan su identificación de acuerdo con las normas vigentes.
7. Descripción y diseño de los distintivos de la empresa.
8. Certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia del programa de revisión y mantenimiento preventivo que desarrollará la empresa para los equipos con los cuales prestará el servicio.
9. Estados financieros básicos<sup>191</sup> certificados de los dos (2) últimos años con sus respectivas notas. Las empresas nuevas solo requerirán el balance general inicial.
10. Declaración de renta de la empresa solicitante de la habilitación, correspondiente a los dos (2) años gravables anteriores a la presentación de la solicitud, si por Ley se encuentra obligada a cumplirla.
11. Demostración de un capital pagado<sup>192</sup> o patrimonio líquido<sup>193</sup> equivalente a los salarios mínimos mensuales legales vigentes establecidos para cada nivel, teniendo en cuenta el último censo poblacional adelantado por el DANE, debidamente ratificado por la Ley de acuerdo a los siguientes montos:

NIVEL 1. En los Distritos, Municipios o Áreas Metropolitanas de más de 1.500.000 habitantes, las empresas deben acreditar 0.25 S.M.M.L.V. por vehículo vinculado. En todo caso no puede ser inferior a 200 S.M.M.L.V.

NIVEL 2. En los Distritos, Municipios o Áreas Metropolitanas entre 1.000.000 y 1.500.000 habitantes, las empresas deben acreditar 0.25 S.M.M.L.V. por vehículo vinculado. En todo caso no puede ser inferior a 150 S.M.M.L.V.

NIVEL 3. En los Distritos, Municipios o Áreas Metropolitanas entre 501.000 y 1.000.000 de habitantes, las empresas deben acreditar 0.25 S.M.M.L.V. por vehículo vinculado. En todo caso no puede ser inferior a 125 S.M.M.L.V.

NIVEL 4. En los Distritos, Municipios o Áreas Metropolitanas entre 201.000 y 500.000 habitantes, las empresas deben acreditar 0.25 S.M.M.L.V. por vehículo vinculado. En todo caso no puede ser inferior a 100 S.M.M.L.V.

---

<sup>191</sup> Ver pie de página 96

<sup>192</sup> Ver pie de página 97

<sup>193</sup> Ver pie de página 98

NIVEL 5. En los Distritos, Municipios o Áreas Metropolitanas entre 101.000 y 200.000 habitantes, las empresas deben acreditar 0.25 S.M.M.L.V. por vehículo vinculado. En todo caso no puede ser inferior a 75 S.M.M.L.V.

NIVEL 6. En los Distritos, Municipios o Áreas Metropolitanas de menos de 100.000 habitantes, las empresas deben acreditar 0.25 S.M.M.L.V. por vehículo vinculado. En todo caso no puede ser inferior a 50 S.M.M.L.V.

El salario mínimo mensual legal vigente a que se hace referencia, corresponde al vigente al momento de cumplir el requisito.

El capital pagado o patrimonio líquido de las empresas asociativas del sector de la economía solidaria, será el precisado en la Legislación Cooperativa, Ley 79 de 988 y las demás normas concordantes vigentes.

Durante los primeros cuatro (4) meses de cada año, las empresas habilitadas ajustarán su capital pagado o patrimonio líquido de acuerdo con el número de vehículos vinculados con que finalizó el año inmediatamente anterior.

La habilitación para empresas nuevas no estará sujeta al análisis de los factores financieros, pero sí a la comprobación del pago del capital o patrimonio líquido exigido.

Las empresas existentes o que se constituyan en municipios que hagan parte de un área metropolitana, deberán acreditar el capital pagado o patrimonio líquido igual al exigido para la ciudad principal.

12. Copia de las Pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas en el presente Decreto.
13. Duplicado al carbón de la consignación a favor de la Autoridad de transporte competente por el pago de los derechos que se causen, debidamente registrado por la entidad recaudadora.

**Parágrafo 1º.** Las empresas que cuenten con revisor fiscal, podrán suplir los requisitos establecidos en los numerales 9,10 y 11 de este artículo con una certificación suscrita por el representante legal, el contador y el revisor fiscal de la empresa, donde conste la existencia de declaraciones de renta y estados financieros con sus notas y anexos, ajustados a las normas contables tributarias en los dos (2) últimos años y el cumplimiento del capital pagado o patrimonio líquido requerido. Con esta certificación deberá adjuntar copia de los dictámenes e informes y de las notas a los estados financieros presentados a la respectiva asamblea o junta de socios durante los mismos años.

**Parágrafo 2º.** las empresas nuevas deberán acreditar los requisitos establecidos en los numerales 5, 6 y 12, dentro de un término no superior a seis (6) meses improrrogables, contados a partir de la ejecutoria de la resolución que le otorga la correspondiente habilitación, de lo contrario, será revocada.

**Decreto 172 de 2001 Artículo 14. Persona Natural.** El propietario o tenedor hasta de cinco (5) vehículos que tenga interés de prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros

en Vehículos Taxi, deberá obtener la correspondiente habilitación, previo el cumplimiento de los siguientes requisitos:

1. Solicitud dirigida a la autoridad de transporte competente suscrita por el interesado.
2. Certificado de registro como comerciante, expedido con una antelación máxima de 30 días hábiles, en el que se determine que dentro del objeto social desarrolla la industria del transporte.
3. Indicación del domicilio principal, señalando su dirección.
4. Acreditar la propiedad o la existencia de los contratos de arrendamiento financiero de los respectivos vehículos.
5. Certificación sobre la existencia del programa de revisión y mantenimiento preventivo que desarrollará para los equipos con los cuales prestará el servicio.
6. Descripción de los vehículos con los cuales prestará el servicio, con indicación de la clase, marca, modelo, número del chasis, capacidad y demás especificaciones que permitan su identificación, de acuerdo con las normas vigentes. En todo caso el vehículo deberá cumplir con las condiciones técnico-mecánicas y con las especificaciones requeridas por las autoridades competentes para transitar.
7. Copia de las pólizas vigentes de responsabilidad civil contractual y extracontractual, exigidas en el presente Decreto.
8. Presentar los distintivos que portaran los respectivos vehículos, los cuales deben acompañarse con la expresión "persona natural".

Las empresas de persona natural deberán sujetarse a todos los requisitos establecidos en el presente Decreto para la prestación del Servicio Público de Transporte.

**Parágrafo. Restricción.** Cuando la Empresa de persona natural pretenda operar con más de cinco (5) vehículos, deberá solicitar y obtener habilitación conforme a los requisitos establecidos en el artículo 8 del presente Decreto.

### **CAPÍTULO III TRÁMITE DE LA HABILITACIÓN**

**Decreto 172 de 2001 Artículo 15. Plazo Para Decidir.** Presentada la solicitud de habilitación, para decidir, la Autoridad de transporte competente dispondrá de un término no superior a noventa (90) días hábiles.

La habilitación se concederá o negará mediante resolución motivada en la que se especificará como mínimo el nombre, razón social o denominación, domicilio principal, capital pagado o patrimonio líquido, radio de acción y modalidad de servicio.

## **CAPÍTULO IV VIGENCIA**

**Decreto 172 de 2001 Artículo 16. Vigencia.** Sin perjuicio de las disposiciones legales contenidas en el régimen sancionatorio, la habilitación será indefinida mientras subsistan las condiciones exigidas y acreditadas para su otorgamiento.

La autoridad de transporte competente, podrá en cualquier tiempo, de oficio o a petición de parte, verificar las condiciones que dieron lugar a la habilitación.

**Parágrafo.** En todos aquellos casos de transformación, fusión, absorción o incorporación, la empresa comunicará este hecho a la autoridad de transporte competente, adjuntando los nuevos certificados de existencia y representación legal, con el objeto de efectuar las aclaraciones y modificaciones correspondientes.

**Decreto 172 de 2001 Artículo 17. Suministro De Información.** Las empresas deberán tener permanentemente a disposición de la autoridad de transporte competente las estadísticas, libros y demás documentos que permitan verificar la información suministrada.

## **TÍTULO III SEGUROS**

**Decreto 172 de 2001 Artículo 18. Obligatoriedad.** De conformidad con los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, deberán tomar con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las amparen contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora, así:

1. Póliza de responsabilidad civil contractual que deberá cubrir al menos, los siguientes riesgos:

- a) Muerte
- b) Incapacidad permanente
- c) Incapacidad temporal
- d) Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios.

El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 S.M.M.L.V., por persona.

2. Póliza de responsabilidad civil extracontractual que deberá cubrir al menos, los siguientes riesgos:

- a) Muerte o lesiones a una persona
- b) Daños a bienes de terceros
- c) Muerte o lesiones a dos o más personas.

El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 S.M.M.L.V., por persona.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 57400 del 1 de diciembre de 2005:** " las empresas de transporte público terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, tienen la obligación de tomar con una compañía de seguros las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que consagra el Título III del Decreto 172 de 2001, y estos seguros son independientes a los exigidos por la sociedad de financiamiento que realizó el préstamo para la compra del vehículo"

**Decreto 172 de 2001 Artículo 19. Pago De La Prima.** ~~Cuando el servicio se preste en vehículos que no sean de propiedad de la empresa, en el contrato de vinculación deben quedar claramente definidos las condiciones y el procedimiento mediante el cual se efectuará el recaudo de la prima correspondiente, con cargo al propietario del vehículo.~~

~~El valor de la prima por concepto de los seguros constituirá un componente a tener en cuenta en la estructura de costos que sirve de base para la determinación de las tarifas.~~

**Jurisprudencia Administrativa:** Artículo declarado Nulo, Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 29 de abril de 2010, Radicación 11001-03-24-000-2004-00204-01, CP María Claudia Tojas Lasso

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 29 de abril de 2010, Radicación 11001-03-24-000-2004-00204-01, CP María Claudia Tojas Lasso

*Para decidir el cargo conviene precisar que el deber de tomar seguros que amparen los riesgos inherentes a la actividad transportadora está previsto en los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio, en los siguientes términos:*

**Artículo 994. Exigencia de tomar seguro.** Artículo subrogado por el artículo 12 del Decreto extraordinario 01 de 1990. El nuevo texto es el siguiente:

Cuando el Gobierno lo exija, **el transportador** deberá tomar por cuenta propia o por cuenta del pasajero o del propietario de la carga, **un seguro que cubra a las personas y las cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte.**

*El transportador no podrá constituirse en asegurador de su propio riesgo o responsabilidad.*

*El Gobierno reglamentará los requisitos, condiciones, amparos y cuantías del seguro previsto en este artículo, el cual será otorgado por entidades aseguradoras, cooperativas de seguros y compañías de seguros, legalmente establecidas.*

**Artículo 1003. Responsabilidad del transportador.** *El transportador responderá de todos los daños que sobrevengan al pasajero desde el momento en que se haga cargo de éste. Su responsabilidad comprenderá, además, los daños causados por los vehículos utilizados por él y los que ocurran en los sitios de embarque y desembarque, estacionamiento o espera, o en instalaciones de cualquier índole que utilice el transportador para la ejecución del contrato.*

*Dicha responsabilidad sólo cesará cuando el viaje haya concluido; y también en cualquiera de los siguientes casos:*

- 1) Cuando los daños ocurran por obra exclusiva de terceras personas;*
- 2) Cuando los daños ocurran por fuerza mayor, pero ésta no podrá alegarse cuando haya mediado culpa imputable al transportador, que en alguna forma sea causa del daño;*
- 3) Cuando los daños ocurran por culpa exclusiva del pasajero, o por lesiones orgánicas o enfermedad anterior del mismo que no hayan sido agravadas a consecuencia de hechos imputables al transportador, y*
- 4) Cuando ocurra la pérdida o avería de cosas que conforme a los reglamentos de la empresa puedan llevarse "a la mano" y no hayan sido confiadas a la custodia del transportador.*

Las disposiciones señalan de manera clara e inequívoca que **la obligación de tomar la póliza corresponde a las empresas de transporte.**

No obstante, es posible que la empresa preste servicios con vehículos que no sean de su propiedad. A esta situación se refiere el artículo 983 del Código de Comercio que establece que si las empresas de servicio público “no prestan el servicio en vehículos de su propiedad, celebrarán con los dueños de éstos el respectivo **contrato de vinculación, conforme a las normas reglamentarias del transporte**” y el artículo 22 de la Ley 336 de 1996, Estatuto General del Transporte, que establece que “...de conformidad con cada Modo de transporte, **el Reglamento determinara la forma de vinculación de los equipos a las empresas**”.

Como se observa, los artículos 983 del Código de Comercio y 22 de la Ley 336 de 1996 comentados **no reglamentan directamente sino que defieren en el reglamento** la regulación de las cargas relacionadas con el contrato de vinculación.

Precisamente el artículo 20 del Decreto 170 de 2001 acusado hace parte del reglamento dictado por el Gobierno Nacional en ejercicio de las facultades descritas previamente, para regular, entre otros, temas como el concerniente al aseguramiento de los riesgos relacionados con los vehículos que prestan servicios de transporte en virtud de un contrato de vinculación y fue dictado en armonía con el artículo 65 de la Ley 336 de 1996 que **autoriza al Gobierno Nacional para expedir reglamentos que armonicen las relaciones entre los elementos que intervienen en la contratación y prestación del servicio público de transporte, impedir la competencia desleal y promover la racionalización del mercado de transporte.**

No obstante, a juicio de la Sala, los reglamentos mencionados deben tener en cuenta lo dispuesto por los artículos 991 del Código de Comercio y 36 de la Ley 336 de 1996 que se transcriben a continuación:

**Artículo 991 del Código de Comercio. Responsabilidad solidaria.** Artículo subrogado por el artículo 9 del Decreto extraordinario 01 de 1990. El nuevo texto es el siguiente:

Quando la empresa de servicio público no sea propietaria o arrendataria del vehículo en que se efectúa el transporte, o no tenga a otro título el control efectivo de dicho vehículo, el propietario de éste, la empresa que contrate y la que conduzca, responderán solidariamente del cumplimiento de las obligaciones que surjan del contrato de transporte.

La empresa tiene el control efectivo del vehículo cuando lo administra con facultad de utilizarlo y designar el personal que lo opera, directamente y sin intervención del propietario.

**Artículo 36 de la Ley 336/96.** Los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte serán contratados directamente por **la empresa operadora de transporte, quien para todos los efectos será solidariamente responsable junto con el propietario del equipo.**<sup>194</sup>

La jornada de trabajo de quienes tengan a su cargo la conducción y operación de los equipos destinados al servicio público de transporte será la establecida en las normas laborales y especiales correspondientes.<sup>195</sup>

Las normas anteriores establecen un deber solidaridad entre empresas transportadoras y propietarios de vehículos en el cumplimiento de sus obligaciones contractuales.

De allí que considere la Sala que **la responsabilidad de tomar las pólizas que cubran los riesgos inherentes a la actividad transportadora corresponde a las empresas de transporte** por mandato de los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio, pero **la obligación contractual de cubrir las primas correspondientes debe ser asumida solidariamente entre la empresa transportadora y los propietarios de vehículos** que han celebrado con ella contratos de vinculación, por mandato de los artículos 991 del Código de Comercio y 36 de la Ley 336 de 1996.

<sup>194</sup> Este inciso fue declarado EXEQUIBLE por la Corte Constitucional mediante sentencia C-579-99 de agosto 11 de 1999, M. P. Dr. Eduardo Cifuentes Muñoz.

<sup>195</sup> Artículo subrogado por el artículo 305 del Decreto 1122 de 1999, publicado en el Diario Oficial No. 43.622 del 29 de junio de 1999. Declarado INEXEQUIBLE.

**Decreto 172 de 2001 Artículo 20. Vigencia De Los Seguros.** La vigencia de los seguros contemplados en este Decreto, será condición para la operación de los vehículos legalmente vinculados a las empresas autorizadas para la prestación del servicio en esta modalidad de transporte.

La compañía de seguros que ampare a la empresa de transporte con relación a los seguros de que trata el presente título, deberá informar a la autoridad de transporte competente la terminación automática del contrato de seguro por mora en el pago de la prima o la revocación unilateral del mismo, dentro de los treinta (30) días siguientes a la fecha de terminación o revocación.

**Jurisprudencia Administrativa:** Artículo declarado Válido, Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 29 de abril de 2010, Radicación 11001-03-24-000-2004-00204-01, CP María Claudia Tojas Lasso

**Decreto 172 de 2001 Artículo 21. Fondos De Responsabilidad.** Sin perjuicio de la obligación de obtener y mantener vigente las pólizas de seguro señaladas en el presente Decreto, las empresas de transporte podrán constituir fondos de responsabilidad como mecanismo complementario para cubrir los riesgos derivados de la prestación del servicio, cuyo funcionamiento, administración, vigilancia y control lo ejercerá la Superintendencia Bancaria o la entidad de inspección y vigilancia que sea competente según la naturaleza jurídica del fondo.

## **TÍTULO IV PRESTACIÓN DEL SERVICIO**

### **CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES**

**Decreto 172 de 2001 Artículo 22. Permanencia En El Servicio.** Los vehículos destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, deberán permanecer en este servicio por un término no menor de cinco (5) años contados a partir de la fecha de expedición de la respectiva licencia de tránsito, fecha a partir de la cual, podrán solicitar el cambio de servicio, el cual se tramitará conforme a las disposiciones vigentes sobre la materia y su reposición deberá efectuarse con un vehículo nuevo.

En todo caso la autoridad de transporte competente debe verificar el cambio de color del vehículo que sale del servicio.

**Ley 903 de 2004 Artículo 1°.** Modifíquese el párrafo 1° del artículo 27 de la Ley 769 de 2002 el cual quedará así:

(...)

Adicionase un párrafo nuevo al artículo 27 de la Ley 769 de 2002.

**Parágrafo nuevo.** En los términos establecidos en el presente artículo, el Ministerio de Transporte reglamentará el cambio de servicio público tipo taxi a servicio particular.

**Reglamentación:** Decreto 4116 de 2004

**Decreto 4116 de 2004 Artículo 9°. Sustituido Artículo 28 Resolución 4775 de 2009.** Los propietarios de vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, podrán solicitar ante el Organismo de Tránsito donde se encuentre registrado el automotor, el cambio de servicio de público a particular, el cual implica el cambio de la Licencia de Tránsito y de la placa, siempre y cuando el vehículo tenga una antigüedad en el servicio público, mínima de cinco (5) años, contados a partir de la fecha de la expedición de la tarjeta de operación.

**Parágrafo 1°.** Para llevar a cabo la matrícula de un vehículo clase taxi de servicio individual por reposición, el propietario tendrá un plazo de un año contado a partir de la fecha de cancelación de la Licencia de Tránsito.

La reposición de que trata este parágrafo se hará únicamente a los vehículos que hayan prestado legalmente el servicio público individual de pasajeros en la clase de vehículo taxi en el radio de acción de su respectiva jurisdicción, dentro de los cinco años anteriores a la vigencia de esta norma. Se entiende por prestación del servicio público de transporte de pasajeros, cuando un vehículo ha prestado dicho servicio, con tarjeta de operación que le habilita para tal efecto dentro del respectivo radio de acción.

**Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte:** Conceptos N° 488801 del 27 de noviembre de 2.009 y 512321 del 15 de diciembre de 2010: *“El alcance del Parágrafo del artículo 28 de la Resolución 4775/09 que consagra la matrícula de un vehículo clase taxi individual por reposición exige que su propietario cancele la Licencia de Tránsito del automotor que sale del servicio y a su vez efectúe la reposición dentro del año siguiente al de la cancelación, lo cual significa que si opta por la reposición del vehículo este necesariamente se debe someter a la desintegración física para tener derecho al denominado “cupó” del taxi.”*

**Decreto 4116 de 2004 Artículo 10. Sustituido Artículos 6° y 29 Resolución 4775 de 2009**

**Resolución 4775 de 2009 Artículo 6°.** Los trámites de tránsito de los vehículos automotores, se adelantarán con los requisitos de carácter general, y en cada caso se enunciarán los requisitos específicos:

- Formulario de Solicitud de Trámite, debidamente diligenciado con las instrucciones señaladas en el reverso del documento.
- Para los trámites en los cuales se acredite la destrucción total, hurto o desaparición documentada o duplicado de Licencia de Tránsito, no será necesario aportar las improntas.
- Certificado de existencia y representación legal *del propietario*, con vigencia no mayor a noventa (90) días si se trata de una persona jurídica.
- SOAT vigente. Se exceptúa para la cancelación de la matrícula o para traspaso por parte del vendedor que desconoce el paradero del vehículo y traspaso a persona indeterminada.
- Revisión técnico-mecánica y de gases vigente. Se exceptúa para la cancelación de la matrícula o para traspaso por parte del vendedor que desconoce el paradero del vehículo y traspaso a persona indeterminada.

- Estar a paz y salvo por infracciones de tránsito.
- Estar a paz y salvo en el pago de impuestos sobre vehículos automotores.
- Acreditar el pago de los derechos del trámite.

Para vehículos ensamblados o fabricados y vendidos en forma independiente el chasis y la carrocería, debe anexar las respectivas facturas de venta.

Si el vehículo presenta limitación o gravamen a la propiedad, deberá adjuntar el documento en el que conste su levantamiento o la autorización otorgada por el beneficiario del gravamen o limitación, en el sentido de aceptar la continuación de este con el nuevo propietario.

**Resolución 4775 de 2009 Artículo 29.** Para el cambio de servicio de qué trata el Artículo anterior, se deberán cumplir los requisitos de carácter general previstos en la presente norma y los que a continuación se establecen:

- Formularios de Solicitud de Trámites debidamente diligenciados, para cambio de Licencia de Tránsito, placa y color del vehículo, con firma y huella dactilar del propietario que figure en la Licencia de Tránsito.
- Licencia de Tránsito o la declaración por escrito de la pérdida del documento.
- Original de la última tarjeta de operación vigente a la fecha de la solicitud o la declaración por escrito de la pérdida de la tarjeta.
- Paz y salvo de la empresa a la cual está vinculado.

**Decreto 4116 de 2004 Artículo 11.** Sustituido Artículo 30 Resolución 4775 de 2009. Verificados los requisitos de cambio de servicio de público a particular de un taxi individual, el Organismo de Tránsito expedirá la nueva Licencia de Tránsito y la respectiva placa de servicio particular, previo cambio de color del vehículo y entrega del original de la Licencia de Tránsito, de la placa de servicio público. No se admitirá denuncia por pérdida de placa.

**Decreto 4116 de 2004 Artículo 12.** Los funcionarios que alteren, tramiten o autoricen de manera indebida los cambios de servicio establecidos mediante el presente decreto, serán investigados y sancionados de conformidad con lo previsto en el Código Disciplinario Único, Ley 734 de febrero 5 de 2002.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 19794 del 13 de mayo de 2005:** "...los propietarios de vehículos tipo taxi, podrán solicitar ante el organismo de tránsito y transporte donde se encuentre registrado el automotor, el cambio de servicio de público a particular; el cual implica el cambio de la licencia de tránsito y de las placas, siempre y cuando el vehículo tenga una antigüedad en el servicio público mínima de cinco (5) años. El cambio de servicio puede ser solicitado en cualquier tiempo y para la expedición de la nueva licencia se deberá hacer entrega de original de la licencia y tránsito y de las placas de servicio público por parte del propietario y la verificación por parte del organismo de tránsito del cambio de color del vehículo. No se admite denuncia por pérdida de placas."

**Decreto 172 de 2001 Artículo 23. Radio De Acción.** El Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi se presta de manera regular dentro de la jurisdicción de un distrito o municipio y en las áreas metropolitanas de conformidad con las normas que la regulan.

El servicio entre un aeropuerto que sirve a la capital del departamento y que está ubicado en un municipio diferente a ésta, no requerirá el porte de planilla única de viaje ocasional, cuando se presta por vehículos de empresas de la respectiva capital o Área metropolitana y del municipio sede del terminal aéreo.

En los demás aeropuertos, previo concepto favorable del Ministerio de Transporte, los alcaldes podrán realizar convenios para la prestación del servicio directo desde y hasta el terminal aéreo sin planilla única de viaje ocasional, siempre que existan límites comunes entre el municipio sede del aeropuerto y el municipio origen o destino del servicio.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 48488 del 25 de agosto de 2008:** “ (...) los vehículos clase taxi no utilizan planilla de viaje ocasional, a pesar que el aeropuerto se encuentra en un municipio diferente de la jurisdicción de Medellín, sin embargo si el vehículo sale del radio de acción antes mencionado obligatoriamente debe portar la planilla de viaje ocasional, so pena que el propietario se haga acreedor a las sanciones previstas en la normatividad vigente”.

En los demás casos en los cuales los vehículos taxi salgan del radio de acción autorizado, deberán portar planilla única de viaje ocasional.

**Comentario del Editor:** El transporte, de personas o de cosas, se configura como un servicio público tendiente a satisfacer las necesidades de movilización de los seres humanos.

En nuestro país el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos tipo taxi se encuentra regulado en el Decreto 172 de 2.001; el artículo 23 de esta disposición establece el radio de acción de esta modalidad de servicio

Es clara esta disposición en establecer, como en repetidas oportunidades lo ha manifestado la cartera ministerial<sup>196</sup>, que el radio de acción de los automotores de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros en vehículos taxi, está determinado dentro de la jurisdicción de un distrito o municipio, entendiéndose por este el que comprende las áreas urbanas, suburbanas y rurales y los distritos territoriales indígenas de la respectiva jurisdicción, y en las áreas metropolitanas, esto es, el que se presta entre los municipios que hacen parte de un área metropolitana, conforme a las normas que regulan estas instancias territoriales; recuérdese que de acuerdo con la Ley 128 de 1994 las áreas metropolitanas que existen en Colombia son: (i) Área Metropolitana de Barranquilla (de la cual hacen parte los municipios de Malambo, Puerto Colombia, Soledad y Galapa, y el Distrito de Barranquilla), (ii) Área Metropolitana de Centro-Occidente (de la cual hacen parte los municipios de La Virginia, Dos Quebradas, y Pereira), (iii) Área Metropolitana del Valle de Aburrá (de la cual hacen parte los municipios de Girardota, Barbosa, Copacabana, Bello, Itagüí, La Estrella, Sabaneta, Caldas y Medellín), (iv) Área Metropolitana de Bucaramanga (de la cual hacen parte los municipios de Floridablanca, Girón, Piedecuesta y Bucaramanga) y (v) Área Metropolitana de Cúcuta (de la cual hacen parte los municipios de El Zulia, Los Patios, Puerto Santander, San Cayetano, Villa del Rosario y San José de Cúcuta)

Los vehículos tipo taxi que salgan a prestar sus servicios fuera de estos límites requieren portar, necesariamente, planilla de viaje ocasional.

No obstante lo anterior, consagra esta norma una clara excepción a la obligación de portar planilla de viaje ocasional para los vehículos tipo taxis que presten sus servicios fuera de los márgenes anteriormente dispuestos y es para el caso del transporte a aeropuertos que sirven a las capitales de departamento, que se encuentran ubicados en un municipio diferente a ésta.

En este evento, los vehículos de empresas habilitadas en el municipio capital, o en cualquiera de los municipios que conformen el área metropolitana de la que es parte dicha capital, o los pertenecientes a empresas habilitadas en el municipio en el cual se encuentra ubicado el aeropuerto, **NO** requieren portar planilla de viaje ocasional, independientemente que el municipio en el cual se encuentra ubicado el aeropuerto, pertenezca al área metropolitana a la cual pertenezca la respectiva capital.

---

<sup>196</sup> Radicados del Ministerio de Transporte N° 314941 de agosto 5 de 2009; 62021 de febrero 25 de 2010.

En este contexto, no requieren portar planilla de viaje ocasional los vehículos tipo taxi que presten su servicio fuera del área de un municipio, distrito o área metropolitana que se encuentren en una de las siguientes circunstancias:

- 1.) Taxis vinculados a empresas habilitadas en el municipio o distrito capital de departamento que presten servicio con destino al aeropuerto, o de éste a la capital del departamento, los municipios que conforman el área metropolitana de la cual es parte el municipio o distrito capital o el municipio en el cual se encuentra ubicado el aeropuerto.
- 2.) Taxis vinculados a empresas habilitadas en cualquier municipio que conforma un área metropolitana o por la autoridad de transporte metropolitano, que presten sus servicios con destino al aeropuerto o de este hacia el municipio o distrito capital de departamento, municipios que conforman el área metropolitana o al municipio donde se encuentra ubicado el aeropuerto.
- 3.) Taxis vinculados a empresas habilitadas en el municipio donde se encuentra ubicado el aeropuerto que presten su servicio con destino al aeropuerto o de este hacia el municipio o distrito, capital del departamento, o hacia cualquiera de los municipios que conforman el área metropolitana, o con destino al municipio en el que se encuentra ubicado el aeropuerto.

Para el servicio a los demás aeropuertos, se seguirán los parámetros consagrados en el artículo 23 del decreto 172 de 2001 transcrito en este documento, esto es, "... previo concepto favorable del Ministerio de Transporte, los alcaldes podrán realizar convenios para la prestación del servicio directo desde y hasta el terminal aéreo sin planilla única de viaje ocasional, siempre que existan límites comunes entre el municipio sede del aeropuerto y el municipio origen o destino del servicio."

Los convenios celebrados al amparo del artículo 6 del Decreto 1553 de 1998, quedarán sin efecto a partir de la vigencia del presente Decreto.

**Parágrafo.-** En ningún caso el Servicio Público de Transporte en Vehículos Taxi, podrá prestarse como servicio colectivo, so pena de incurrir en las sanciones previstas para este efecto.

**Jurisprudencia Administrativa:** Último Inciso declarado Válido, Consejo de Estado Sección Primera, Sentencia del 27 de febrero de 2003, Radicación 11001-03-24-000-2001-0179-01(7103), CP Gabriel Eduardo Mendoza

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado Sección Primera, Sentencia del 27 de febrero de 2003, Radicación 11001-03-24-000-2001-0179-01(7103), CP Gabriel Eduardo Mendoza

*...por voluntad del legislador cuando se trate del servicio de transporte terrestre automotor que se preste dentro de las áreas metropolitanas, o entre ciudades que por su vecindad generen alto grado de influencia recíproca, cada autoridad municipal o distrital tiene autonomía para decidir lo relacionado con la utilización de su propia infraestructura de transporte y de común acuerdo adjudicarán las rutas y su frecuencia; empero dicha autonomía no es absoluta, sino que todo ello se hace **bajo la coordinación del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte**, y está a salvo la facultad de éste, cuando la naturaleza y complejidad del asunto lo ameriten, de asumir su conocimiento para garantizar los derechos del usuario al servicio público.*

*De otra parte, el artículo 18 de la Ley 336 de 1996 es claro en señalar que "El permiso para prestar el servicio público de transporte es... revocable" lo que permite inferir que no genera derechos adquiridos, por lo que desde esta misma perspectiva tampoco los generarían las autorizaciones otorgadas en virtud de los convenios. Y ello encuentra su razón de ser en los objetivos y principios que gobiernan la actividad transportadora, como la seguridad relacionada con la protección de los usuarios. (...) Ahora, conforme se aduce en el documento obrante a folio 85, para la expedición del Decreto 172, contentivo de la norma acusada, el Ministerio de Transporte adelantó mesas de trabajo con la participación de empresarios, gremios, sindicatos y propietarios de vehículos destinados a la industria del transporte; y en el escrito visible a folios 125 a 128, se alega por parte de dicho Ministerio que la autoridades de tránsito municipales no cumplieron con el deber de vigilar la ejecución de los convenios, desatendiendo el espíritu de lo normado, lo que trajo como consecuencia el surgimiento de perjuicios, ya que terminaron, en la práctica, favoreciendo intereses gremiales, en desmedro de las empresas que previamente tenían autorizado el transporte de pasajeros.*

*De tal manera que disponer que quedan sin efecto los convenios celebrados a partir de la vigencia del Decreto, no es más que hacer uso de una facultad que el legislador (artículo 57 de la Ley 336 de 1996) le atribuyó al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, como es la de asumir directamente el conocimiento del asunto cuando la naturaleza y complejidad del mismo lo exijan, lo que no implica el ejercicio de funciones jurisdiccionales.*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 10070 del 9 de marzo de 2004:** "... el servicio de **transporte automotor colectivo de pasajeros en vehículo taxi**, a que usted se refiere en su comunicación, no existe, pues el servicio colectivo de pasajeros metropolitano, distrital y municipal, regulado por el Decreto 170 de 2001, se puede prestar en vehículos tipo automóvil, campero, camioneta, microbús, bus o buseta pero no en vehículo taxi, está sujeto a rutas y frecuencias y no pueden realizar viajes ocasionales.

**Concepto Ministerio de Transporte N°20839 del 8 de mayo de 2006:** "Finalmente este despacho se permite concluir que el servicio colectivo no se puede prestar en la modalidad de servicio individual por cuanto se requiere de estudios independientes y habilitaciones en diferente modalidad (sic) y tampoco se les puede permitir la salida de la jurisdicción de chía y menos aún autorizarle al servicio colectivo la planilla de viaje ocasional, por cuanto la norma solo la contempla para el servicio individual."

**Decreto 172 de 2001 Artículo 24. Radio De Acción Distrital O Municipal.** Entiéndase por radio de acción distrital o municipal el que se presta dentro de la jurisdicción de un distrito o municipio. Comprende las áreas urbanas, suburbanas y rurales y los distritos territoriales indígenas de la respectiva jurisdicción.

El radio de acción metropolitano es el que se presta entre los municipios que hacen parte de un área metropolitana.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 74436 del 12 de octubre de 2007:** "... los vehículos clase taxi de servicio público, únicamente podrán prestar servicio en aquellos municipios rivereños o conurbados, siempre y cuando cuenten con los permisos expedidos por las autoridades de tránsito de los municipios respectivos, es decir, que se requiere que la autorización y el consenso de los (2) dos (sic) autoridades locales, adicionalmente solo podrían hacer recorridos en origen con pasajeros, más no de regreso. Si los cascos urbanos de los municipios señalados anteriormente no son ribereños o conurbados y no se encuentran separados por un río y unidos por un puente, no se puede invocar como sustento legal el artículo 141 de la Ley 769 de 2002, para a celebración de convenios de cooperación para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros...."

**Decreto 172 de 2001 Artículo 25. Viajes Ocasionales.** Para la realización de viajes ocasionales en vehículos taxi, se acreditará el cumplimiento de los requisitos que para este efecto señale el Ministerio de Transporte quien establecerá la ficha técnica para la elaboración y los mecanismos de control correspondientes del formato de la planilla única de viaje ocasional.

**Reglamentación:** Resolución 4185 de 2008

**Resolución 4185 de 2008 Artículo 1º.** Las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros individual en vehículos taxi, de pasajeros por carretera y mixto, podrán realizar viajes ocasionales en un radio de acción distinto al autorizado, con el porte de la planilla única de viaje ocasional debidamente diligenciada, expedida por el Ministerio de Transporte.

**Parágrafo.** Las empresas de transporte mixto solamente podrán realizar viajes ocasionales en vehículos clase campero y buses escalera (Chivas).

**Resolución 4185 de 2008 Artículo 2º.** Adoptar el formato contenido en el anexo número 1 de la presente resolución, como documento Planilla Única de Viaje Ocasional para los vehículos señalados en el artículo 1º de la presente resolución.

**Resolución 4185 de 2008 Artículo 3°.** Para la realización de viajes ocasionales, el Ministerio de Transporte suministrará a las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual en vehículos taxi, de pasajeros por carretera y mixto en vehículos camperos y bus escalera, a través de las Direcciones Territoriales, la Planilla Única de Viaje Ocasional.

Cada vehículo podrá realizar un máximo de tres viajes ocasionales durante el mes, para lo cual las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte suministrarán las planillas a las empresas de transporte solicitantes. En el caso de que en un mes no se realicen los tres viajes ocasionales, estos no serán acumulables para el mes siguiente.

**Parágrafo.** Las planillas serán entregadas a las empresas debidamente habilitadas, para que las mismas, asumiendo la responsabilidad integral del transporte que se realice con ellas, las suministre a los vehículos vinculados.

**Resolución 4185 de 2008 Artículo 4°.** La entrega de nuevas planillas por parte de las Direcciones Territoriales se hará los primeros cinco (5) días de cada mes y será requisito indispensable que la empresa reporte las planillas utilizadas en el mes anterior, en medio magnético, en formato Excel con la siguiente información acompañada de un archivo que contenga la imagen escaneada de cada una de las planillas expedidas y relacionadas.

NIT	Nombre empresa	N° Planilla	Placa del vehículo	Tipo de vehículo	Origen del viaje	Destino del viaje	Fecha de realización del viaje
-----	----------------	-------------	--------------------	------------------	------------------	-------------------	--------------------------------

**Resolución 4185 de 2008 Artículo 5°.** Los vehículos que realicen un viaje ocasional, no podrán prestar un servicio diferente al que está autorizado en la Planilla Única de Viaje Ocasional.

Se utilizará una sola planilla de viaje ocasional cuando el viaje sea de ida y de regreso con el mismo contratante. En el caso en que se tenga un contrato de ida y uno diferente de regreso, se deberá disponer de una planilla por cada contrato.

**Resolución 4185 de 2008 Artículo 6°.** Las autoridades de control no admitirán como válidas las planillas que contengan tachones o enmendaduras, ni las que se diligencien con posterioridad al inicio del viaje. En el evento que se origine la conducta antes descrita se aplicará el artículo 47 numeral 3 del Decreto 3366 de 2003, por alteración de los documentos que sustentan la operación del servicio.

**Resolución 4185 de 2008 Artículo 7°.** La Superintendencia de Puertos y Transporte y las Autoridades de Transporte y Tránsito, serán las encargadas de velar por el cumplimiento de la presente resolución.

**Resolución 4185 de 2008 Artículo 8°.** Una vez entre en operación el Registro Único Nacional de Tránsito RUNT, la Planilla Única de Viaje Ocasional será expedida en forma electrónica y el sistema asignará el correspondiente número de serie, realizando el control de consumo y cantidad de viajes por cada vehículo. Para lo anterior, las empresas de transporte deberán disponer de los protocolos y claves de acceso al RUNT, para gestionar la expedición de dichas planillas, omitiéndose lo establecido en el artículo 4° de la presente resolución.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 62723 del 7 de septiembre de 2009:** *“La planilla de viaje ocasional es el documento que debe portar todo conductor de servicio público de esta modalidad, para la realización de un viaje ocasional. Entendido este como aquel que excepcionalmente autoriza el Ministerio de Transporte a un vehículo taxi, para prestar el servicio público de transporte individual por fuera del radio de acción autorizado”.*

**Conceptos Ministerio de Transporte N° 17653 del 12 de junio de 2003 y 24210 del 25 de mayo de 2006:** *“la planilla de viaje ocasional es aquel documento que excepcionalmente autoriza el Ministerio de Transporte a un vehículo taxi, para prestar el servicio público de transporte individual por fuera del radio de acción autorizado y que al diligenciarla se debe indicar el nombre del contratante, significa lo anterior, que si el contratante utiliza el vehículo en un solo sentido (origen – destino) y el regreso se hace con personas diferentes, debe el conductor portar otra planilla de viaje ocasional, so pena de hacerse acreedor a las sanciones señaladas en la norma vigente..”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 21983 del 27 de noviembre de 2009:** *“cada vehículo podrá realizar máximo tres (3) viajes ocasionales durante el mes y para ello, las Direcciones Territoriales de éste Ministerio, les suministrarán*

las planillas a las empresas solicitantes y que en el evento de no realizar en ese mes los tres viajes ocasionales, los mismos no se acumularan para el mes siguiente... Ahora la nueva asignación de planillas mensuales dependerá de las utilizadas durante el mes inmediatamente anterior, siempre que **no supere el máximo autorizado, es decir tres (3) planillas por vehículo**. Razón por la cual al realizarse más de **tres (3) viajes ocasionales por un mismo vehículo dentro del mismo mes, se infringe la normatividad vigente sobre la materia.**”

**Concepto Ministerio de Transporte N°58507 del 17 de noviembre de 2006:** “Si la planilla tiene tachaduras o enmendaduras, no es válida porque ella debe ser diligenciada en su totalidad sin enmendaduras o tachaduras, (...). Cuando se compruebe la inexistencia o alteración de los documentos que sustenten la operación del vehículo, procede la inmovilización del vehículo.”

**Concepto Ministerio de Transporte N°19273 del 27 de abril de 2006:** “... si el contratante utiliza el vehículo en un solo sentido (origen – destino) y el regreso se hace con personas diferentes, debe el conductor portar otra planilla de viaje ocasional, so pena de hacerse acreedor a las sanciones señaladas en la norma vigente.”

**Concepto Ministerio de Transporte N°20839 del 8 de mayo de 2006:** “De las normas anteriormente citadas se concluye que la autoridad local no puede bajo ninguna circunstancia autorizar la salida de un vehículo clase taxi por fuera de su jurisdicción sin planilla de viaje ocasional, por cuanto estaría contrariando las normas de transporte; para el presente caso el Decreto 172 de 2001, que es el que reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, toda vez que ninguna autoridad puede autorizar servicios por fuera del territorio de su municipio, so pena de incurrir en causal de mala conducta.”

**Concepto Ministerio de Transporte N° 41801 del 2 de febrero de 2009:** “De conformidad con el artículo 5 de la Res. 4185 de 208, se utilizará una sola planilla de viaje ocasional cuando el viaje sea de ida y de regreso con el mismo contratante y que en el caso en que se tenga un contrato de ida y uno diferentes de regreso se deberá disponer de una planilla por cada contrato.”

## **CAPÍTULO II DETERMINACIÓN DE NECESIDADES DE EQUIPO Y ASIGNACIÓN DE MATRICULAS**

**Decreto 172 de 2001 Artículo 35. Ingreso De Los Vehículos Al Parque Automotor.** A partir de la promulgación del presente Decreto, las autoridades de transporte competentes no podrán autorizar el ingreso de taxis al servicio público de transporte, por incremento, hasta tanto no se determinen las necesidades del equipo mediante el estudio técnico de que tratan los artículos siguientes.

Entiéndase como Ingreso de taxis al servicio público individual de transporte, la vinculación de vehículos al parque automotor de este servicio en un distrito o municipio. El ingreso podrá ser por incremento o por reposición. Será por incremento cuando la vinculación implique un aumento en el número de vehículos de esa modalidad que operan en la respectiva localidad. Será por reposición cuando la vinculación se realice para sustituir otro vehículo que se encuentre matriculado en el servicio público.

**Conceptos Ministerio de Transporte N° 34066 del 9 de julio, 5890 del 24 de noviembre de 2004 y 4701 del 16 de febrero de 2005:** “...considera este despacho que por vía de interpretación como la autoridad local es quien debe dentro de su respectiva jurisdicción determinar la oferta existente de taxis y en caso de diferencia, debe elaborar el estudio técnico con el fin de permitir el ingreso de los vehículos, se concluye que la capacidad transportadora en esta modalidad es del municipio y no de las sociedades transportadoras (...) de donde se infiere que el parque automotor pertenece es repito al distrito o municipio y no a las empresas de transporte, es decir, corresponde al concepto de capacidad transportadora global del ente territorial, la cual puede autorizar a las empresas la vinculación de equipos. ”

**Concepto Ministerio de Transporte N° 47201 del 16 de febrero de 2007, 45735 del 8 de agosto de 2007 y 79611 del 8 de marzo de 2010:** “Al ser la autoridad local quien debe dentro de su respectiva jurisdicción, determinar la oferta existente de taxis y en caso de deficiencia, debe elaborar el estudio técnico con el fin de permitir el ingreso de los

vehículos, se concluye que la capacidad transportadora en esta modalidad es del respectivo municipio y no de las empresas de transporte.”

**Concepto Ministerio de Transporte N° 26124 del 21 de junio de 2005:** “Con relación a si es posible desvincular un vehículo clase taxi de la empresa legalmente habilitada y trasladar este a otra empresa de servicio público individual, esta oficina considera que es viable toda vez que no hay incremento ni reposición del equipo, solamente se da un traslado de empresa, siempre y cuando la otra empresa haya sido habilitada de conformidad con los requisitos exigidos en el artículo 14 del Decreto 172 de 2002. Igualmente es preciso señalar que la capacidad que deja el vehículo que pertenecía a la empresa inicial no se puede copar, por cuando se presentaría un incremento, si en el municipio de (...) se encuentra congelado el parque automotor.”

**Concepto Ministerio de Transporte N° 55862 del 24 de septiembre de 2008:** “En materia de transporte individual, la capacidad transportadora es del municipio, la reposición se hace por parte del propietario del vehículo no por parte de la empresa, la desvinculación administrativa no le impide hacer reposición y puede cambiarse de empresa en cualquier momento. Situación distinta sucede con el transporte colectivo municipal puesto que la capacidad transportadora sí es asignada a la empresa, puede cambiarse de empresa siempre y cuando la segunda tenga capacidad disponible y una vez desvinculado por vía administrativa no es posible reponerlo por otro, puesto que la reposición debe hacerse en la misma empresa”

**Concepto Ministerio de Transporte N° 37731 del 19 de abril de 2010:** “Con relación a si es posible desvincular un vehículo clase taxi de una empresa legalmente habilitada y trasladar este a otra empresa de servicio público individual de pasajeros en vehículos taxi, esta oficina considera que es viable toda vez que no hay incremento ni reposición del equipo, solamente se presenta un traslado de empresa, siempre y cuando la otra empresa haya sido habilitada de conformidad con los requisitos exigidos por el Dec. 172 de 2001. Así mismo es preciso señalar que la capacidad transportadora que deja el vehículo que pertenecía a la empresa inicial no se puede utilizar, por cuanto se presentaría un incremento”

**Concepto Ministerio de Transporte N° 55852 del 24 de septiembre de 2008:** “En conclusión en materia de transporte individual, la capacidad transportadora es del municipio, la reposición se hace por parte del propietario del vehículo no por parte de la empresa, la desvinculación administrativa no le impide hacer reposición y puede cambiarse de empresa en cualquier momento. Situación distinta sucede con el transporte colectivo municipal puesto que la capacidad transportadora sí es asignada a la empresa, puede cambiarse de empresa siempre y cuando la segunda tenga capacidad disponible y una vez desvinculado por vía administrativa no es posible reponerlo por otro, puesto que la reposición debe hacerse en la misma empresa.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 3640 del 30 de enero de 2007:** “El trámite para adquirir un taxi nuevo en reposición, esta oficina considera que es viable toda vez que no hay incremento del equipo, solamente se da un cambio o reposición. En consecuencia el cupo o capacidad transportadora se conserva, toda vez que no hay lugar a incremento ni afectación de la capacidad transportadora de la ciudad, porque el vehículo que se está vinculando conserva el cupo del que se desvinculó”

**Conceptos Ministerio de Transporte N° 19282 del 27 de abril de 2006 y 52964 del 23 de octubre de 2006:** “Con relación al servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, el artículo 35 del Decreto 172 de 2001 también establece el término de un año para remplazar un vehículo en el evento de pérdida, hurto o destrucción del vehículo, razón por la cual consideramos que para efectos de la reposición también se podría aplicar por analogía el artículo 35 del Decreto 172 de 2001.”

**Concepto Ministerio de Transporte N° 59862 del 23 de noviembre de 2006:** “... para solicitar ante el organismo de tránsito la matrícula inicial de un vehículo clase taxi por reposición, el vehículo debe estar prestando el servicio, por lo tanto, los propietarios deben aportar el original de la última tarjeta de operación, requisito de obligatorio cumplimiento, sin el cual la autoridad competente no podrá efectuarlo. Es necesario aclarar que cuando se habla de la última tarjeta de operación, debe entenderse que es la vigente al momento de solicitar el mencionado cambio de servicio.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 02001 del 02 de junio de 2010:** “Cuando el propietario de un taxi opta por la reposición no se debe cambiar el servicio del vehículo a particular previamente a la cancelación del registro, dicho de

otra forma, se cancela el registro estando matriculado como público, para poder realizar la reposición, contrario sensu, cuando no está interesado en reponerlo puede cambiarlo al servicio particular.”

**Concepto Ministerio de Transporte N° 46891 del 06 de julio de 2010:** “La matrícula de un vehículo clase taxi individual por reposición exige que sus propietario previamente, cancele la licencia de tránsito del automotor que sale del servicio y a su vez efectúe la reposición dentro del año siguiente al de la cancelación, lo cual significa que debe dar aplicación según sea el caso, a lo preceptuado para el efecto, en la normatividad vigente.”

**Concepto Ministerio de Transporte N° 1351 del 15 de enero de 2008:** “...la reposición de equipos en la citada modalidad (taxis) no solo puede efectuarse previo proceso desintegración física, sino que ahora también es posible reponer un vehículo tipo taxi por uno nuevo, cambiando a servicio particular el primero, siempre y cuando éste haya permanecido en operación por cinco años y se demuestre su cambio de color. El vehículo desvinculado jamás podrá ingresar nuevamente al servicio público. De lo anterior se concluye que con la expedición de la ley 903 de 2004 y el Decreto 4116 del 9 de diciembre de 2004, es posible la reposición de vehículos tipo taxi “por cambio de servicio”, por tanto en este caso es posible que el propietario del vehículo que se cambia de servicio, pueda reclamar los dineros consignados en la cuenta del fondo de reposición, los cuales deberán ser entregados en el mes siguiente a que el interesado demuestre el cambio de servicio. No obstante lo anterior, se deben tener en cuenta o consultar las disposiciones que sobre la materia expida la autoridad local, toda vez que en lagunas (sic) ciudades se exige que la reposición de los vehículos clase taxi solamente pueden ser repuestos previa desintegración del vehículo que sale del servicio público (por ejemplo Bogotá D.C., Medellín y otras capitales de departamento).”

**Decreto 172 de 2001 Artículo 36. Estado De Los Vehículos.** El ingreso de los vehículos por incremento y por reposición, solo podrá efectuarse con vehículos nuevos.

#### **Reglamentación:**

**Resolución 3199 de 1999 Artículo 1º.** Los vehículos clase automóvil destinados a prestación del servicio público individual en vehículos Taxi, que se registren a partir de la vigencia de esta resolución, además de las condiciones establecidas por el Código Nacional de Tránsito, deberán cumplir las siguientes:

- Portar un letrero luminoso colocado en la parte delantera de la capota, cuya cara anterior exhiba la leyenda “TAXI”.
- Llevar impresa la leyenda “SERVICIO PUBLICO” en letras de siete (7) centímetros de alto, tres y medio (3½) centímetros de ancho y ocho (8) milímetros de espesor, colocada en las puertas laterales delanteras y sobre la tapa del baúl.
- Estar pintados completamente de color AMARILLO.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 36377 del 25 de junio de 2008** “Sobre la posibilidad de hacer el trámite para adquirir un taxi de modelo más reciente al hurtado, en reposición, esta oficina considera que no es viable toda vez que el artículo 36 de la citada normatividad (Decreto 172 de 2001) señala que el ingreso de vehículos por incremento y por reposición, en la modalidad de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, SOLO PODRÁ EFECTUARSE CON VEHICULOS NUEVOS”

**Decreto 172 de 2001 Artículo 37. Procedimiento Para La Determinación De Las Necesidades De Equipo.** El estudio técnico se elaborará teniendo en cuenta el porcentaje óptimo de utilización productivo por vehículo, con fundamento en los siguientes parámetros:

1. **Características de la Oferta.** Con el fin de determinar la oferta existente de taxis, la autoridad de transporte competente deberá contar con un inventario detallado, completo y actualizado de las empresas y del parque automotor que presta esta clase de servicio en el respectivo distrito o municipio.
2. **Determinación de las Necesidades de Equipo.** Para determinar las necesidades de los equipos, la autoridad de transporte competente deberán llevar a cabo las siguientes actividades:

- A) Recolección de información por métodos de encuestas
1. A conductores, mediante la selección de los vehículos objeto de estudio de acuerdo con el tamaño muestral. La toma de información deberá realizarse y distribuirse proporcionalmente dentro de los siete (7) días de la semana, para cubrir el cien por ciento (100%) de la muestra.
  2. A usuarios, dirigida a quienes hagan uso de los vehículos seleccionados en las encuestas a conductores y deberá realizarse en los mismos términos y condiciones anteriores.

El tamaño de la muestra deberá ser representativo frente a la totalidad del parque automotor que ofrece este servicio.

- B) Procedimiento y determinación de las necesidades de equipo.

Realizada la recolección de información en las condiciones anotadas, se procesará y analizará el comportamiento que presenta la utilización del servicio público individual de pasajeros.

El comportamiento se cuantificará a través de los siguientes índices:

1. Kilómetros recorridos en promedio día por vehículo.
2. Kilómetros productivos recorridos en promedio día por vehículo, definido como los kilómetros recorridos efectivos transportando pasajeros.
3. Porcentaje de utilización productivo por vehículo, definido como la relación entre los kilómetros productivos recorridos en promedio día por vehículo y los kilómetros recorridos en promedio día por vehículo.

La determinación de las necesidades de equipos es el resultado de comparar el porcentaje de utilización productivo por vehículo que determine el estudio, con el porcentaje óptimo de ochenta por ciento (80%).

Si el porcentaje de utilización productivo por vehículo que arroja el estudio es menor del ochenta por ciento (80%) existe una sobreoferta, lo cual implica la suspensión del ingreso por incremento de nuevos vehículos. En caso contrario, podrá incrementarse la oferta de vehículos en el número de unidades que nivele el porcentaje citado.

**Parágrafo 1º.** En las áreas metropolitanas el estudio anterior, deberá realizarse de manera conjunta, por todas las autoridades de transporte competentes de los municipios que la conforman.

**Parágrafo 2º.** Cuando en un municipio no existe Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, la autoridad de transporte competente deberá realizar un estudio técnico que determine la existencia de la demanda de este servicio en la respectiva jurisdicción.

En todo caso, estos estudios deben remitirse al Ministerio de Transporte para la respectiva revisión.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 75961 del 10 de julio de 2009.** *“De acuerdo con el artículo 37 del Decreto 172 de 2001, los estudios técnicos elaborados por las autoridades locales, para incrementar el parque automotor en la clase de vehículo taxi individual deben ser enviados al Ministerio de Transporte para su revisión, la cual debe entenderse que debe ser previa a la expedición del acto administrativo, requisito sin el cual no se debería adoptar la medida por parte de la autoridad local”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 16124 del 27 de marzo de 2007** “Por lo tanto, este Despacho debe actualizar los criterios de interpretación de las normas jurídicas; así como evoluciona la Jurisprudencia también debe actualizarse los criterios o conceptos emitidos sobre las normas de transporte, como en el presente caso, ya que el Ministerio de Transporte ha considerado que los conceptos que expida el Ministerio de Transporte relacionados con los estudios de que trata el párrafo segundo del artículo 37 del Decreto 172 de 2001, son vinculantes para las autoridades locales, atendiendo al propósito de efectuar un control previo de los estudios de carácter técnico que adelantan las entidades territoriales para el ingreso de los vehículos clase taxi al parque automotor de las ciudades, toda vez que estas se han visto avocadas a ingresar automotores generando problemas de movilidad y saturación de este tipo de vehículos.”

**Conceptos Ministerio de Transporte N° 66872 del 6 de noviembre de 2007 y 49739 del 28 de agosto de 2008:** “El Ministerio de Transporte ha considerado que los conceptos que expida el Ministerio de Transporte relacionados con los estudios de que trata el párrafo segundo del artículo 37 del Decreto 172 de 2001, son vinculantes para las autoridades locales, atendiendo al propósito de efectuar un control previo de los estudios de carácter técnico que adelantan las entidades territoriales para el ingreso de los vehículos clase taxi al parque automotor de las ciudades, toda vez que estas se han visto avocadas a ingresar automotores generando problemas de movilidad y saturación de este tipo de vehículos.”

**Decreto 172 de 2001 Artículo 38. Asignación De Matriculas.** La asignación de nuevas matrículas por parte de la autoridad de transporte competente se hará por sorteo público de modo que se garantice el libre acceso de todos los interesados en igualdad de condiciones. La omisión de este procedimiento constituirá causal de mala conducta por parte del servidor público.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 23798 del 29 de abril de 2008:** “ Lo anterior para destacar que en la modalidad del servicio de transporte individual en vehículos tipo taxi, una vez ordenado el ingreso de vehículos, se otorga mediante sorteo a una persona natural o jurídica, el derecho a matricular, el servicio puede ser prestado por empresas debidamente habilitadas o por el propietario del vehículo, quien con base en el artículo 14 del decreto 172 de 2001, debe solicitar habilitación como persona natural. Por tanto y de conformidad con las disposiciones antes señaladas, en el caso que el propietario habilitado como persona natural venda el vehículo, el nuevo propietario podrá optar por vincular el vehículo a una empresa ya habilitada o solicitar habilitación de conformidad con el artículo 14 antes anotado y posteriormente solicitar la respectiva tarjeta de operación”.

### **CAPÍTULO III TARIFAS**

**Decreto 172 de 2001 Artículo 53. Tarifas.** Compete a las autoridades distritales y municipales la fijación de las tarifas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, las cuales se establecerán con sujeción a la realización de estudios de costos para la canasta de transporte, como mínimo en cada año y de conformidad con la política y los criterios fijados por el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte.

**Decreto 2660 de 1998 Artículo 1º.** De conformidad con lo previsto en el Decreto- Ley 80 de 1987 y en concordancia con lo establecido en el Decreto 1558 de 1998, le corresponde a las autoridades municipales, distritales y/o metropolitanas fijar las tarifas para el transporte público de pasajeros y/o mixto, en su jurisdicción.

**Decreto 2660 de 1998 Artículo 2º.** Los incrementos de las tarifas deben corresponder a estudios técnicos elaborados para cada clase de vehículo y nivel de servicio, a través de una estructura de costos de transporte que incluya los costos variables, costos fijos y costos de capital.

**Decreto 2660 de 1998 Artículo 3º.** El Ministerio de Transporte por medio de resolución establecerá la metodología para la elaboración de los estudios de costos.

**Reglamentación:** Resolución 4350 de 1998

**Resolución 4350 de 1998 Artículo 1º.** En concordancia con lo establecido en el Decreto-Ley 80 de 1987 y el Decreto 2660 de 1998, las autoridades municipales, distritales y/o metropolitanas competentes, elaborarán los estudios de costos del transporte público dentro de su jurisdicción, los cuales servirán de base para fijar las tarifas que se cobrarán a los usuarios para cada clase de vehículo y en los diferentes niveles de servicio.

**Resolución 4350 de 1998 Artículo 2º.** Los estudios se sujetarán a la siguiente estructura de costos:

**1.1. Costos variables:**

- 1.1.1. Combustible.
- 1.1.2. Lubricantes.
- 1.1.3. Llantas.
- 1.1.4. Mantenimiento.
- 1.1.5. Salarios y prestaciones.
- 1.1.6. Servicios de estación.

**1.2. Costos fijos:**

- 1.2.1. Garaje.
- 1.2.2. Gastos de administración y rodamiento.
- 1.2.3. Impuestos.
- 1.2.4. Seguros.

**1.3. Costos de capital:**

- 1.3.1. Recuperación de capital.
- 1.3.2. Rentabilidad.

**Resolución 4350 de 1998 Artículo 3º.** Establecer la siguiente metodología para la elaboración de los estudios de costos que servirán de base para fijar las tarifas del transporte público municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto:

**1. Parámetros de operación por clase de vehículo y nivel de servicio:**

- \*Kilómetros recorridos por mes, día y recorrido o carrera.
- \*Kilómetros por día recorridos sin pasajero. (Para el caso de taxi individual).
- \*Número de días trabajados por mes.
- \*Número de recorridos o carreras por día.
- \*Número de pasajeros movilizados por recorrido, día y mes.
- \*Longitud promedio de la carrera (para el caso de taxi individual).

Estos parámetros se deben obtener a través de un estudio, el cual debe realizarse durante tres (3) días, incluyendo un (1) día festivo.

Si en algunas ciudades, por su tamaño o complejidad no se pueda realizar el estudio al ciento por ciento (100%) de las rutas y del parque automotor, se podrá utilizar cualquier método estadístico de muestreo aplicable a esta clase de estudios, siempre y cuando la muestra resultante sea confiable y representativa.

Tabulada y procesada la información recolectada durante los tres (3) días, se procederá a establecer los parámetros de operación que conforman la estructura de costos.

**2. Parque automotor.**

- 2.1. Determinar el total del parque automotor que opera dentro de la jurisdicción, estableciendo como mínimo clase, marca, modelo, placa y capacidad del vehículo.
- 2.2. Establecer el vehículo o vehículos tipo o más representativo para elaborar la estructura de costos.

### 3. Rutas autorizadas.

Determinar el total de las rutas legalmente autorizadas a las empresas, estableciendo como mínimo: Empresa autorizada, acto administrativo, ruta autorizada, distancia de la ruta, tiempo promedio de ruta y tipo de vehículo autorizado.

### 4. Investigación precios y rendimiento o frecuencia de cambio de los insumos.

Para desarrollar este punto se requiere realizar encuestas en:

- \*Estaciones de servicio.
- \*Distribuidores de llantas.
- \*Almacenes distribuidores de repuestos.
- \*Talleres automotores.
- \*Concesionario de vehículos.
- \*Empresas de transporte.
- \*Oficinas de tránsito municipal.

### 5. Elaboración de la estructura de costos y cálculo de la tarifa técnica.

Con base en la investigación de los precios de los insumos y sus respectivas frecuencias de cambio o rendimientos, así como los parámetros obtenidos mediante estudio técnico se procederá a conformar la estructura de costos así:

#### 5.1. Costos variables:

##### 5.1.1. Combustible:

$$\$km = \frac{\$/galón}{kml\ galón}$$

$$\$mes = (\$/km) \times (km/mes)$$

$$\$pasajero = \frac{\$/mes}{Pasajero/mes}$$

##### 5.1.2. Lubricantes:

$$\text{Aceite Motor : } \$/Km = \frac{\text{Valor de cada cuarto} \times \text{Número de cuartos}}{\text{Frecuencia de cambio}}$$

$$\text{Aceite caja : } \$/Km = \frac{\text{Valor de cada cuarto} \times \text{Número de cuartos}}{\text{Frecuencia de cambio}}$$

$$\text{Filtros : } \$/Km = \frac{\text{Valor de cada unidad} \times \text{Número de unidades}}{\text{Frecuencia de cambio}}$$

El valor total \$/km por el rubro de lubricantes, se obtiene de la suma de los valores \$/km de cada ítem mencionado y el valor \$/mes resulta de multiplicar \$/km por kilómetros recorridos en el mes. A su vez, el valor \$/pasajero se obtiene dividiendo el valor mensual entre el número de pasajeros movilizados al mes.

##### 5.1.3. Llantas:

$$\text{Llantas : } \$/Km = \frac{\text{Valor Unid ad} \times \text{Número de Unidades}}{\text{Frecuencia de cambio}}$$

$$\text{Neumaticos : } \$/Km = \frac{\text{Valor Unid ad} \times \text{Número de Unidades}}{\text{Frecuencia de cambio}}$$

$$\text{Protectores : } \$/\text{Km} = \frac{\text{Valor Unidad} \times \text{Número de Unidades}}{\text{Frecuencia de cambio}}$$

$$\text{Montañas : } \$/\text{Km} = \frac{\text{Valor de cada servicio} \times \text{Número de servicios durante vida útil}}{\text{Frecuencia de cambio de las Llantas}}$$

El valor total \$/km por el rubro de llantas, se obtiene de la suma de los valores \$/km de cada ítem mencionado y el valor \$/mes resulta de multiplicar \$/km por kilómetros recorridos en el mes. A su vez, el valor \$/pasajero se obtiene dividiendo el valor mensual entre el número de pasajeros movilizados al mes.

#### 5.1.4. Salario y prestaciones

$$\text{Salarios y prestaciones : } \$/\text{Km} = \frac{\text{Salario del conductor} + \text{Carga Prestacion al mensual}}{\text{Kilometros recorridos mes}}$$

$$\$/\text{pasajero} = \frac{\text{Salario del conductor} + \text{Carga Prestacion al mensual}}{\text{Pasajeros movilizados mes}}$$

#### 5.1.5. Mantenimiento:

El valor \$/km correspondiente a este rubro resulta de aplicar un modelo matemático a la matriz de mantenimiento compuesta por las partes, piezas o repuestos, frecuencia de cambio y precios de los mismos del vehículo tipo que se está analizando.

El valor total \$/km, es la sumatoria del valor de cada repuesto sumado al valor de la mano de obra por instalación o reparación, dividido por la respectiva frecuencia de cambio.

El valor \$/mes, resulta de multiplicar el valor total \$/km por kilómetros recorridos en el mes. A su vez, el valor \$/pasajero se obtiene dividiendo el valor mensual entre el número de pasajeros movilizados al mes.

#### 5.1.6. Servicios de estación:

$$\text{Lavado general : } \$/\text{Km} = \frac{\text{Valor de servicio}}{\text{Frecuencia del servicio expresado en Km}}$$

$$\text{Petrolizado : } \$/\text{Km} = \frac{\text{Valor servicio}}{\text{Frecuencia del servicio expresado en Km}}$$

$$\text{Lavado Motor : } \$/\text{Km} = \frac{\text{Valor servicio}}{\text{Frecuencia del servicio expresado en Km}}$$

$$\text{Engrase : } \$/\text{Km} = \frac{\text{Valor servicio}}{\text{Frecuencia del servicio expresado en Km}}$$

$$\text{Lavado parcial o aseo : } \$/\text{Km} = \frac{\text{Valor Servicio}}{\text{Frecuencia del servicio expresado en Km}}$$

El valor total \$/km por el rubro de servicios de estación, se obtiene de la suma de los valores \$/km de cada ítem mencionado y el valor \$/mes resulta de multiplicar \$/km por kilómetros recorridos en el mes. A su vez, el valor \$/pasajero se obtiene dividiendo el valor mensual entre el número de pasajeros movilizados al mes.

#### 5.2. Costos fijos:

$$\$/\text{Km} = \frac{\text{Canon mensual}}{\text{Kilómetros recorridos en el mes}}$$

##### 5.2.1. Garaje:

$$\$/\text{Km} = \frac{\text{Valor mensual}}{\text{Kilómetros recorridos en el mes}}$$

##### 5.2.2. Impuestos:

$$5.2.3. \text{Administración: } \$/Km = \frac{\text{Valor mensual}}{\text{Kilómetros recorridos en el mes}}$$

$$5.2.4. \text{Seguros: } \$/Km = \frac{\text{Valor mensual}}{\text{Kilómetros recorridos en el mes}}$$

El valor \$/mes para cada rubro resulta de multiplicar \$/km por kilómetros recorridos en el mes. A su vez, el valor \$/pasajero se obtiene dividiendo el valor mensual entre el número de pasajeros movilizados al mes.

### 5.3. Costos de capital:

Para determinar este rubro se aplica la siguiente fórmula:

$$CK \text{ anual} = (Va \times (1 + r)^n \times r) - (Vs \times r) \times (1 + r)^n - 1$$

Donde:

CK: Costo de capital.

Va: Valor comercial del vehículo para el año de estudio.

n: vida útil del vehículo (20 años).

Vs: Valor de salvamento: 30% del Va.

r: Tasa de interés real =  $1 + k - 1 + f$

k: Tasa promedio anual de colocación

f: Tasa promedio anual de inflación

El costo de capital anual se divide por doce (12) meses, obteniéndose así el costo mensual.

Este valor se puede presentar clasificándolo en recuperación de capital y rentabilidad, así:

$$R = Va \times 0.70 \times r$$

$$RC = CK - R$$

Donde:

R: Rentabilidad

RC: Recuperación de capital

La base para la fijación de las tarifas en la jurisdicción será:

Para el caso del transporte colectivo, la sumatoria de los \$/pasajero de los costos variables, costos fijos y costos de capital.

Para el caso del transporte individual, será:

Banderazo + (valor cada x Número de caídas) o

Banderazo + (valor unidades x el número de unidades)

Donde:

$$\text{Banderazo o arranque} = \frac{\$/Km \times (\text{Km recorridos al día, sin pasajeros})}{\text{Número de carreras por día}}$$

Para establecer el valor de cada caída o de la unidad del taxímetro se aplica siguiente fórmula: Modificado Resolución 392 de 1999

$$\text{Valor Caída o Valor Unidad} = \frac{(\$/Km)/1000}{\text{Distancia en metros de caída o unidad}}$$

\$/km: sumatoria de los \$/km de los costos variables, fijos y de capital.

Para el caso de ciudades donde no se preste el servicio con taxímetro, el valor de la carrera será:

Valor del banderazo + (\$/km x distancia recorrida).

La autoridad competente podrá establecer previamente las distancias entre los principales orígenes y destinos dentro de su jurisdicción.

**Resolución 4350 de 1998 Artículo 4º.** Las autoridades competentes en la determinación de los costos y las tarifas, podrán utilizar adicionalmente otros factores de cálculo que contemplen la calidad del servicio en materia de seguridad, comodidad y operación, siempre y cuando estos factores formen parte del sistema de transporte y estén debidamente justificados técnica y económicamente.

**Decreto 2660 de 1998 Artículo 4º.** Las respectivas autoridades locales deberán tener en cuenta para la fijación de tarifas, el estudio de costos elaborado para cada clase de vehículo y nivel de servicio, el índice de inflación, los efectos que sobre los costos tiene el mejoramiento de la infraestructura vial, el aumento de los índices de ocupación y la racionalización de rutas y frecuencias.

En aquellos municipios donde no se efectúen los estudios de costos de que trata el inciso anterior, el incremento de la tarifa para cada clase de vehículo y nivel de servicio, no podrá ser superior a la meta de inflación definida por el Banco de la República para el año correspondiente.

**Parágrafo.** El Ministerio de Transporte podrá en cualquier momento solicitar a la autoridad competente copia del estudio de costos que sirvió de base para la fijación de las tarifas en la respectiva jurisdicción con el objeto de verificar que el estudio se adecua a la metodología a que se refiere el artículo 3 del presente Decreto.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 12101 del 8 de marzo de 2007 y 49041 del 23 de Agosto de 2007** “*El artículo 53 del Decreto 172 de 2001 dispone que le compete a las autoridades distritales y municipales la fijación de las tarifas de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, las cuales se establecerán con sujeción a la realización de estudios de costos para la canasta de transporte, como mínimo en cada año y de conformidad con la política y los criterios fijados por el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte. Lo anterior para significar que el competente para fijar las tarifas en el servicio individual y exigir el porte del taxímetro es la autoridad local con base en las normas señaladas*”

**Ley 769 de 2002 Artículo 89. Taxímetro.** Ningún vehículo autorizado para prestar el servicio público con taxímetro, podrá hacerlo cuando no lo tenga instalado, no funcione correctamente o tenga los sellos rotos o etiquetas adhesivas con calibración vencida o adulterados. El taxímetro debe colocarse en sitio visible para el usuario.

**Comentario del Editor:** Esta norma establece una obligación específica para el transporte individual en vehículos taxi cuyo incumplimiento tiene establecida una sanción igualmente específica en el literal C numeral 18 del Artículo 131, diferente a la sanción que para el incumplimiento de las demás reglas dispone el literal B numeral 18 de la misma disposición

## TÍTULO V EQUIPOS

### CAPÍTULO I VINCULACIÓN Y DESVINCULACIÓN DE EQUIPOS

**Decreto 172 de 2001 Artículo 26. Equipos.** Las empresas habilitadas para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi solo podrán hacerlo con equipos registrados y/o matriculados para dicho servicio.

**Conceptos Ministerio de Transporte N° 10140 del 9 de marzo de 2004, 8311 del 7 de marzo de 2005, 47122 del 22 de septiembre de 2006 y 63286 del 22 de octubre de 2007:** "... los denominados motocarros o mototaxis son vehículos no homologados para el transporte público al estimarse que no tienen los elementos necesarios que garanticen la suficiente seguridad requerida para su operación y la de sus usuarios, la cual constituye prioridad del Sistema y Sector Transporte según la citada Ley. No sería posible autorizar un servicio con equipos que no han sido diseñados para el transporte público, cuyos sistemas de frenos posiblemente no tengan la capacidad para más de dos personas."

**Concepto Ministerio de Transporte N° 64817 del 26 de octubre de 2007:**"... el vehículo tipo motocicleta a que alude la consulta, se debe destinar al transporte de personas miembros de la familia es decir, debe demostrar que cumple con los requisitos exigidos por la ley para el servicio privado de transporte, esto es que la licencia de tránsito figure como de servicio particular; en otras palabras, el automotor no se encuentra autorizado para prestar el servicio público de personas o cosas.

**Decreto 172 de 2001 Artículo 27. Vinculación.** La vinculación de un vehículo a una empresa de transporte público es la incorporación de éste al parque automotor de dicha empresa. Se formaliza con la celebración del respectivo contrato entre el propietario del vehículo y la empresa, y se oficializa con la expedición de la tarjeta de operación por parte de la autoridad de transporte competente.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 2879 del 2 de febrero de 2005:**" Ahora bien, cuando se ha adquirido un vehículo que se encuentra vinculado a una empresa (de transporte individual en vehículos taxis) quien lo adquiere está en libertad de suscribir contrato con dicha empresa o vincularlo a otra siempre y cuando se encuentre dentro del mismo municipio y la empresa que lo vincula acredite ante la autoridad de transporte competente los requisitos establecidos en el artículo 43 del Decreto mencionado.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 5890 del 24 de noviembre de 2004:**" De otra parte, los bienes embargados salen del comercio, no son susceptibles de ser enajenados, por lo tanto, el vehículo que se encuentra bajo una medida cautelar de embargo y secuestro, si puede continuar prestando el servicio público de transporte, pero no se puede reponer ni desintegrar hasta que no haya una decisión judicial. La capacidad transportadora es un bien intangible que no es susceptible de valoración económica por parte de las disposiciones de transporte, el término "cupó" no se encuentra contemplado dentro de la normatividad que rige la actividad transportadora. En el evento de embargo y secuestro como la situación está supeditada a las resultas de un proceso judicial, no se puede copar a menos que el juez de conocimiento lo ordene, es decir, será la autoridad competente a que determine la forma como se debe registrar la medida cautelar."

**Concepto Ministerio de Transporte N° 35666 del 23 de junio de 2008:**"Los contratos de vinculación son del resorte o de la órbita del derecho privado, son Ley para las partes, donde el Ministerio de Transporte no tiene ninguna injerencia y las cláusulas que contraríen los parámetros generales citados en el Decreto 172 de 2001, se tendrá por no escrito o podrán demandarse ante la justicia ordinaria. El citado Decreto No. 172 señala en el artículo 27, y siguiente que la vinculación de un vehículo a una empresa de transporte público es la incorporación de éste al parque automotor de dicha empresa. Se formaliza con la celebración del respectivo contrato entre el propietario del vehículo y la empresa, y se oficializa con la expedición de la tarjeta de operación por parte de la autoridad de transporte competente. Cuando el vehículo haya sido adquirido mediante arrendamiento financiero –leasing-, el contrato de vinculación lo suscribirá el poseedor o locatario, previa autorización del representante legal de la sociedad de leasing"

**Decreto 172 de 2001 Artículo 28. Contrato De Vinculación.-** El contrato de vinculación del equipo se registrará por las normas del derecho privado debiendo contener como mínimo:

1. Obligaciones, derechos y prohibiciones de cada una de las partes.
2. Término del contrato, el cual no podrá ser superior a un (1) año.
3. Causales de terminación y preavisos requeridos para ello, así como aquellas condiciones especiales que permitan definir la existencia de prórrogas automáticas.

4. Mecanismos alternativos de solución de conflictos al que se sujetarán las partes.
5. Ítems que conformarán los cobros y pagos a que se comprometen las partes y su periodicidad. De acuerdo con ésta, la empresa expedirá al propietario del vehículo un extracto, sin costo alguno, que contenga en forma discriminada los rubros y montos cobrados y pagados por cada concepto.
6. Cláusulas penales cuyo monto no debe superar el 10% del valor del contrato.

Los vehículos que sean de propiedad de la empresa habilitada, se entenderán vinculados a la misma, sin que para ello sea necesario la celebración de un contrato de vinculación.

Cuando el vehículo haya sido adquirido mediante arrendamiento financiero –leasing-, el contrato de vinculación los suscribirá el poseedor o locatario, previa autorización del representante legal de la sociedad de leasing.

**Jurisprudencia Administrativa:** Artículo declarado Válido, Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 29 de abril de 2010, Radicación 11001-03-24-000-2004-00204-01, CP María Claudia Tojas Lasso

**Concepto Ministerio de Transporte N° 35666 del 23 de junio de 2008:** “Los contratos de vinculación son del resorte o de la órbita del derecho privado, son Ley para las partes, donde el Ministerio de Transporte no tiene ninguna injerencia y las cláusulas que contraríen los parámetros generales citados en el Decreto 172 de 2001, se tendrá por no escrito o podrán demandarse ante la justicia ordinaria. El citado Decreto No. 172 señala en el artículo 27, y siguiente que la vinculación de un vehículo a una empresa de transporte público es la incorporación de éste al parque automotor de dicha empresa. Se formaliza con la celebración del respectivo contrato entre el propietario del vehículo y la empresa, y se oficializa con la expedición de la tarjeta de operación por parte de la autoridad de transporte competente. Cuando el vehículo haya sido adquirido mediante arrendamiento financiero –leasing-, el contrato de vinculación los suscribirá el poseedor o locatario, previa autorización del representante legal de la sociedad de leasing”

**Concepto Ministerio de Transporte N° 40041 del 4 de noviembre de 2009:** “El locatario o poseedor del vehículo suscribirá el respectivo contrato de vinculación con la empresa de transporte, habiendo obtenido previamente la autorización expresa del representante legal de la sociedad leasing, requisito indispensable para celebrar el contrato de vinculación. Por tal motivo, es viable que la empresa de transporte a la cual se encuentra vinculado el vehículo se niegue a otorgarle el paz y salvo a la entidad financiera, toda vez que la misma al otorgarle previamente al locatario o poseedor del automotor la autorización expresa para celebrar el contrato, implícitamente es solidaria con el mismo en relación con los deberes y obligaciones contraídos en virtud del multialudido contrato de vinculación del equipo”

**Concepto Ministerio de Transporte N°24186 del 25 de mayo de 2006:** “3. Las disposiciones que reglamentan el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo clase taxi, se encuentran plasmadas en el Decreto 172 del 5 de febrero de 2001, el cual no prevé término específico para que la empresa expida el paz y salvo por cambio de empresa. El artículo 28 del citado decreto señala que el contrato de vinculación se rige por las normas del derecho privado, y dentro de los requisitos mínimos a tener en cuenta se tiene que el término del contrato no podrá ser superior a un año, naturalmente que este puede ser renovado automáticamente, lo cual lleva a concluir que una vez vencido este término el propietario del equipo tendría derecho a solicitar el respectivo paz y salvo.”

**Decreto 172 de 2001 Artículo 29. Desvinculación De Común Acuerdo.-** Cuando exista acuerdo para la desvinculación del vehículo, la empresa y el propietario del mismo en forma conjunta, informarán por escrito a la autoridad de transporte competente y esta procederá a efectuar el trámite correspondiente desvinculando el vehículo y cancelando la respectiva tarjeta de operación.

**Decreto 172 de 2001 Artículo 30. Desvinculación Administrativa Por Solicitud Del Propietario -** Vencido el contrato de vinculación, cuando no exista acuerdo entre las partes, el propietario podrá solicitar a la autoridad de transporte competente, la desvinculación invocando alguna de las siguientes causales imputables a la empresa:

1. El cobro de sumas de dineros por conceptos no pactados en el contrato de vinculación.
2. No gestionar oportunamente los documentos del transporte a pesar de haber reunido la totalidad de los requisitos exigidos en el presente Decreto.

**Parágrafo.** El propietario interesado en la desvinculación de un vehículo no podrá prestar el servicio en otra empresa hasta tanto la misma, no le haya sido autorizada.

**Decreto 172 de 2001 Artículo 31. Desvinculación Administrativa Por Solicitud De La Empresa.**- Vencido el contrato de vinculación, cuando no exista acuerdo entre las partes para la desvinculación del vehículo, el representante legal de la empresa podrá solicitar a la autoridad de transporte competente, la desvinculación invocando alguna de las siguientes causales imputables al propietario del vehículo:

1. No acreditar oportunamente ante la empresa la totalidad de los requisitos exigidos en este Decreto para el trámite de los documentos de transporte.
2. No cancelar oportunamente a la empresa los valores pactados en el contrato de vinculación.
3. Negarse a efectuar el mantenimiento preventivo del vehículo de acuerdo con el plan señalado por la empresa.

**Parágrafo.** En todo caso, la empresa a la cual está vinculado el vehículo tiene la obligación de permitir que continúe trabajando en la misma forma en que lo venía haciendo hasta que se decida sobre la solicitud de desvinculación.

**Jurisprudencia Administrativa:** Artículo declarado Válido, Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 29 de abril de 2010, Radicación 11001-03-24-000-2004-00204-01, CP María Claudia Tojas Lasso

**Decreto 172 de 2001 Artículo 32. Procedimiento.** Para efectos de la desvinculación administrativa establecida en los artículos anteriores, se observará el siguiente procedimiento:

1. Petición elevada ante la autoridad de transporte competente indicando las razones por las cuales solicita la desvinculación, adjuntando copia del contrato de vinculación y las pruebas respectivas.
2. Traslado de la solicitud de desvinculación al representante legal de la empresa o propietario del vehículo según el caso por el término de cinco (5) días para que presente por escrito sus descargos y las pruebas que pretenda hacer valer.
3. Decisión mediante resolución motivada dentro de los quince (15) días siguientes.

La Resolución que ordena la desvinculación del automotor, reemplazará el paz y salvo que debe expedir la empresa, sin perjuicio de las acciones civiles y comerciales que se desprendan del contrato de vinculación suscrito entre las partes.

**Decreto 172 de 2001 Artículo 33. Pérdida, Hurto O Destrucción Del Vehículo.** En el evento de pérdida, hurto o destrucción del vehículo, su propietario tendrá derecho a reemplazarlo por otro, bajo el mismo contrato de vinculación, dentro del término de un (1) año contado a partir de la fecha de ocurrido el hecho. Si el contrato de vinculación vence antes de ese término, se entenderá prorrogado hasta el cumplimiento del año.

**Decreto 172 de 2001 Artículo 34. Cambio De Empresa.** La empresa a la cual se vinculará el vehículo deberá acreditar ante la autoridad de transporte competente los requisitos establecidos en el artículo 43 del presente Decreto, adicionando el paz y salvo de la empresa de la cual se desvincula o el pronunciamiento de la autoridad administrativa o judicial competente.

**Parágrafo.-** El cambio de empresa solamente procederá entre vehículos que pertenezcan a un mismo municipio.

**Jurisprudencia Administrativa:** Artículo declarado Válido, Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 29 de abril de 2010, Radicación 11001-03-24-000-2004-00204-01, CP María Claudia Tojas Lasso

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 29 de abril de 2010, Radicación 11001-03-24-000-2004-00204-01, CP María Claudia Tojas Lasso

*...de acuerdo con el artículo 334 de la Constitución Política el Estado tiene a su cargo la dirección general de la economía y la intervención en los servicios públicos y privados para racionalizar la economía, entre otros fines, y que varias leyes, entre ellas las reglamentadas por los actos acusados, habilitan al Estado para intervenir y regular la actividad transportadora.*

*En efecto, el artículo 3º de la Ley 105 de 1993 señala que la operación del transporte público “es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad”, y que “para la constitución de empresas o de formas asociativas de transporte no se podrán exigir otros requisitos que los establecidos en las normas legales y en los reglamentos respectivos...Las autoridades sólo podrán aplicar las restricciones a la iniciativa privada establecidas en la ley, que 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”.*

*Por otra parte, el argumento según el cual el cambio de empresa de un vehículo queda sujeto a la voluntad de la empresa a la que estaba vinculado previamente porque ésta podría negar la expedición del paz y salvo, carece de fundamento porque, como se señaló anteriormente, el inciso final del artículo 52 del Decreto 170 de 2001 dispone que “la resolución que ordena la desvinculación del automotor reemplazará al paz y salvo que debe expedir la empresa”.*

*Las normas citadas bastan para concluir que el servicio público de transporte y las relaciones entre las personas que participan en su prestación sí puede ser reglamentado por el Gobierno Nacional, de acuerdo con la ley, y que dichas relaciones no están sometidas exclusivamente a la autonomía de la voluntad de los particulares como pretende el actor.*

*Tampoco prosperará la acusación según la cual las normas demandadas violan el artículo 84 ibídem que prohíbe a la administración exigir licencias, permisos o requisitos adicionales a los previstos en las normas que reglamenten de manera general un derecho o una actividad, porque establece requisitos para que los propietarios de vehículos puedan cambiarse de una empresa de transporte a otra.*

*La razón de ello es que ninguna de las normas legales en que se fundan los actos acusados reglamenta de modo general y completo el ejercicio de la actividad transportadora. Prueba de ello es que dicha reglamentación está contenida en distintas normas legales, entre ellas el Código de Comercio y las Leyes 105/93 y 336 de 1996, las cuales no agotaron en absoluto la materia tratada; por el contrario, habilitaron expresamente al Gobierno Nacional para que se ocupara de reglamentar distintos aspectos de ella, como quedó demostrado al estudiar los cargos anteriores.*

*Finalmente, señaló el actor que las normas acusadas violaron el artículo 22 de la Ley 336/96...*

*Para sustentar esta acusación afirmó que la norma transcrita autoriza al Gobierno para reglamentar la forma de vinculación de los equipos a las empresas de transporte pero no para reglamentar las relaciones entre transportadores y propietarios de vehículos mediante decreto.*

*El cargo no prospera porque la reglamentación de la forma de vinculación de los vehículos a las empresas de transporte impone necesariamente el referirse al comportamiento de las empresas y de los propietarios de los vehículos*

vinculados sin cuyo concierto es imposible vinculación alguna. Por ello, al regular dichas conductas en los decretos acusados el Gobierno Nacional hizo uso de las facultades que le confirió el artículo 22 de la Ley 336 de 1996.

El hecho de que el Gobierno Nacional hubiera expedido decretos para reglamentar la forma de vinculación de los vehículos a las empresas de transporte no entraña irregularidad alguna puesto que para expedirlos se amparó en la potestad reglamentaria, de acuerdo con el artículo 189-11, se ejerce **mediante decretos**, resoluciones y órdenes necesarios para la cumplida ejecución de las leyes.

## **CAPÍTULO II**

### **TARJETA DE OPERACIÓN, TARJETA DE CONTROL, TARIFAS**

**Decreto 172 de 2001 Artículo 39. Definición.** La tarjeta de operación es el documento único que autoriza a un vehículo automotor para prestar el servicio público bajo la responsabilidad de una empresa de transporte, de acuerdo con el radio de acción autorizado.

Cuando se trate de áreas metropolitanas, la tarjeta de operación facultará la movilización en todos los municipios que conformen dicho ente territorial, sin sujeción a ninguna otra autorización.

**Decreto 172 de 2001 Artículo 40. Expedición.** La autoridad de transporte competente expedirá la tarjeta de operación únicamente a los vehículos legalmente vinculados a empresas de transporte público debidamente habilitadas.

Concepto Ministerio de Transporte N°55449 del 2 de noviembre de 2006: "... la empresa de servicio individual autorizada por la autoridad local o por el organismo de tránsito y transporte en que se haya delegado esta función en un municipio, dicho servicio solamente se debe prestar dentro de la jurisdicción de la localidad y no en el área metropolitana y por ende las tarjetas de operación las debe expedir la autoridad local de respectivo municipio. En el evento que la empresa haya sido habilitada por el área metropolitana de (...), para prestar el servicio individual, las tarjetas de operación serán expedidas por la autoridad única de transporte metropolitano y los vehículos podrán movilizarse en todos los municipios que la conforman."

**Decreto 172 de 2001 Artículo 41. Vigencia.** La vigencia de la tarjeta de operación para los vehículos de esta modalidad, se expedirá por el término de un (1) año. Podrá cancelarse o modificarse si cambian las condiciones que dieron lugar a la habilitación.

**Decreto 172 de 2001 Artículo 42. Contenido.** La tarjeta de operación contendrá al menos los siguientes datos:

1. **Datos de la empresa:** Razón social o denominación, sede y radio de acción.
2. **Datos del vehículo:** Clase, marca, modelo, placa, capacidad, y tipo de combustible.
3. **Otros:** Fecha de vencimiento, numeración consecutiva y firma de la autoridad que la expide.

**Parágrafo.-** La tarjeta de operación deberá ajustarse como mínimo a la ficha técnica que para este efecto expida el Ministerio de Transporte.

**Decreto 172 de 2001 Artículo 43. Requisitos Para Su Obtención y Renovación.** Para obtener o renovar la tarjeta de operación, la empresa acreditará ante la autoridad de transporte competente los siguientes documentos:

1. Solicitud suscrita por el representante legal de la empresa o persona natural adjuntando la relación de los vehículos, indicando los datos establecidos en el numeral 2. del artículo anterior, para cada uno de ellos.

En caso de renovación, duplicado por pérdida o cambio de empresa, deberá indicar el número de la tarjeta de operación anterior.

2. Certificación suscrita por el representante legal de la empresa sobre la existencia de los contratos de vinculación vigentes de los vehículos.
3. Fotocopia de la licencia de tránsito de los vehículos.
4. Fotocopia de las pólizas de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT de cada vehículo.
5. Constancia de la revisión técnico- mecánica vigente a excepción de los vehículos último modelo.
6. Certificación expedida por la compañía de seguros en la que conste que los vehículos están amparados en las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual de la empresa.
7. Duplicado al carbón de la consignación a favor de la autoridad de transporte competente por el pago de los derechos que se causen, debidamente registrado por la entidad recaudadora.

**Parágrafo 1º.** En caso de duplicado por pérdida, la tarjeta de operación que se expida no podrá tener una vigencia superior a la de la tarjeta originalmente autorizada.

**Parágrafo 2º.** Cuando se trate de empresa de persona natural, el contrato de vinculación será reemplazado por el certificado expedido por la Cámara de Comercio del lugar, que acredite que el solicitante se encuentra registrado como comerciante. Dicha certificación no podrá tener una fecha de expedición superior a treinta (30) días.

**Jurisprudencia Administrativa:** Artículo declarado Válido, Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 29 de abril de 2010, Radicación 11001-03-24-000-2004-00204-01, CP María Claudia Tojas Lasso

**Concepto Ministerio de Transporte N° 38238 del 30 de agosto de 2005:** "La empresa a la cual se vincula el vehículo debe acreditar ante la autoridad de transporte los requisitos para obtener o renovar la tarjeta de operación, adicionando el paz y salvo de la empresa de la cual se desvincula, de tal suerte que el cambio de empresa se hace dentro de la misma ciudad por que no es viable efectuarla con otro municipio diferente, la empresa respecto de la cual se desvincula no tiene derecho a ingresar otro vehículo por cuanto la capacidad transportadora es del municipio.

**Decreto 172 de 2001 Artículo 44. Obligación De Gestionarla.** Es obligación de las empresas gestionar las tarjetas de operación de la totalidad de sus equipos y entregarla oportunamente a sus propietarios. De igual forma, la empresa deberá solicitar la renovación de las tarjetas de operación por lo menos con un (1) mes de anticipación a la fecha de vencimiento, para lo cual, los propietarios de los taxis vinculados deberán presentar a las empresas la siguiente documentación para la renovación de la tarjeta de operación, por lo menos con dos (2) meses de anticipación a su vencimiento.

En ningún caso la empresa podrá cobrar suma alguna a los propietarios y/o tenedores de los vehículos, por concepto de la tramitación de la tarjeta de operación.

Dentro de los diez (10) días siguientes a la entrega de las nuevas tarjetas de operación, la empresa deberá devolver a la autoridad de transporte competente los originales de las tarjetas de operación vencidas o del cambio de empresa.

**Jurisprudencia Administrativa:** Artículo declarado Válido, Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 29 de abril de 2010, Radicación 11001-03-24-000-2004-00204-01, CP María Claudia Tojas Lasso

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 29 de abril de 2010, Radicación 11001-03-24-000-2004-00204-01, CP María Claudia Tojas Lasso

*Por último, adujo el actor que la obligación de gestionar las tarjetas de operación de todos los vehículos que conforman su parque automotor y de entregarlas oportunamente a sus propietarios, así como de solicitar su renovación antes de la fecha de vencimiento, desconoce el derecho de propiedad reconocido en el artículo 669 del Código Civil que comprende la facultad de gestionar y por ello la gestión de las tarjetas de operación corresponde a los propietarios de los vehículos afiliados a las empresas de transporte y no a éstas, a menos que hubieran adquirido el dominio. Por ello, la transferencia de la mencionada facultad a las empresas transportadoras modifica la ley civil y desborda la potestad reglamentaria.*

*Este cargo no prospera por varias razones; la primera de ellas, porque la gestión de la tarjeta de operación no altera la esencia de la propiedad que el artículo 669 del Código Civil define así: “el dominio que se llama también propiedad es el derecho real en una cosa corporal, para gozar y disponer de ella, **no siendo contra ley o contra derecho ajeno**”, expresión ésta que se subraya para denotar que el derecho del propietario para usar, gozar y disponer de sus cosas está sujeto a la ley en sentido amplio.*

*Precisamente en lo que atañe a la posibilidad de gestionar los intereses relacionados con vehículos destinados al servicio público de transporte, el Código de Comercio, las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 y sus decretos reglamentarios, establecen una serie de limitaciones a los derechos de los propietarios de dichos vehículos, derivadas de la necesidad de que el Legislador y el Gobierno Nacional reglamenten dicho servicio y que se justifican, en principio, por la necesidad de proteger los intereses generales que están en juego en la actividad transportadora.*

*En acápites anteriores se describieron ampliamente las normas constitucionales y legales que fijan competencias del Legislador y del Gobierno Nacional para reglamentar la actividad transportadora en vistas de asegurar la racionalidad de la actividad económica relacionada con el transporte, la equidad entre los elementos que participan en el mercado del transporte y la seguridad de todos ellos, entre otros fines.*

*El demandante no demostró que las limitaciones establecidas en los decretos acusados al derecho de propiedad violaran norma constitucional o legal alguna o desbordara la potestad reglamentaria. En consecuencia, las acusaciones en estudio no prosperan.*

**Decreto 172 de 2001 Artículo 45. Obligación De Portarla.** El conductor del vehículo deberá portar el original de la tarjeta de operación y presentarla a la autoridad competente que la solicite.

**Decreto 172 de 2001 Artículo 46. Retención.** Las autoridades de tránsito y transporte solo podrán retener la tarjeta de operación en caso de vencimiento de la misma, debiendo remitirla a la autoridad que la expidió, para efectos de la apertura de la investigación correspondiente.

**Jurisprudencia Administrativa:** Artículo declarado Válido, Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 29 de abril de 2010, Radicación 11001-03-24-000-2004-00204-01, CP María Claudia Tojas Lasso

**Decreto 172 de 2001 Artículo 47. Registro De Conductores** Las autoridades municipales deberán implementar un sistema de registro, que permita identificar a los conductores de vehículos taxi que operen en su jurisdicción.

**Decreto 172 de 2001 Artículo 48. Tarjeta De Control.** Las empresa expedirán cada dos (2) meses una tarjeta de control a cada uno de los conductores de los vehículos vinculados, la cual será de color amarillo y su tamaño tendrá como mínimo 25cm de ancho x 25cm de largo. Será de carácter permanente, individual e intransferible.

Su expedición y refrendación serán gratuitas, correspondiendo a las empresas asumir su costo.

**Jurisprudencia Administrativa:** Artículo declarado Válido, Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 29 de abril de 2010, Radicación 11001-03-24-000-2004-00204-01, CP María Claudia Tojas Lasso

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 29 de abril de 2010, Radicación 11001-03-24-000-2004-00204-01, CP María Claudia Tojas Lasso

*...“los límites de esta facultad o potestad los señala la necesidad de cumplir debidamente el estatuto desarrollado, porque si los ordenamientos expedidos por el Congreso suministran todas las nociones indispensables para su ejecución, el órgano administrativo no tendría nada que agregar, y por lo tanto no habría oportunidad de ejercitarla. También ha dicho esta Corporación que el reglamento debe desarrollar no solo lo que hay expreso en la ley sino lo que hay implícito en ella, de suerte que no se convierta en mera reproducción de aquella”<sup>197</sup>*

En el presente caso es claro que el Código de Comercio facultó al Gobierno Nacional para **reglamentar las condiciones de creación y funcionamiento** de las empresas dedicadas al transporte público (artículo 983); especialmente en cuanto a la **seguridad de los pasajeros** y vehículos y la escala de sanciones por la violación de normas legales y reglamentarias (artículo 997) y en general para reglamentar las disposiciones atinentes al contrato de transporte (artículo 997) y la Ley 105 de 1993 estableció en el artículo 2º entre sus principios fundamentales la necesidad de intervención del Estado en el control, regulación y vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas y consagró la seguridad de las personas como prioridad del Sistema y del Sector Transporte.

Esos principios fueron invocados como fundamento del Decreto 172/01 demandado en el artículo 1º y si bien es evidente que la exigencia de una tarjeta de control que deben portar los conductores no está instituido expresamente en las leyes reglamentadas, sí es un mecanismo que permite identificar a quienes prestan legítimamente el servicio de transporte individual en vehículos tipo taxi para efectos de **ejercer control** sobre la actividad de este tipo de vehículos y **garantizar la seguridad** de los usuarios de dicho servicio.

El demandante afirmó que las normas en estudio **violan las disposiciones legales que regulan los documentos públicos** porque le otorga ese carácter a documentos privados como las tarjetas de control, al exigirla como condición para la prestación del servicio público de transporte.

Esta acusación es infundada porque las normas demandadas no le otorgan a las tarjetas de control a que se refieren el carácter de documento público y no pueden tener ese carácter porque dichas tarjetas deben ser expedidas por un particular que no ejerce función pública y por definición del artículo 251 del C. de P. C., documento público **es el otorgado por funcionario público en ejercicio de su cargo o con su intervención.**

**Concepto Ministerio de Transporte N° 61984 del 12 de diciembre de 2004:** “... corresponde tanto a la empresa de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxis y al o los propietarios, poseedores o tenedores del vehículo, determinar la responsabilidad tanto en la entrega de la Tarjeta de Control, como en el porte de la misma, toda vez que el Ministerio de Transporte no puede entrar a determinar situaciones ajenas y de manejo estricto de cada una de las empresas con sus vinculados.”

**Decreto 172 de 2001 Artículo 49. Requisitos.** La empresa expedirá y refrendará la tarjeta de control, siempre que los propietarios de los vehículos acrediten el cumplimiento de los siguientes requisitos:

---

<sup>197</sup> Sentencia de 1º de octubre de 2004, exp. 2002-0385-01.

1. Presentación del original de la Licencia de Tránsito
2. Presentar el original del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito vigente
3. Revisión técnico mecánica vigente.
4. Tarjeta de operación vigente.
5. Cumplimiento de las obligaciones establecidas en el contrato de vinculación.

**Jurisprudencia Administrativa:** Numeral declarado Válido, Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 29 de abril de 2010, Radicación 11001-03-24-000-2004-00204-01, CP María Claudia Tojas Lasso

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 29 de abril de 2010, Radicación 11001-03-24-000-2004-00204-01, CP María Claudia Tojas Lasso

*...resulta apenas equitativo que la empresa cumpla el deber de expedir una tarjeta que identifica a un vehículo como su afiliado cuando el propietario de éste haya cumplido sus obligaciones contractuales.*

*Lo que sí resultaría desproporcionado contra la empresa es que ésta tuviera que permitir la prestación del servicio por parte de un vehículo sin que su propietario cumpla a su turno con las obligaciones contractuales que le corresponden frente a aquélla.*

*El concepto de posición dominante ha sido definido en distintos ámbitos de la Legislación; así, el artículo 14.13 de la Ley 143 de 1993 establece que "es la que tiene una empresa de servicios públicos respecto a sus usuarios; y la que tiene una empresa, respecto al mercado de sus servicios y de los sustitutos próximos de éste, cuando sirve al 25% o más de los usuarios que conforman el mercado" y se presume su abuso, según el artículo 133 ibídem, cuando se presenta una de las 26 causales allí previstas".*

*Por su parte, el Decreto 2153 de 1992, "Por el cual se reestructura la Superintendencia de Industria y Comercio y se dictan otras disposiciones", definió en el artículo 45 la posición dominante como "la posibilidad de determinar, directa o indirectamente, las condiciones de un mercado." y en el artículo 50 describió las conductas que la constituyen.*

*En el presente caso, el demandante no cumplió con la carga de demostrar que la norma acusada configurara una situación de abuso de la posición dominante, que permitan a las empresas determinar las condiciones del mercado.*

*El hecho de que las empresas prestadoras del servicio deban exigir ciertos requisitos para que los vehículos vinculados o los conductores puedan operar no encuadra en la hipótesis de la posición dominante.*

**Decreto 172 de 2001 Artículo 50. Contenido.** La tarjeta de control, contendrá como mínimo, los siguientes datos:

- Fotografía reciente del conductor
- Número de la tarjeta
- Datos personales del conductor
- Grupo Sanguíneo
- Datos de la empresa
- Sitio de control
- Letras y números correspondientes a las placas del vehículo
- Firma y sello de la empresa
- Número de certificado de movilización y fecha de vencimiento
- Espacios para efectuar las refrendaciones durante el mes y día y firma y sello de la empresa.
- Número de Orden.

**Parágrafo.** Adicionalmente la tarjeta de control debe contener la información relacionada con el valor de las tarifas vigentes en el respectivo municipio.

**Jurisprudencia Administrativa:** Artículo declarado Válido, Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 29 de abril de 2010, Radicación 11001-03-24-000-2004-00204-01, CP María Claudia Tojas Lasso

**Decreto 172 de 2001 Artículo 51. Obligación De Portarla.** Con el fin de proporcionar la mayor información a los usuarios del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor en Vehículos Taxi, los conductores deben portar la tarjeta de control en un lugar visible dentro del vehículo.

**Jurisprudencia Administrativa:** Artículo declarado Válido, Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 29 de abril de 2010, Radicación 11001-03-24-000-2004-00204-01, CP María Claudia Tojas Lasso

**Decreto 172 de 2001 Artículo 52. Reporte De Información.** Las empresas remitirán trimestralmente a la autoridad de transporte competente, como mínimo la siguiente información:

- a. Nombre y cédula del conductor, identificando con el número de placa el respectivo vehículo.
- b. Dirección y teléfono.
- c. Número de certificado judicial vigente.

La información relacionada, alimentará el Registro Municipal de Conductores.

## **TÍTULO VI OTRAS DISPOSICIONES**

**Ley 769 de 2002 Artículo 88. Tránsito por el carril derecho al transporte público individual.** Cuando el vehículo de servicio público individual urbano transite sin pasajeros, estará obligado a hacerlo por el carril derecho indicando la disponibilidad para prestar el servicio, mediante luz especial destinada para tal efecto, o la señal luminosa de estar libre.

**Decreto 172 de 2001 Artículo 54. Obligatoriedad De Los Seguros.** A partir de la publicación del presente Decreto, las pólizas de seguros en éste señaladas se exigirán a todas las empresas con licencia de funcionamiento vigente o que se encuentren habilitadas y serán, en todo caso, requisito y condición necesaria para la prestación del servicio público de transporte por parte de sus vehículos propios o vinculados.

**Decreto 172 de 2001 Artículo 55. Transición.** Las empresas que cuenten con licencia de funcionamiento vigente, tendrán doce (12) meses contados a partir de la publicación del presente Decreto para acreditar los requisitos exigidos para la habilitación.

**Parágrafo.** Las disposiciones relacionadas con la operación y la prestación del servicio serán de aplicación inmediata.

**Decreto 172 de 2001 Artículo 56. Empresas Habilitadas.** Las empresas que obtuvieron habilitación en vigencia de los Decretos 091 y 1553 de 1998, la mantendrán de manera indefinida, debiendo solamente ajustar el capital pagado o patrimonio líquido conforme a lo dispuesto en el numeral 11 del artículo 13 de este Decreto.

**Decreto 172 de 2001 Artículo 57. Actuaciones Iniciadas.** Las actuaciones administrativas iniciadas, los términos que hubieren empezado a correr y los recursos interpuestos, continuarán tramitándose de conformidad con la norma vigente en el momento de su radicación.

**Parágrafo.** Las empresas que hayan radicado su solicitud de habilitación en vigencia de los Decretos 091 y 1553 de 1998 y que a la fecha de la publicación de este Decreto no hayan obtenido pronunciamiento expreso de la autoridad competente de transporte, podrán acogerse a las nuevas condiciones estipuladas en la presente disposición.

**Decreto 172 de 2001 Artículo 58. Vigencia.** El presente Decreto rige a partir de su publicación y deja sin vigencia las disposiciones anteriores sobre la materia y deroga el Decreto 1553 de 1998 de 04 de agosto de 1998.

## LIBRO CUARTO

### TRANSPORTE MASIVO DE PASAJEROS

#### SECCIÓN I PRINCIPIOS GENERALES

**Ley 86 de 1989 Artículo 1º.** La política sobre sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros deberá orientarse a asegurar la prestación de un servicio eficiente que permita el crecimiento ordenado de las ciudades y el uso racional del suelo urbano, con base en los siguientes principios:

1. Desestimular la utilización superflua del automóvil particular.
2. Mejorar la eficiencia en el uso de la infraestructura vial actual mediante la regulación del tráfico; y
3. Promover la masificación del transporte público a través del empleo de equipos eficientes en el consumo de combustibles y el espacio público.

**Jurisprudencia Constitucional:** Disposición declarada Exequibles por la Corte Constitucional Sentencia C-539 de 1995.

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional Sentencia C-539 de 1995

*El legislador, en ejercicio de su competencia reguladora, materializa la unidad político-jurídica a través del establecimiento de normas en las cuales se plasman las grandes orientaciones, directrices y políticas generales, aplicables en todo el territorio nacional, que han de regir los servicios públicos.*

*Dicha competencia se fundamenta en el carácter de república unitaria que tiene el Estado Colombiano, y en las atribuciones del Congreso para "expedir las leyes que regirán el ejercicio de las funciones públicas y la prestación de los servicios públicos", con arreglo a los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad y sin perjuicio de las competencias que les corresponden de manera privativa a los distintos niveles territoriales (arts. 1o, 150-23 y 288 inciso 2o de la C.P.).*

Lo atinente a la afirmación de la competencia del legislador para señalar el marco general o las bases fundamentales, que deben orientar la organización, funcionamiento y prestación de los servicios públicos, se percibe de la normatividad contenida en el capítulo 5 del título XII de la Constitución, referente a la finalidad social del Estado y de los servicios públicos, la cual prescribe una reserva legal en todo lo atinente al señalamiento de las reglas generales atinentes a la organización, funcionamiento, administración, control, inspección y vigilancia de la prestación de los servicios públicos (arts. 365 a 370 de la C.P.).

De lo dicho se infiere necesariamente, que es competencia exclusiva del legislador la creación de la normatividad contentiva de las reglas generales que han de regular lo concerniente a los servicios de los sistemas de transporte masivo de pasajeros. Sin embargo, por la circunstancia de que el legislador señale las directrices de la política sobre dichos sistemas y la manera de financiarlos, no se puede predicar el desconocimiento de las facultades de que gozan las instancias regionales y locales para la gestión autónoma de sus propios intereses, dentro del ámbito de la competencia que les es propia en materia de servicios públicos, pues se trata de niveles de competencia que tienen campos propios y específicos de operación que no se interfieren, sino que se complementan, con arreglo a los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado Sección Primera, Sentencia del 26 de Noviembre de 2008, Expediente -23-24-000-2002-00480-01 CP. Martha Sofía Sanz

Se tiene que mediante el acto acusado se reorganizan unas rutas del transporte público colectivo de pasajeros, que estaban ya autorizadas a la empresa SIDAUTO S.A. con el fin de permitir la entrada de TransMilenio, entendiéndose por ruta de conformidad con el artículo 6° del Decreto 1558 de 1998, **“el trayecto comprendido entre un origen y un destino, con un recorrido determinado y unas características en cuanto a horarios, frecuencias y demás aspectos operativos”** (como lo es la capacidad transportadora).

Ahora bien, de conformidad con las normas señaladas el transporte público tiene el carácter de servicio público esencial y por lo tanto para la prestación de los servicios y la protección de los usuarios deberá primar el interés general; es un hecho notorio que la entrada en funcionamiento del sistema TransMilenio se justificó en aras del interés general al privilegiar el transporte masivo de pasajeros en la ciudad de Bogotá, lo cual encuentra soporte legal en los artículos 3°, numeral 1, literal c) de la Ley 105 de 1991 y 5° de la Ley 336 de 1996.

Para su establecimiento en el Distrito Capital, el Concejo Distrital, mediante el Acuerdo 04 de 4 de febrero de 1999 autorizó al Alcalde Mayor para que en representación de ese ente territorial participara conjuntamente con otras entidades del orden distrital en la constitución de la EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO – TRANSMILENIO S.A. Como objeto de dicha empresa, el artículo segundo del citado Acuerdo 04 le señaló **“la gestión, organización y planeación del servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito capital y su área de influencia, bajo las condiciones que fijen las normas vigentes, las autoridades competentes y sus propios estatutos”**.

Es un hecho notorio que esa empresa fue constituida y se encuentra funcionando y prestando el referido servicio de transporte, lo cual no es objeto de discusión, pero en razón a que entró en operación, las rutas o corredores que utiliza son para su uso exclusivo, lo cual implicó que la entidad demandada indudablemente tuviera que reestructurar el servicio.

Pero la entrada del sistema masivo no solamente implicaba eliminar rutas; como bien lo señala el citado fallo uno de los efectos de la entrada en funcionamiento de las rutas o troncales es la revocación de los permisos de operación y por ende la eliminación de la ruta correspondiente, **“pero dejándose a salvo la posibilidad de ajustar, modificar o reestructurar dichas rutas, precisamente en función del criterio rector ya comentado, el de las necesidades de movilización que se identifiquen en el resto de la ciudad, y el consabido previo estudio técnico que justifique la viabilidad del traslado”**.

De manera que la reorganización o reestructuración de las rutas de las rutas (sic) sí era viable de oficio, en aras del interés público, sin desconocer, en la medida en que se requiriera el servicio, derechos en cabeza de las empresas transportadoras.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado Sección Primera, Sentencia del 26 de abril 2007, Radicación número: 25000-23-24-000-2003-00834-02, CP Rafael E. Ostau De Lafont Pianeta

### **Existencia de un sistema de transporte masivo...**

Como claramente se indica, las medidas de este capítulo tienen como sustento o causa la puesta en marcha de un sistema de transporte público masivo de pasajeros, denominado Sistema de Transporte Masivo TransMilenio, y la prioridad que la ley le confiere a esa forma de dicha actividad.

Para los efectos de este proceso, es importante observar que el problema de la movilidad ocupa un lugar muy importante dentro de las grandes preocupaciones de todos los Estados, especialmente en cuanto a las decisiones que deben adoptarse para combatir eficientemente las complejas congestiones humanas y vehiculares que presentan progresivamente las ciudades caracterizadas por una gran densidad poblacional, circunstancia que ha colocado en el plano de una permanente discusión lo concerniente a los denominados Sistemas de Transporte Masivo.

Nuestro país, y especialmente Bogotá, D.C., desde hace mucho tiempo viene ocupándose del tema, mediante la realización de numerosos estudios con diversos enfoques y las más variadas alternativas, dado el gran impacto que en forma creciente ha generado el transporte en cuanto a la satisfacción de las necesidades de movilización y por ende en la calidad de vida de sus habitantes.

“La experiencia de Bogotá no es única. En muchas otras ciudades del mundo en desarrollo existen problemas similares, incluso peores, y ya se han demostrado las dificultades que implica el planteamiento de soluciones a estos problemas de movilidad. Los ciudadanos y los encargados de crear las políticas tienden a impacientarse con estas condiciones cada vez peores y a exigir acciones remediales concretas”.<sup>198</sup>

A su vez, el Estado Colombiano estructura una política oficial sobre los Sistemas de Transporte Masivo mediante la expedición de la Ley 86 de 1989 al disponer que (artículo 1º)...Por su parte, el artículo 2º de la misma ley determina que...

La modalidad de transporte masivo de pasajeros igualmente encuentra soporte legal en los artículos 3º, numeral 1, literal c) de la Ley 105 de 1991 y 5º de la Ley 336 de 1996, tal como atrás se ha reseñado, y para su establecimiento en el Distrito Capital el Concejo Distrital, mediante el Acuerdo 04 de 4 de febrero de 1999, autorizó al Alcalde Mayor para que en representación de ese ente territorial participara conjuntamente con otras entidades del orden distrital en la constitución de la EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO – TRANSMILENIO S.A.

Como objeto de dicha empresa, el artículo segundo del citado Acuerdo 04 le señaló “la gestión, organización y planeación del servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito capital y su área de influencia, bajo las condiciones que fijen las normas vigentes, las autoridades competentes y sus propios estatutos”.

Es un hecho notorio que esa empresa fue constituida y se encuentra funcionando y prestando el referido servicio de transporte, amén de que no es objeto de discusión o controversia en el plenario, como tampoco se controvierte el carácter masivo de su equipo de transporte, por consiguiente la Sala da como un hecho probado en el proceso su existencia y operación.

### **Origen de la prioridad de los medios masivos de transporte y alcance de la misma.**

La prioridad de esa forma de servicio de transporte público de pasajeros que se busca hacer efectiva en la normativa del primer capítulo del decreto acusado, se halla consagrada de manera expresa en el artículo 3º de la Ley 336 de 1996, en cuanto señala que “Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada Modo, **dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo**” (destaca la Sala); aunque ya venía implícita en la Ley 105 de 1993, al ordenar en su artículo 3º, numeral 1, literal c) que en desarrollo del principio de “acceso al transporte”, las autoridades competentes deben **propender** por “el uso de medios de transporte masivo” cuando diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso racional de los medios de transporte, palabra que significa

---

<sup>198</sup> F. Kain John, profesor de Economía en la Universidad de Harvard, en “TRANSPORTE MASIVO EN BOGOTÁ”, ed. Gémenis, Bogotá, 1991, pág. 355.

*“Inclinarse alguien, por naturaleza, por afición o por otro motivo, hacia una determinada cosa”, atendiendo el Diccionario de la Lengua Española de la Real Academia Española.*

*Prioridad, según el significado natural de la palabra recogida en el mismo diccionario, significa anterioridad de una cosa respecto de otra, o en tiempo o en orden. Es sinónimo de preferencia. A su vez, preferencia connota primacía, ventaja o mayoría que una persona o cosa tiene sobre otra, ya en el valor, ya en el merecimiento. En esos términos, los medios de transporte masivo pasaron a tener preferencia de manera inequívoca sobre los demás medios de transporte público colectivo de pasajeros a partir de la Ley 336 de 1996.*

**Ley 86 de 1989 Artículo 2º.** Para efectos de la presente Ley se define como sistema de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros el conjunto de predios, equipos, señales, paraderos, estaciones e infraestructura vial utilizados para satisfacer la demanda de transporte en un área urbana por medios de transporte sobre rieles u otro modo de transporte.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado Sección Primera, Sentencia del 20 de Septiembre de 2002, Expediente 25000-23-27-000-2002-1043-01 (ACU-1043) CP. Gabriel Eduardo Mendoza

*El artículo 82 de la Carta Política consagra como deber del Estado el de “velar por la protección de la integridad del espacio público y **POR SU DESTINACION AL USO COMUN...**” (Resalta la Sala fuera de texto).*

*Igualmente, el artículo 38 del Decreto 1421 de 1993, cuyo cumplimiento reclama el actor, le atribuye al Alcalde del Distrito Capital la obligación de velar porque se respete el espacio público y su **destinación al uso común**.*

*De acuerdo con el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española la expresión “**COMUN**”, significa, entre otras acepciones, “...lo que no siendo privativamente de ninguno pertenece o se extiende a varios”.*

*Dicho uso común implica que todas las personas tengan derecho, en este caso, a acceder a las vías públicas; empero, ello no se contrapone a la adopción de medidas que garanticen un mejor disfrute, uso o goce, a efectos de que los bienes de uso público puedan ser compartidos en una forma adecuada y racional. De ahí que el establecimiento de carriles que faciliten la circulación vehicular para el transporte público, lejos de contrariar el espíritu de la voluntad del constituyente y del legislador, contribuye a su efectividad.*

*Es un hecho notorio que los buses empleados para el **Sistema Masivo** de Transporte a que se refiere el demandante, tienen mayor tamaño que los otros buses de servicio público y que los vehículos de servicio particular y taxis, pues, como su nombre lo indica, están diseñados para trasladar un gran número de pasajeros, lo cual, de suyo, implica que deben circular por un lugar determinado de la vía para no solo no obstaculizar a los demás vehículos, sino ofrecer garantías de seguridad a los usuarios.*

*De tal manera que, en principio, no advierte la Sala que por el hecho de que el TRANSMILENIO circule por un determinado carril de las vías públicas se esté patrocinando la invasión del espacio público, máxime si el resto de carriles no ha sido vedado para la utilización de los demás usuarios.*

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional Sentencia C-568 de 2003

**La destinación de determinados carriles para el tránsito exclusivo de vehículos de transporte masivo no desvirtúa la destinación al uso común de las vías por las que circulan los referidos vehículos**

*Como lo señala claramente el artículo 82 superior y se desprende de las consideraciones efectuadas en los apartes preliminares de esta sentencia, las vías públicas en cuanto componentes del espacio público deben ser objeto de protección por el Estado quien debe asegurar su destinación al uso común (art. 82 C.P.). Así las cosas, la primera cuestión que debe resolverse es si con los textos acusados se respeta dicha destinación.*

*Al respecto cabe precisar que las definiciones de vía troncal y de vehículo de transporte masivo a que alude el demandante se refieren a una forma de prestación del servicio público de transporte, a saber el “servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros”.*

Ahora bien, el Legislador, 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, definió el servicio público de transporte en la ley 105 de 1993<sup>199</sup> 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 [aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre], en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica..."<sup>200</sup>.

La ley 336 de 1996, "por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte", en armonía con la ley 105 de 1993, otorga por su parte al servicio público de transporte "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 en su artículo 2° 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 2°, 11, 24, 365 y 366, que le imponen al Estado el deber de proteger la vida e integridad de todas las personas residentes en Colombia.

A su vez la Ley 86 de 1989, "por la cual se dictan normas sobre sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros y se proveen recursos para su financiamiento" en el artículo 1° señaló que la política sobre sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros deberá orientarse a asegurar la prestación de un servicio eficiente que permita el crecimiento ordenado de las ciudades y el uso racional del suelo urbano con base en los siguientes principios: i) desestimular la utilización superflua del automóvil particular, ii) mejorar la eficiencia en el uso de la infraestructura vial mediante la regulación del tráfico y iii) promover la masificación del transporte público a través del empleo de equipos eficientes en el consumo de combustibles y el espacio público.

En este sentido tratándose del servicio público de transporte masivo de pasajeros, en el que, como en todos los demás sistemas de transporte, se encuentran comprometidos tanto derechos constitucionales fundamentales como la vida y la integridad personal de los usuarios, como la eficiencia en la prestación del servicio público de transporte y, en general, el interés público, la destinación de determinados carriles con carácter exclusivo no solamente resulta para la Corte plenamente compatible con la protección de dichos derechos sino que constituye un claro mecanismo para su realización.

Dichos carriles, como lo recuerda el señor procurador General de la Nación, aseguran la racionalización del uso de las vías públicas y la eficiente y segura prestación del servicio de transporte masivo de pasajeros, al tiempo que aseguran el acceso de todos los ciudadanos al uso común de dichos bienes colectivos.

Basta tener en cuenta al respecto el número de personas que utilizan este servicio, -en promedio, en días típicos laborales 298.233 personas en el caso del Metro de Medellín, y 773.000 personas en el caso del Sistema de TransMilenio, según los datos aportados por el Ministerio de transporte para el periodo de 1° de enero a 30 de noviembre de 2002-, al que tiene acceso en los términos del respectivo contrato de transporte todo habitante de estas ciudades.

Cabe señalar además que dicha destinación no supone la exclusión del sistema vial de los demás sistemas de transporte ni de los demás prestadores de dicho servicio público, sino la utilización racional de las vías en función de las características de cada medio de transporte, para asegurar la mayor movilidad de bienes y personas en condiciones de seguridad y la mayor eficiencia en el aprovechamiento de los bienes colectivos.

No sobra precisar finalmente sobre este punto que la destinación de determinados carriles para el tránsito exclusivo de vehículos de transporte masivo no libera a quienes prestan dicho servicio en esas circunstancias del estricto respeto de las normas de tránsito así como del cumplimiento de sus demás deberes sociales, pues de lo que se trata es de garantizar el uso racional de los bienes colectivos en perfecta armonía con los demás prestadores del servicio público de transporte, con los usuarios del mismo y en general con toda la sociedad.

**La destinación de determinados carriles para el tránsito exclusivo de vehículos de transporte masivo no implica el desconocimiento del carácter inalienable de las vías públicas**

<sup>199</sup> "por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las entidades territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones."

<sup>200</sup> Esta definición aparece en el artículo 3° de la ley 105 de 1993, concordante con lo dispuesto en los artículos 1° y 5° de la ley 336 de 1996.

*Las vías públicas como bienes de uso público son inalienables, imprescriptibles e inembargables. Ello significa que éstas no pueden ser objeto de apropiación por particulares bajo ninguna circunstancia.*

*En el presente caso es claro para la Corte que la destinación exclusiva de determinados carriles para el tránsito de vehículos de transporte masivo no implica la apropiación de dichas vías por los usuarios de dicho sistema de transporte -que, por lo demás, son potencialmente todos los habitantes de la ciudad-, como tampoco por los prestadores de dicho servicio de transporte, cualquiera ellos sean.*

*Afirmar lo contrario significaría deducir ad absurdo que por ejemplo la destinación de determinadas vías para el tráfico exclusivo de peatones<sup>201</sup>, implicaría la apropiación por los peatones de las vías peatonales en detrimento de todos aquellos que no lo son.*

*En este caso se trata simplemente del ordenamiento racional del espacio público en función de su mejor utilización en beneficio común y en particular en el caso del transporte masivo de la mejor y más eficiente prestación de dicho servicio público.*

*Ahora bien, cabe precisar que el actor se refiere específicamente al caso de los particulares que puedan llegar a prestar el servicio público de transporte mediante concesión...la Corte llama la atención sobre el hecho de que la acusación que hace el demandante está dirigida en realidad es en contra de las normas que rigen el contrato de concesión de transporte y no de las definiciones invocadas en el presente proceso, las cuales están destinadas exclusivamente, como lo señala claramente el artículo 2 de la ley 769 de 2002, a la aplicación e interpretación del Código Nacional de Tránsito terrestre que en ella se establece.*

*Cabe señalar así mismo que el actor, como lo advierten varios de los intervinientes, hace una interpretación errada de las normas que regulan el contrato de concesión de transporte y en particular del artículo 30 de la Ley 105 de 1993<sup>202</sup> del que deduce la ausencia de contraprestación para el Estado en las circunstancias que el invoca. La Corte debe precisar que la existencia de un contrato de concesión, que la ley define de manera general en el artículo 32-4 de la Ley 80 de 1993<sup>203</sup>, supone necesariamente la existencia de una contraprestación en beneficio del Estado y que bajo ninguna circunstancia la celebración de un contrato de este tipo puede entenderse como la enajenación en beneficio del concesionario, de los bienes de uso público que en virtud del mismo contrato el Estado ponga a su disposición.*

*Así las cosas tampoco desde este punto de vista cabe considerar que con el establecimiento de las definiciones acusadas por el Legislador se esté permitiendo la enajenación de un bien público en beneficio de particulares, por lo que el cargo planteado en este sentido formulado por el actor no está llamado a prosperar y así se señalará en la parte resolutive de esta sentencia.*

**Ley 310 de 1996 Artículo 1º.** El área de influencia de un Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros, estará comprendida por las áreas urbanas, suburbanas y por los municipios a los cuales el sistema sirve de interconexión directa o indirecta.

---

<sup>201</sup> En el artículo 2 de la Ley 769 de 2002 se define en efecto la vía peatonal como aquellas zonas destinadas para el tránsito exclusivo de peatones

<sup>202</sup> ARTÍCULO 30. DEL CONTRATO DE CONCESIÓN. La Nación, los departamentos, los distritos y los municipios, en sus respectivos perímetros, podrán en forma individual o combinada o a través de sus entidades descentralizadas del sector de transporte, otorgar concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial.

Para la recuperación de la inversión, la Nación, los departamentos, los distritos y los municipios podrán establecer peajes y/o valorización. El procedimiento para causar y distribuir la valorización, y la fijación de peajes se regula por las normas sobre la materia. La fórmula para la recuperación de la inversión quedará establecida en el contrato y será de obligatorio cumplimiento para las partes.

La variación de estas reglas sin el consentimiento del concesionario, implicará responsabilidad civil para la entidad quien a su vez, podrá repetir contra el funcionario responsable.

En los contratos que por concesión celebre el Instituto Nacional de Vías, se podrán incluir los accesos viales que hacen parte de la infraestructura distrital o municipal de transporte.

<sup>203</sup> Artículo 32 -4 de la Ley 80 de 1993 Son contratos de concesión los 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.

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional Sentencia C-517 de 1992

*La definición que hace este artículo de la cobertura del área de influencia de un sistema de servicio público de transporte urbano masivo de pasajeros, en sí misma, no vulnera la Constitución política de 1991. Esto es así, porque ello implica simplemente una constatación fáctica de la zona que va a estar afectada directa o indirectamente por la prestación de un determinado servicio público. Por tanto, interpretada de forma independiente no puede decirse que imponga deber u obligación alguna o que otorgue o reconozca un derecho, es decir, no puede predicarse efecto jurídico alguno y por lo tanto mal podría violar la Carta vigente.*

*Ahora bien, si el establecimiento de un área de influencia, definida por el Gobierno nacional, con base en estudios técnicos elaborados por la empresa pública encargada de ejecutar el proyecto, es utilizada como referente para la aplicación de normas distintas, que tienen claros efectos jurídicos, el juicio de constitucionalidad debe recaer no sólo sobre la norma que crea el área de influencia, interpretada de manera exegética y de forma independiente, sino sobre esta norma interpretada de forma sistemática a la luz del conjunto normativo al que pertenece.*

*Así las cosas, el artículo tercero de la ley 86 de 1989 será inconstitucional sólo si la determinación técnica que se haga de la zona de influencia se ve acompañada de una aplicación tal que se vulnere la autonomía de las entidades territoriales que la conforman, en los términos de la Constitución Política de 1991.*

*En principio y hasta tanto no se expida la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial de la que habla el art. 288 de la Constitución, el núcleo o reducto mínimo de la autonomía está constituido por los derechos y competencias que la propia Carta atribuye de manera general a las distintas entidades territoriales y de manera especial a cada una de ellas a través de todo el texto normativo.*

*Cuando hay un conflicto entre intereses propios de diversas entidades territoriales, como el que puede surgir al definir una zona de influencia que impone cargas, deberes y obligaciones, los principios que deben tenerse en cuenta para dirimirlo no pueden ser simplemente los propios de un Estado central, sin considerar el espacio inviolable de autonomía que la Carta le concede a los entes territoriales.*

*Por tanto, la definición de un área de influencia que vincule a las entidades territoriales de manera unilateral e inconsulta, por el mero hecho de estar conectadas por medio de cualquier servicio de transporte colectivo urbano o metropolitano y por la red vial urbana a los municipios servidos directamente, será inconstitucional siempre que vulnere los intereses propios de las entidades que la componen, los cuales se deducen de las normas constitucionales vigentes. Su definición concreta es tarea que solo puede ser realizada en cada caso a partir de premisas fácticas determinadas.*

*Para la solución de eventuales conflictos de intereses entre distintos ordenes territoriales, bien pueden aplicarse las cuatro reglas señaladas en la sentencia proferida el 6 de agosto de 1992 dentro del proceso D-003, a saber: jerarquía, no viciamiento de competencia, primacía sin exclusividad del principio unitario en materia macroeconómica, y la exclusividad de las competencias asignadas a los distintos niveles territoriales en función del interés económico y territorial subyacente.*

*Por tanto, esta Corte advierte que mal puede una ley del Congreso o un decreto del Gobierno incluir un municipio en un área de influencia de un sistema masivo de transporte de pasajeros, e imponerle en consecuencia determinadas cargas u obligaciones, sin la participación popular o al menos institucional de la localidad, cuando de una evaluación objetiva sea claro que la obra no es de interés del respectivo municipio y que en cualquier caso su negación a participar en la misma no lesiona el interés nacional.*

*Puesto que la Constitución ubica a la comunidad por encima de los acontecimientos, el área de influencia de un sistema de transporte masivo de pasajeros, que como se ha dicho, tenga claros efectos jurídicos sobre el espacio de autonomía de un ente territorial, no puede ser determinada, repetimos, sin la participación de sus destinatarios, expresada, por ejemplo, a través de una consulta popular de orden local.*

*Solo a las entidades territoriales, en ejercicio de las competencias de gestión de sus propios intereses, les corresponde evaluar el beneficio o la utilidad de su participación en un sistema de esa índole y tomar, en desarrollo de su autonomía patrimonial, la decisión de comprometer sus recursos presupuestales a la financiación de las erogaciones que demande*

su realización. El nivel central no puede tomar decisiones que comprometan la capacidad de los entes territoriales de decidir y gestionar lo que más convenga a sus intereses, so pena de desconocer la autonomía administrativa, patrimonial y fiscal que la Constitución reconoce a los entes territoriales de los niveles regional y local.

**Ley 105 de 1993 Artículo 3º. Principios del Transporte Público.** El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios:

1. *Del Acceso al Transporte.* El cual implica:

(...)

c. Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo.

**Ley 336 de 1996 Artículo 3º.** Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada Modo, dándoles prioridad a la utilización de medios de transporte masivo. 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.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado Sección Primero, Sentencia del 26 de abril de 2007, 25000-23-24-000-2003-00834-02, CP Rafael E. Astou de Lafont Pianeta

*...el alcance general de la competencia del Alcalde Mayor respecto del transporte público colectivo en el Distrito Capital comprende la de organizar la correspondiente actividad, diseñar, exigir y ejecutar políticas y condiciones para asegurar su efectiva, eficiente, segura y adecuada prestación, dándole énfasis o prelación a los sistemas masivos del mismo y, consecuentemente, ejercer su inspección, vigilancia y control.*

(...)

*Como claramente se indica, las medidas de este capítulo tienen como sustento o causa la puesta en marcha de un sistema de transporte público masivo de pasajeros, denominado Sistema de Transporte Masivo TransMilenio, y la prioridad que la ley le confiere a esa forma de dicha actividad.*

*Para los efectos de este proceso, es importante observar que el problema de la movilidad ocupa un lugar muy importante dentro de las grandes preocupaciones de todos los Estados, especialmente en cuanto a las decisiones que deben adoptarse para combatir eficientemente las complejas congestiones humanas y vehiculares que presentan progresivamente las ciudades caracterizadas por una gran densidad poblacional, circunstancia que ha colocado en el plano de una permanente discusión lo concerniente a los denominados Sistemas de Transporte Masivo.*

*Nuestro país, y especialmente Bogotá, D.C., desde hace mucho tiempo viene ocupándose del tema, mediante la realización de numerosos estudios con diversos enfoques y las más variadas alternativas, dado el gran impacto que en forma creciente ha generado el transporte en cuanto a la satisfacción de las necesidades de movilización y por ende en la calidad de vida de sus habitantes.*

*“La experiencia de Bogotá no es única. En muchas otras ciudades del mundo en desarrollo existen problemas similares, incluso peores, y ya se han demostrado las dificultades que implica el planteamiento de soluciones a estos problemas de movilidad. Los ciudadanos y los encargados de crear las políticas tienden a impacientarse con estas condiciones cada vez peores y a exigir acciones remediales concretas”.*<sup>204</sup>

A su vez, el Estado Colombiano estructura una política oficial sobre los Sistemas de Transporte Masivo mediante la expedición de la Ley 86 de 1989

La modalidad de transporte masivo de pasajeros igualmente encuentra soporte legal en los artículos 3º, numeral 1, literal c) de la Ley 105 de 1991 y 5º de la Ley 336 de 1996, tal como atrás se ha reseñado, y para su establecimiento en el Distrito Capital el Concejo Distrital, mediante el Acuerdo 04 de 4 de febrero de 1999, autorizó al Alcalde Mayor para que en representación de ese ente territorial participara conjuntamente con otras entidades del orden distrital en la constitución de la EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO – TRANSMILENIO S.A.

Como objeto de dicha empresa, el artículo segundo del citado Acuerdo 04 le señaló “la gestión, organización y planeación del servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito capital y su área de influencia, bajo las condiciones que fijen las normas vigentes, las autoridades competentes y sus propios estatutos”.

Es un hecho notorio que esa empresa fue constituida y se encuentra funcionando y prestando el referido servicio de transporte, amén de que no es objeto de discusión o controversia en el plenario, como tampoco se controvierte el carácter masivo de su equipo de transporte, por consiguiente la Sala da como un hecho probado en el proceso su existencia y operación.

La prioridad de esa forma de servicio de transporte público de pasajeros que se busca hacer efectiva en la normativa del primer capítulo del decreto acusado, se halla consagrada de manera expresa en el artículo 3º de la Ley 336 de 1996, en cuanto señala que “Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada Modo, **dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo**” (destaca la Sala); aunque ya venía implícita en la Ley 105 de 1993, al ordenar en su artículo 3º, numeral 1, literal c) que en desarrollo del principio de “acceso al transporte”, las autoridades competentes deben **propender** por “el uso de medios de transporte masivo” cuando diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso racional de los medios de transporte, palabra que significa “Inclinarse alguien, por naturaleza, por afición o por otro motivo, hacia una determinada cosa”, atendiendo el Diccionario de la Lengua Española de la Real Academia Española.

Prioridad, según el significado natural de la palabra recogida en el mismo diccionario, significa anterioridad de una cosa respecto de otra, o en tiempo o en orden. Es sinónimo de preferencia. A su vez, preferencia connota primacía, ventaja o mayoría que una persona o cosa tiene sobre otra, ya en el valor, ya en el merecimiento. En esos términos, los medios de transporte masivo pasaron a tener preferencia de manera inequívoca sobre los demás medios de transporte público colectivo de pasajeros a partir de la Ley 336 de 1996...si el uso de medios y sistemas masivos de transporte es prioritario frente a los que no lo son, es lógico que las rutas que se entren a cubrir mediante ese sistema les sean dadas de la misma forma prioritaria, es decir, que pasa a primar o a tener preferencia sobre las demás formas que se vinieran dando en dichas rutas; luego la restricción a esas formas de transporte público colectivo prevista en el artículo 2º del decreto acusado es apenas una consecuencia de esa prioridad. Nada distinto podía disponer el Alcalde en ese aspecto, pues de lo contrario, y sin considerar otros postulados de orden legal que dan lugar a esa restricción, estaría desatendiendo ese carácter preferente de los sistemas masivos de transporte público de pasajeros.

Ahora bien, si el uso o explotación de esas rutas están autorizadas mediante actos administrativos contentivos de permisos o adjudicación de rutas, que por cierto obedecen a que en ellas existían demandas insatisfechas de ese servicio, de cuyo las circunstancias sobrevinientes surgidas de la entrada en funcionamiento de un sistema de transporte masivo afecta tales actos administrativos en cuanto a sus razones de hecho y de derecho, ya que resultan ser incompatibles con las nuevas circunstancias jurídicas, caracterizadas por la preferencia para el sistema masivo de transporte, y con las circunstancias fácticas, ya que su demanda pasa a ser cubierta o atendida por este sistema.

---

<sup>204</sup> F. Kain John, profesor de Economía en la Universidad de Harvard, en “TRANSPORTE MASIVO EN BOGOTÁ”, ed. Gémenis, Bogotá, 1991, pág. 355.

Significa lo anterior que la pérdida de vigencia de esos permisos no obedece al decreto acusado sino que se desprende de la ley y de la ocurrencia de los supuestos de hechos correspondientes, que en concreto consisten en que las rutas de servicio público urbano de pasajeros entren a ser atendidas por medios masivos de transporte, en cuanto la ley le da a éstos preferencia sobre los demás; de modo que el artículo 3º del decreto no hace más que reconocer y precisar las circunstancias de tiempo de esa situación forzosa e ineludible en que resultan inmersos permisos que habían sido otorgados con anterioridad a la entrada en funcionamiento de los corredores o troncales del nuevo sistema masivo al prever que “A partir de la entrada en vigencia del presente decreto, los permisos de operación de rutas que circulen por el corredor de la troncal de TransMilenio que se implante, perderán su vigencia desde la fecha en la que entren en operación las troncales del sistema de transporte masivo que se implementen en la ciudad, salvo los casos en los que dichas rutas o servicios hayan sido objeto de reestructuración, y su recorrido haya sido excluido de la troncal.”

De otra parte, dicho artículo preserva el debido proceso y con él el derecho de defensa, en la medida en que igualmente prevé que “Para estos efectos la Secretaría de Tránsito y Transporte, en cumplimiento de sus facultades adelantará las actuaciones administrativas que correspondan.”, que como es sabido deben culminar con otro acto administrativo, el cual es susceptible de ser revisado por esta jurisdicción.

Ahora bien, el artículo 4º procura atenuar los efectos prácticos de esa pérdida de vigencia de los permisos, con lo cual incluso responde a un principio que rige las decisiones del Estado que puedan ser adversas a intereses privados, cual es el principio de la confianza legítima, al tiempo que permite minimizar el impacto práctico en la prestación del servicio en las rutas correspondientes, pues es justamente lo que se observa en la gradualidad que posibilita para la cesación de la actividad de quienes prestaban el servicio en dichas rutas, al darle a la Secretaría de Tránsito y Transporte la facultad de poder determinar el desmonte gradual de las rutas cuyo permiso de operación pierda vigencia, de manera que la cesación de la operación de tales servicios no se produzca al mismo tiempo, sino en forma paulatina y al mismo ritmo de implantación de las correspondientes troncales y rutas alimentadoras.

En ese orden, los artículos 5º a 7º a su vez se incardinan a las condiciones operativas que surgen por los dos fenómenos antes comentados, la entrada en funcionamiento de un sistema de transporte masivo en rutas determinadas y la consecuente pérdida de vigencia de los permisos dados con anterioridad para su cubrimiento, toda vez que esas condiciones no pueden menos que traducirse en modificación de la capacidad transportadora de las modalidades distintas a las de ese sistema, teniendo en cuenta que ella consiste en “el número de vehículos requeridos y exigidos para la adecuada y racional prestación de los servicios autorizados”, según la definición que de capacidad transportadora se consigna en el artículo 42 del Decreto 170 de 2001; pues de suyo, la entrada en servicios de medios masivos y la consecuente desaparición de las rutas de otras modalidades que operaban en los correspondientes corredores del sistema masivo, con mucho menos capacidad de movilización de pasajeros, se traduce en una disminución del número de vehículos requeridos y exigidos para la adecuada y racional prestación del servicio en las mismas.

Si bien la regulación de ese aspecto pareciera estar referido a las empresas, en realidad debe considerarse que la capacidad transportadora se determina en función de las rutas y es en consideración a ello que a cada una de las empresas se les asigna su respectiva capacidad transportadora, distribuyendo entre ellas la capacidad que corresponde a cada ruta cuando la misma es servida por varias empresas.

En esas circunstancias, nada obsta para que ese concepto se pueda establecer bajo dos perspectivas: una integral o de conjunto y una particularizada en relación con cada empresa, pues en ambos planos se da como realidad técnica y social en cuanto al servicio de transporte público de pasajeros se trata.

A ello se agrega que hay principios y criterios técnicos que implican que dicha actividad y, por ende, la capacidad operativa o de equipo para desarrollarla, deba verse en todas las perspectivas posibles, entre ellas, con una visión de conjunto. De esos principios cabe destacar el de la racionalidad, el cual no es posible sin que los aspectos sustanciales de cualquier actividad humana se puedan evaluar y organizar del modo más eficiente posible.

Por lo tanto, no es extraño a la actividad transportadora bajo examen, a la normativa comentada, y a la competencia del Alcalde Mayor como la autoridad distrital de transporte, que para promover o fomentar la optimización en el uso de los medios de transporte en el contexto de un servicio público que cuenta con un sistema masivo, se quiera contar con una capacidad transportadora global, y que la misma se delimite técnicamente como “la suma de las capacidades mínimas requeridas por las rutas o servicios autorizados para prestar servicios de transporte público colectivo en la ciudad, según las necesidades de movilización establecidas por la Secretaría de Tránsito y Transporte con base en los estudios

técnicos respectivos”, según palabras del artículo 5º enjuiciado. Obsérvese que aquí se recoge un elemento básico de la racionalización del servicio, cual es el de las necesidades de movilización, que está implícito en el concepto de capacidad transportadora, pues es el que la determina.

Dentro de ese principio de racionalidad, que pasa por el uso optimizado del equipo, es lógico que se señale que “en ningún caso la capacidad transportadora máxima autorizada a la totalidad de las empresas de transporte público colectivo de la ciudad podrá superar la capacidad transportadora global.” Ello justamente aseguraría que el total del equipo en funcionamiento u operación no sobrepase la capacidad transportadora que corresponde al Distrito Capital, esto es a las necesidades de transporte o de movilización de su comunidad.

Se le censura al artículo 5º bajo examen que prevea sólo un incremento de un porcentaje máximo del 5% de la capacidad transportadora global, que se concederá para la flota de reserva, por cuanto a juicio del actor contraría el artículo 43 del Decreto 170 de 2001, ya que el inciso segundo de éste le fija un 20%, lo cual no corresponde a la realidad, pues este inciso lo que establece es que la capacidad transportadora máxima total de una empresa no podrá ser superior a la capacidad mínima incrementada en este último porcentaje; de modo que se trata de conceptos diferentes.

De suyo se entiende que las autoridades distritales, cuando de determinar la capacidad transportadora global se trate, atenderán la disposición reglamentaria comentada y, por ende, los conceptos de capacidad transportadora mínima y capacidad transportadora máxima, con los cuales no resulta incompatible el de capacidad transportadora global, tal como se define en el artículo 5º del decreto acusado.

Visto lo antes analizado, los artículos 6 y 7 aparecen como una ampliación, precisión y desarrollo de aspectos atinentes a la efectividad de los artículos anteriores, previendo a ese fin elementos o supuestos objetivos y resultantes de las circunstancias antes expuestas, las condiciones, formas y procedimientos, como son la fijación de equivalencias por la secretaría de Tránsito y Transporte y con base en estudios técnicos.

De modo que lo que en ellos se prevé es el mismo fundamento utilizado para conceder los permisos, esto es, “las nuevas necesidades de movilización” que determinen los estudios técnicos respectivos. Si en virtud de esas necesidades se estableció una capacidad transportadora determinada, quiere decir que ésta existe en función de esas necesidades, luego la capacidad habrá de aumentar o disminuir según aquellas aumenten o disminuyan.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 11 de febrero de 2010, Expediente 25000-23-24-000-2004-90493-01, CP Rafael E. Astou de Lafont Pianeta

En primer lugar, que ésta no es más que una forma de organizar el uso de las vías públicas para la prestación del servicio público de pasajeros, siguiendo políticas, parámetros y lineamientos establecidos por el legislador, de las cuales tiene carácter medular el otorgamiento de prelación a los sistemas masivos de transporte de pasajeros sobre los colectivos e individuales.

Así se colige del artículo 3º de la Ley 105 de 1993, consagra los **principios del transporte público**, en cuyo numeral 1 incluye el “DEL ACCESO AL TRANSPORTE”, dentro de cuyas diversas “implicaciones” señala la del literal c) de ese numeral, consistente en “Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y proponiendo por el uso de medios de transporte masivo.”

Del artículo 3º de la Ley 336 de 1996, en cuanto prevé que en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle la eficiente prestación del servicio básico, dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo; mientras que el artículo 5º de la misma, le da carácter de servicio público esencial a dicho servicio público y le atribuye la consecuente prelación del interés general sobre el particular.

Descendiendo al ámbito distrital, se le dio desarrollo y aplicación a dicha prioridad mediante el Decreto 115 de 2003 del Distrito Capital, en cuyo artículo 1º se estableció que “para todos los efectos se considerará prioritario para la ciudad, el desarrollo, expansión e implantación del Sistema de Transporte Masivo TransMilenio” y que dicha prioridad será criterio esencial para la adopción de las decisiones asociadas a la definición, desarrollo e implementación de políticas de transporte público de la ciudad.

*De dicha normatividad, en especial de la última disposición citada, la Sala, en sentencia donde examinó la legalidad del referido decreto distrital, concluyó que “si el uso de medios y sistemas masivos de transporte es prioritario frente a los que no lo son, es lógico que las rutas que se entren a cubrir mediante ese sistema les sean dadas de la misma forma prioritaria, es decir, que pasa a primar o a tener preferencia sobre las demás formas que se vinieran dando en dichas rutas”.<sup>205</sup>*

*Obsérvese que esa prioridad se proyecta sobre las rutas, es decir, sobre las vías que asignen para la prestación del servicio de transporte de pasajeros, masivo o colectivo, y no sobre los carriles que puedan conformar las vías de las respectivas rutas, de modo que la asignación de una ruta al sistema de transporte masivo implica que éste tiene la exclusividad de la misma frente al servicio público colectivo de pasajeros.*

*En ese orden, si en otro acto reglamentario de menor jerarquía, como la resolución acusada, se dice que los vehículos automotores utilizados en el transporte colectivo urbano no podrán transitar por los carriles paralelos a los destinados al transporte masivo, no se hace más que reiterar la norma superior, esto es, que tales vehículos automotores “no podrán transitar por las troncales (léase vías y rutas) destinadas para el uso exclusivo del Sistema TransMilenio”, que justamente es lo que real y formalmente está diciendo la disposición acusada, lo cual no tiene origen sustancial en ésta sino en la normatividad superior. El artículo acusado lo que hace es explicitarla y precisarla en lo que al sistema TRANSMILENIO se trata.*

*Es entonces inherente a los sistemas de transporte masivo la exclusividad de rutas para su funcionamiento, cuya concreción le corresponde a las autoridades encargadas de organizar, vigilar y controlar los servicios de transporte de pasajeros de la respectiva entidad territorial (municipal o distrital).*

*Entre esas autoridades se encuentra el Alcalde distrital o municipal o en quien éste delegue su atribución sobre esa actividad o servicio público, según el artículo 10 del precitado Decreto 170 de 2001, que en el caso del Distrito Capital cabe decir que está dada en la Secretaría de Tránsito, mediante el artículo 2, numerales 4 y 6, entre otros, del Decreto 354 de 2001, expedido por el Alcalde Distrital, en tanto el primero le asigna al Secretario de Tránsito la facultad de “Desarrollar la política nacional en materia de tránsito y transporte en el Distrito Capital y vigilar su ejecución de conformidad con la ley y reglamentación vigentes”, y el segundo, “Dictar las medidas de carácter reglamentario y sancionatorio, cuyas atribuciones le confieran las normas vigentes de tránsito y transporte, así como ejercer las delegaciones que le sean asignadas.”<sup>206</sup>*

## **SECCIÓN II SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE MASIVO**

### **TÍTULO I ÁMBITO DE APLICACIÓN**

**Decreto 3109 de 1997 Artículo 1º.** Las disposiciones contenidas en el presente Decreto se aplicarán integralmente al servicio público de transporte masivo de pasajeros de acuerdo con las Leyes 86 de 1989, 310 de 1996 y 336 de 1996.

**Decreto 3109 de 1997 Artículo 2º.** De conformidad con el artículo 6º de la Ley 336 de 1996, la actividad transportadora es el conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes.

---

<sup>205</sup> Sentencia de 26 de abril de 2007, expediente núm. 2003 00834 01, consejero ponente doctor Rafael Ostau de Lafont Pianeta.

<sup>206</sup> Sobre el alcance de la competencia de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, hoy Secretaría de la Movilidad, véase también sentencias de 6 de agosto de 2004, expediente núm. 8993 y 27 de enero de 2005, expediente núm. 2002 0026 02, ambas con ponencia del consejero doctor Rafael Ostau de Lafont Pianeta.

**Decreto 3109 de 1997 Artículo 3º.** Se entiende por transporte masivo de pasajeros el servicio 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.

**Comentario del Editor:** El transporte público es el eje central del desarrollo de las ciudades. Para la gran mayoría de residentes de estas el transporte público significa tener acceso a empleo, educación y servicios públicos. Especialmente cuando estos servicios están más allá de la distancia viable de realizarlas a pie o viajar en medios no motorizados. Desafortunadamente, el estado deficiente de servicios de transporte público en ciudades en desarrollo, muchas veces causa más problemas a sus usuarios por servicios que están afuera de las tendencias actuales provocando congestión, contaminación, obteniendo un servicio no confiable

La movilidad se ha convertido en un tema fundamental para el desarrollo económico de la sociedad, ante la creciente necesidad de desplazarse de un lado a otro, en el menor tiempo posible, obedeciendo al ritmo frenético y los cambios en las formas como se extraen, transforman, venden y compran las mercancías, y también los servicios. La velocidad es parte de la competitividad, y esta ya no es una obsesión sólo de las empresas sino también de las ciudades.

Los procesos de urbanización que nuestro país ha observado durante su historia reciente, han exigido el desarrollo de nuevas capacidades en la prestación de los diferentes servicios que requieren las ciudades para su adecuado funcionamiento. A medida que éstas crecen en población y en superficie urbanizada, el número de viajes aumenta requiriendo sistemas de transporte urbano que proporcionen la movilidad adecuada para la interacción de las nuevas comunidades que resultaron del proceso de expansión urbana.

Dentro de nuestro ordenamiento legal el servicio de transporte urbano de pasajeros se encuentra concebido como un servicio público regulado y controlado por el Estado. Su prestación se otorga a operadores privados dentro de una economía de mercado y la infraestructura necesaria para su operación la suministra el Estado.

La recurrente preponderancia del uso del transporte público colectivo de pasajeros determina que los usuarios se vean afectados en forma directa al tener mayores tiempos de viajes, menor confiabilidad, comodidad y seguridad en sus desplazamientos.

Estas circunstancias, en lugar de contribuir al desarrollo urbano planificado de las ciudades, favorece la generación de patrones desordenados de crecimiento, incrementando los niveles de accidentalidad y contaminación, afectando la integridad y el bienestar de la población.

Las administraciones locales (distritales y municipales) no han sido pasivas a estos fenómenos por lo que han propiciado esfuerzos para corregir las deficiencias de los sistemas de transporte, los cuales han contribuido someramente a su mejoramiento y al de la movilidad urbana. Proyectos como la repotenciación de los vehículos para ampliar su vida útil, adjudicación de rutas sin procesos competitivos o la construcción de nuevas vías son algunos de los mecanismos utilizados para solucionar los problemas de movilidad y transporte urbano, logrando aportar, como quedó dicho, someramente, a los grandes inconvenientes en la prestación de este fundamental servicio público.

El deterioro en la prestación del servicio público de transporte urbano colectivo de pasajeros se ha caracterizado fundamentalmente por los siguientes factores<sup>207</sup>:

- a. Sobreoferta de equipos. Mayor número de vehículos ofrecido en comparación con lo efectivamente demandado.
- b. Parque Automotor Obsoleto: Las edades promedio del parque automotor en las principales ciudades del país oscilan entre los 10 y los 18 años.
- c. Infraestructura deficiente y subutilizada: Parte importante de la maya vial no es la apropiada o se encuentra deteriorada conduciendo a importantes reducciones en la movilidad y en la seguridad de los usuarios.

---

<sup>207</sup> Documento CONPES 3167. Política para mejorar el servicio de transporte público urbano de pasajeros. DNP. Mayo 23 de 2.002

d. Insostenibilidad de la construcción de nueva infraestructura: La inversión en la construcción de vías implica un gran costo frente a la capacidad de pago de los municipios. De igual manera, la velocidad de construcción de las obras no es consistente con el ritmo de crecimiento vehicular.

e. Concentración de rutas. La consolidación de actividades en las ciudades induce a una concentración de rutas principalmente en los corredores que dan acceso al centro.

f. Guerra del centavo: La remuneración de los conductores en función de los pasajeros recogidos se aplica como esquema general en las empresas de transporte colectivo urbano de pasajeros.

g. Estructura empresarial inadecuada: La mayoría de las empresas de transporte público urbano, encargadas de la prestación del servicio no son propietarias de los vehículos, ni operadoras reales de estos.

h. Tarifas ineficientes: Los aspectos enunciados en los numerales anteriores generan altos costos de operación y mantenimiento y una menor rentabilidad para los operadores, presionando incrementos en las tarifas.

i. Accidentalidad: Cada vez es más elevado el número de vehículos de servicio público involucrados en los índices de accidentalidad urbana.

j. Contaminación Ambiental

Este escenario determina la necesidad de implementar mecanismos que contribuyan a mejorar la movilidad y seguridad de los ciudadanos y, consecuentemente, la prestación del servicio de transporte urbano. En efecto, para las ciudades latinoamericanas, la discusión sobre la movilidad tiene como uno de sus ejes los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, los cuales además de eficaces, deben ser suficientemente atractivos para disuadir a los ciudadanos de la utilización de los vehículos privados en sus desplazamientos e inducir la adopción de sistemas de transporte público.

Es en este contexto que se gesta en nuestro país la adopción de los sistemas de servicio público de transporte masivo de pasajeros como modalidad de transporte, con la expedición de la Ley 86 de 1.989<sup>208</sup>, orientado a asegurar la prestación de un servicio eficiente que permita el crecimiento ordenado de las ciudades y el uso racional del suelo urbano.

Del contenido de las primeras disposiciones del Decreto 3109 de 1997 por el cual se reglamenta la habilitación, la prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros y la utilización de los recursos de la Nación, se puede deducir que el transporte público masivo de pasajeros cubre una gran estructura que no solamente comprende los equipos automotores, sino las instalaciones, señales, paraderos, estaciones, vías especiales, muelles, embarcaderos entre otros, que no lo tienen aquellas empresas que sin poseerlos y disponer de esa gran infraestructura únicamente se dedican al transporte urbano de pasajeros. Mientras éstas utilizan varios modos de acuerdo con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes, el transporte masivo de pasajeros se presta por medio de una empresa habilitada por parte de la autoridad única constituida para tal efecto por el ente territorial o administrativo correspondiente.

A nivel ejecutivo, el gobierno nacional acoge como política nacional la implementación y financiación de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo con la expedición de los documentos CONPES 3167 –Política para mejorar el servicio de transporte público urbano de pasajeros y 3260 –Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo- y 3368 –Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo –Seguimiento-.

En estos documentos se estableció como estrategia del Gobierno Nacional el apoyo a las ciudades o áreas metropolitanas con población superior a 600 mil habitantes, para el desarrollo de proyectos de transporte masivo, al tiempo que se dispuso que la Nación cofinanciará, entre otros, el sistema de Transporte Masivo de Cartagena<sup>209</sup>.

---

<sup>208</sup> *Por la cual se dictan normas sobre sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros y se proveen recursos para su financiamiento*

<sup>209</sup> Documento Conpes 3260 de 2003

Los principales impactos de los SITM son la reducción del tiempo de viaje de los usuarios, del costo de operación de los vehículos de transporte público colectivo y de la emisión de partículas contaminantes. Dichos efectos se generan por la disminución de la sobreoferta, y por incrementos de la velocidad de operación.

**Decreto 3109 de 1997 Artículo 4º.** Para los efectos previsto en la presente disposición el sistema está conformado por los componentes propios del mismo, es decir, por el conjunto de predios, equipos, señales, paraderos, estaciones e infraestructura vial utilizados para satisfacer la demanda de transporte en un área de influencia determinada.

## TÍTULO II DISPOSICIONES GENERALES

**Decreto 3109 de 1997 Artículo 5º. Autoridad competente.** La habilitación para prestar el servicio público de transporte masivo se expedirá por parte de la autoridad única de transporte constituida para el efecto por el ente territorial o administrativo correspondiente, la cual ejercerá funciones de planificación, organización, control y vigilancia, bajo la coordinación institucional del Ministerio de Transporte. En ningún caso podrá ser un operador o empresa habilitada.

Concepto Ministerio de Transporte N° 46999 del 15 de agosto de 2008 " (...) la autoridad de transporte competente para adoptar las medidas conducentes para la implementación del sistema integrado de transporte masivo es la autoridad que defina el Ministerio de Transporte a través de acto de administrativo".

Concepto Ministerio de Transporte N°68273 del 13 de noviembre de 2007:"... el Área Metropolitana de (...) puede expedir actos administrativos a través de los cuales restrinja el ingreso de vehículos al parque automotor o ajuste las capacidades transportadoras, (...). De tal manera que la autoridad de transporte goza de autonomía para ejercer control y vigilancia a las empresas de transporte de su jurisdicción, por lo tanto, el Ministerio de Transporte no puede asumir una competencia que no le corresponde, como tampoco puede ordenar que las 32 capacidades transportadoras hagan parte integral en el Sistema Integrado de Transporte Masivo."

**Decreto 3109 de 1997 Artículo 6º.** La ejecución de las funciones de la autoridad única de transporte deberá obedecer a criterios unificados de planificación urbana, obras públicas y tránsito y transporte.

## TÍTULO III HABILITACIÓN Y OPERACIÓN

**Decreto 3109 de 1997 Artículo 7º.** De acuerdo con lo establecido en el artículo 11 de la Ley 336 de 1996, la habilitación es la autorización que expide la autoridad competente para prestar el servicio público de transporte masivo de acuerdo con las condiciones señaladas en la ley, en este decreto y en el acto que la conceda.

**Decreto 3109 de 1997 Artículo 8º.** El servicio público de transporte masivo de pasajeros se prestara previa expedición de un permiso de operación otorgado mediante concurso, la celebración de un contrato de concesión u operación adjudicados en licitación pública o a través de contratos interadministrativos.

Jurisprudencia: Consejo de Estado Sección Primera, Sentencia del 22 de Septiembre de 2005, Expediente -23-31-000-2003-00452-01(AP), CP Gabriel Eduardo Mendoza

*La Ley 336 de 1996 contiene el Estatuto Nacional de Transporte y encomienda al Estado la vigilancia de dicho servicio público para una mayor eficacia y eficiencia del mismo, permitiéndole que encomiende su prestación a los particulares para asegurar una óptima calidad y garantizar la igualdad de oportunidades para ellos. Por disposición de la ley 80 de 1993, la ley 336 de 1996 y el decreto 3109 de 1997, se debe adquirir la concesión de la operación mediante licitación pública.*

*Así las cosas, no puede afirmarse per se la vulneración del derecho colectivo a la libre competencia económica por el solo hecho de procurarse la implementación de un sistema de transporte masivo a fin de garantizar una eficaz y eficiente prestación en guarda de la satisfacción de una necesidad general. Tampoco puede predicarse su vulneración cuando, por ministerio de la ley, la concesión de la operación del servicio debe hacerse a través de una licitación pública donde pueden participar todas las personas que reúnan las calidades, condiciones y requisitos exigidos para ello sin que, como ocurre en el presente caso, se demuestre con pruebas idóneas que los demandantes hayan sido excluidos arbitrariamente del proceso, quedando a salvo su derecho de hacerlo junto con quienes también estén interesados, en un mismo plano de igualdad. De otra parte, las concesiones de rutas que haya hecho el Estado a los transportadores tradicionales no envuelven un derecho adquirido frente al cual deba desconocerse el interés general, más aún cuando se viene sosteniendo que el sistema tradicional será complementario del sistema integral de transporte masivo.*

Las condiciones en materia de organización, capacidad financiera, capacidad técnica y de seguridad a que se refiere el artículo 11 de la Ley 336 de 1996, se establecerán en el respectivo pliego de condiciones o términos de referencia.

En todo caso, las empresas de transporte masivo deberán cumplir las siguientes condiciones:

Capacidad organizacional:

#### 1. Identificación

##### a) Personas naturales:

- Nombre
- Documento de identificación, anexando fotocopia
- Certificado de registro mercantil
- Domicilio;

##### b) Personas jurídicas:

- Nombre o razón social, anexando certificado de existencia y representación legal
- Tipo de sociedad
- NIT
- Representante legal con su documento de identidad
- Domicilio.

2. Requerimientos en cuanto al personal vinculado a la empresa, discriminándolo entre personal administrativo, técnico y operativo.

Capacidad financiera:

- a) Patrimonio mínimo;
- b) Origen de capital;

c) Capital pagado<sup>210</sup> mínimo, en el caso de las personas jurídicas.

Capacidad técnica:

Requerimientos mínimos de equipo indicando las siguientes características:

- a) Clase;
- b) Marca;
- c) Referencia;
- d) Modelo;
- e) Capacidad;
- f) Forma de vinculación a la empresa.

Condiciones de seguridad:

Los pliegos de condiciones o los términos de referencia contendrán las condiciones mínimas de seguridad que deberá cumplir la empresa de transporte masivo.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 74821 del 10 de diciembre de 2008:** *“Respecto al otorgamiento de rutas en áreas metropolitanas, el Ministerio de Transporte manifestó que: “En relación con el primero de los puntos, basta advertir que el artículo 19 que la Ley 336 de 1996 prevé en forma expresa que también “ El permiso para la prestación del servicio público de transporte se otorgará mediante concurso en el que se garantice la libre concurrencia y a iniciativa privada sobre creación de nuevas empresas, según lo determine la reglamentación que expida el Gobierno Nacional. Por su parte la reglamentación del Gobierno Nacional en el tema de transporte masivo precisó en el artículo 8 del Decreto 3109 de 1997 que “ el servicio de transporte masivo de pasajeros se prestará previa expedición de un permiso de operación otorgado mediante concurso, la celebración de un contrato de concesión u operación adjudicados en licitación pública.”*

**Concepto Ministerio de Transporte N°61640 del 12 de octubre de 2007 y 50374 del 29 de agosto de 2008:** *“... el régimen legal y reglamentario vigente, no permite que en favor de los transportadores locales se haga la adjudicación directa de la operación de los sistemas masivos y/o semimasivos de transporte público de pasajeros.”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 74821 del 10 de diciembre de 2008:** *“(.) la jurisprudencia del Consejo de Estado tuvo oportunidad de precisar que sólo en los supuestos del artículo 19 inciso final y 20 de la Ley 336 de 1996, cabe argumentar que procede la adjudicación directa de determinado servicio de transporte. Dichos supuestos se presentan: i) “ Cuando el servicio a prestar a no esté sujeto a rutas y horarios predeterminados el servicio se podrá otorgar directamente junto con la habilitación para operar como empresa de transporte”, ejemplo prestación del servicio público en taxis y cuando ii) la autoridad competente de transporte expida “permisos especiales y transitorios para superar precisas situaciones de alteración del servicio público ocasionadas por una empresa de transporte en cualquiera de sus Modos, que afectan la prestación del servicio, o para satisfacer el surgimiento de ocasionales demandas de transporte” Al tiempo que añade “Superadas las situaciones mencionadas, los permisos transitorios cesarán en su vigencia y la prestación del servicio quedará sujeta a las condiciones normalmente establecidas o autorizadas, según el caso”. A nuestro juicio, la operación de servicio público de transporte masivo de pasajeros en el Valle de Aburrá no puede enmarcarse en alguno de los supuestos de excepción atrás relacionados. Existen, además, por lo menos dos antecedentes jurisprudenciales en los cuales se ha enfatizado que la regla general, cual es la realización de concursos y licitaciones, debe ser preservada por la autoridad aún frente a la prestación de servicios menos complejos, en los que resultaba realmente discutible si están o no sujetos a rutas y horarios predeterminados, supuesto que, de acuerdo con la ley, eximia a la autoridad de la celebración de concursos de acuerdo con la norma. (..) Lo anterior se destaca con el ánimo de señalar que la posición del Ministerio de Transporte es respetar la competencia e independencia de la Autoridad de Transporte Metropolitana, y el cumplimiento de los postulados legales que ordenan la adjudicación de*

---

<sup>210</sup> Ver pie de página 97

*servicios mediante concurso público, sin embargo, debe resaltarse que dichas autoridades deben observar las normas que regulan la actividad”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 45131 del 5 de noviembre de 2010:** *“En materia de transporte masivo corresponde al Ministerio la determinación del Marco regulatorio para los equipos dedicados a este tipo de transporte. La vigilancia y control sobre este sistema corresponde a la autoridad de Transporte Distrital, por tanto es a quien le corresponde determinar la eventual suspensión de la licitación.”*

**Decreto 3109 de 1997 Artículo 9°.** Previo al inicio de la operación las empresas de transporte masivo presentarán una póliza de seguro de responsabilidad civil contractual y extracontractual amparando los riesgos de muerte, incapacidad total y permanente, incapacidad temporal, daños a bienes de terceros y gastos médicos y de hospitalización de terceros, sin perjuicio de los demás seguros que se establezcan en la ley y en los términos de referencia o pliegos de condiciones.

**Decreto 3109 de 1997 Artículo 10.** Al iniciar el tercer año de operación la empresa de transporte masivo deberá demostrar y mantener el aseguramiento de calidad en la prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros, mediante la presentación del respectivo certificado, de conformidad con la norma ISO 9003, expedido por la autoridad competente.

**Decreto 3109 de 1997 Artículo 11.** La autoridad única de transporte determinará las necesidades del servicio. Para este efecto se elaboraran estudios para establecer la demanda existente y potencial en áreas, zonas de operación y corredores, como también la asignación de rutas y equipos.

**Decreto 3109 de 1997 Artículo 12.** La empresa de transporte masivo podrá ser autorizada para operar rutas de alimentación integradas cuyo permiso de operación será expedido por la autoridad competente siguiendo los procedimientos establecidos en la ley para tal efecto.

La integración consistirá en la coordinación física y operativa del sistema estructural con el sistema alimentador, es decir, el establecimiento de horarios coordinados y la integración de las distintas rutas y equipos mediante la construcción de la infraestructura que facilite la transferencia de pasajeros entre las mismas. La integración podrá incluir el pago de una tarifa única para un viaje entre un punto de origen y un punto de destino conformado por dos o más tramos en diferentes vehículos.

**Concepto Ministerio de Transporte N°49394 del 4 de octubre de 2006:** *“En nuestro criterio, la competencia para adelantar los procesos referidos (selección de operadores de troncales, pretroncales y alimentadoras, recaudo integrado, fiduciaria, centro de control de transporte masivo), corresponde a los entes gestores, como quiera que esa es precisamente la razón de su creación y existencia y a contrario sensu, la autoridad de transporte masivo, para el caso en análisis el Área Metropolitana de (...), tiene como funciones atendiendo las voces del Decreto 3109 de 1997, las de planificar, organizar, controlar y vigilar la puesta en marcha y funcionamiento del sistema, bajo la coordinación institucional del Ministerio de Transporte, agregando que en ningún caso, podrá tener tal calidad un operador o empresa habilitada.*

**Decreto 3109 de 1997 Artículo 13.** El diseño, construcción, suministro de equipo, operación del sistema o la ejecución combinada de los anteriores, se adjudicara mediante licitación o concurso público.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 39755 del 12 de julio de 2007** *“El servicio público de transporte terrestre masivo de las vías troncales y pretroncales de uso exclusivo para el sistema integrado de transporte masivo se rige por el Decreto 3109 de 1997, el cual señala en los artículos 8, 11 y 13 que el servicio público de transporte masivo de pasajeros se prestara previa expedición de un permiso otorgado mediante concurso, la celebración de un contrato de concesión u operación adjudicados en licitación pública o a través de contratos interadministrativos. La autoridad única*

*de transporte determinará las necesidades del servicio. Para este efecto se elaborarán estudios para establecer la demanda existente y potencial en áreas, zonas de operación y corredores, como también la asignación de rutas y equipos. El diseño, construcción, suministro de equipo, operación del sistema o la ejecución combinada de los anteriores, se adjudicará mediante licitación o concurso público. El nuevo sistema de transporte masivo en la ciudad de Bogotá estableció una equivalencia para desintegrar determinado número de vehículos de transporte colectivo de pasajeros (Decreto 170 de 2001) para ingresar vehículos articulados al sistema masivo, de tal manera que no podemos desconocer las medidas adoptadas que sobre el particular haya adoptado la autoridad de transporte masivo de Bogotá. Cuando la reposición se realice de acuerdo con las equivalencias señaladas para el sistema de transporte masivo y las rutas alimentadoras, se entiende que las empresas mediante este mecanismo, ocupan su capacidad transportadora en la proporción que corresponda y la reposición se da por cumplida”*

## **TÍTULO IV DE LA UTILIZACIÓN DE RECURSOS DE LA NACIÓN**

**Decreto 3109 de 1997 Artículo 14.** Las entidades territoriales o administrativas interesadas en desarrollar proyectos de transporte masivo con participación de la Nación y/o entidades descentralizadas a través de aportes en dinero o en especie, solicitarán al Ministerio de Transporte la definición del área preliminar de influencia que se debe incorporar a los sistemas integrados de transporte masivo de acuerdo con las condiciones de cada municipio y sus recursos económicos disponibles antes de iniciar los estudios de preinversión a que se refieren los artículos 85 de la Ley 336 de 1996 y segundo de la Ley 310 de 1996.

A partir de la determinación del área definitiva de influencia, de acuerdo con el resultado de los estudios de preinversión, las entidades territoriales solicitarán al Ministerio de Transporte la aprobación de la autoridad única de transporte.

**Parágrafo.** Para los sistemas de transporte masivo existentes o incluidos en el Plan Nacional de Desarrollo 1994-1998 no será necesario solicitar la definición del área de influencia. En estos casos, el Ministerio de Transporte determinará, previa concertación con las entidades territoriales o administrativas, su área de influencia.

**Decreto 3109 de 1997 Artículo 15.** Cuando la Nación o sus entidades descentralizadas cofinancien o participen con aportes en un sistema de transporte masivo, sus recursos se transferirán a la entidad o empresa encargada de ejecutar el proyecto que haya sido designada por la autoridad territorial. El Ministerio de Transporte vigilará la inversión de esos recursos.

**Decreto 3109 de 1997 Artículo 16.** Los recursos que apropie la Nación en dinero y en especie para cofinanciar un sistema de servicio público de transporte masivo de pasajeros estarán dirigidos a obras civiles, superestructura, equipos y otros costos siempre y cuando se destinen únicamente para atender el costo de los componentes del Sistema Integrado de Transporte Masivo. En todo caso, los aportes de la Nación no se podrán utilizar para el mantenimiento, operación y administración del sistema público de transporte masivo de pasajeros.

**Decreto 3109 de 1997 Artículo 17.** En ejercicio de las funciones asignadas en los artículos 85 y 86 de la Ley 336 de 1996, el Ministerio de Transporte evaluará los estudios de prefactibilidad, factibilidad y definitivos del sistema. Y elaborará en coordinación con la oficina de planeación el plan modal y la ficha del banco de proyectos de inversión de los sistemas de transporte masivo.

## TÍTULO V DE LA VIGILANCIA Y CONTROL

**Decreto 3109 de 1997 Artículo 18** condiciones de habilitación y operación establecidas en el presente decreto.

### SECCIÓN III DE LA FINANCIACIÓN DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE MASIVO

**Ley 86 de 1989 Artículo 3º. Derogado Ley 310 de 1996 Artículo 7º.**

**Jurisprudencia Constitucional:** El texto original fue declarado Exequible por la Corte Constitucional Sentencia C-517 de 1992

**Ley 86 de 1989 Artículo 5º.** Cuando las rentas *propias* de los municipios, incluido el Distrito Especial de Bogotá, no sean suficientes *para garantizar la pignoración de los recursos prevista en el artículo anterior*, quedan facultados para:

- a) Aumentar hasta en un 20% las bases gravables o las tarifas de los gravámenes que son de su competencia;
- b) Cobrar una sobretasa al consumo de la gasolina motor hasta del 20% de su precio al público sobre las ventas de Ecopetrol en la planta o plantas que den abasto a la zona de influencia del respectivo sistema, previo concepto del Consejo de Política Económica y Social, Conpes. Los incrementos a que se refiere el presente artículo se destinarán exclusivamente a la financiación de sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros y se *cobrarán a partir del 1o. de enero del año siguiente a aquel en que se perfeccione el contrato para su desarrollo.*

**Jurisprudencia Constitucional:** 1. Apartes en cursiva declarados Exequibles por la Corte Constitucional Sentencia C-517 de 1992. 2. Artículo declarado Exequible Corte Constitucional Sentencias C-004 y C-170 de 1993.

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional Sentencia C-517 de 1992

*A juicio de la Corte Constitucional, el contenido normativo de estas disposiciones, en cuya virtud el legislador regula aspectos atinentes al servicio público de transporte urbano masivo de pasajeros, como son tanto las condiciones generales bajo las cuales la Nación podrá contratar u otorgar su garantía a los créditos externos que contraigan las entidades que desarrollen un sistema de esa naturaleza (art. 4o.); como las aplicables en concreto al sistema del Valle de Aburrá (arts. 7o., 8o. y 9o.), no contravienen la autonomía administrativa, patrimonial o fiscal de las entidades departamentales y municipales. Lo que en ellas se dispone, en nada afecta o compromete la capacidad jurídica y política de que constitucionalmente ellas gozan y que las faculta para decidir acerca de la realización o no del proyecto o sobre la aceptación o rechazo de las condiciones fijadas por la Nación para avalar los créditos externos necesarios para ponerlo en marcha.*

*Las citadas disposiciones restringen la autonomía de la Nación, no así la de las entidades territoriales. En efecto, su tenor literal es claro al indicar que las condiciones a que se supedita el otorgamiento de garantías o la contratación de crédito externo gravan a aquella y no a éstas.*

*Así las cosas, no le asiste razón a los actores cuando para sustentar su inconstitucionalidad afirman que en los artículos señalados de la ley 86 de 1989 el legislador ha dispuesto a su arbitrio de las rentas, recursos y tributos de*

departamentos y municipios "obligándoles a pignorarlos, gravarlos o desmembrarlos a su antojo". No hay razón lógica para ver en su regulación conminación que coarte la facultad decisoria de las entidades territoriales.

Antes que contrariar precepto constitucional alguno, la Corte las encuentra plenamente avenidas al estatuto supremo, pues la regulación legal que se acusa encuentra pleno fundamento en el artículo 364 de la Carta, norma que señala que es del resorte de la ley regular lo concerniente al endeudamiento de la Nación.

Por otra parte, hace ver la Corporación que el señalamiento de las condiciones y requisitos para el otorgamiento de garantías por parte de la Nación se inscribe, desde otro ángulo complementario, en la preceptiva de que trata el aludido artículo pues dicha regulación apunta a hacer efectivo el mandato constitucional que ordena al legislador velar porque el endeudamiento de la Nación no exceda su capacidad de pago. Coincide en este aspecto la Corporación con el señor Procurador quien con razón observó que esta normativa es de la incumbencia de la instancia central, en cuanto a esta compete preservar el equilibrio macroeconómico y tutelar el interés general.

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional Sentencia C-004 de 1993

En buena parte de sus artículos, la ley 86 de 1989 impone ciertas condiciones para el otorgamiento de garantías en relación con la financiación de créditos externos adquiridos por entidades locales que para la construcción de un sistema de transporte masivo de pasajeros. Ello se justifica porque la deuda que avala la Nación, implica enormes sacrificios financieros, afecta buena parte de los recursos públicos y, consiguientemente, también el interés general, el cual debe prevalecer, de acuerdo con el artículo primero de la Carta.

Ciertamente, la decisión de construir un sistema de transporte masivo de pasajeros hace parte del núcleo intocable de la autonomía municipal que la Constitución protege. Pero los enormes riesgos que se pueden derivar de la realización indiscriminada de estos proyectos a lo largo y ancho del territorio colombiano y la dificultad que tendría la Nación en el otorgamiento de garantías para los respectivos créditos externos, determinaron la voluntad del legislador de expedir una ley en la cual se establecen condiciones claras, de tal manera que sirvan para acomodar la conducta de las autoridades locales, a la real disponibilidad de recursos locales.

Para concluir este análisis, la Corte reitera que lo normado por el artículo 5° en su literal b) y en la parte inicial de su inciso final, así como en el 6° de la ley 86 de 1989 corresponde a una renta de destinación específica de orden territorial y no a una contribución parafiscal.

Tal afirmación se comprueba al analizar el particular carácter de tales contribuciones a saber: son recursos fiscales extraídos en forma obligatoria de un sector económico para ser invertidos en el propio sector, con exclusión del resto de la sociedad. Los recursos parafiscales se encuentran a mitad de camino entre las tasas y los impuestos, sin confundirse con ellos.

Ahora bien, la sobretasa a la gasolina de que tratan las normas acusadas y examinadas, corresponde a un gravamen que se cobra a los consumidores de gasolina -sean transportadores o no-, y se destina a financiar el transporte masivo de pasajeros -utilicen o no gasolina-.

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional Sentencia C-1175 de 2001

Como ya se ha sostenido atrás, el artículo 22 literal j de la Ley Orgánica de Áreas Metropolitanas no reconoce la propiedad de la sobretasa a la gasolina a las áreas metropolitanas ni les atribuye poder impositivo con el fin de que éstas adopten la sobretasa. Lo que hace es obligar a las entidades territoriales que integran un área metropolitana a transferir los recursos de la sobretasa a la gasolina cobrados en la jurisdicción del área, si y sólo si se cumplen las condiciones legales para ello (Ley 86 de 1989), a saber que adelanten un proyecto orientado a implementar en su jurisdicción un Sistema Masivo de Transporte de Pasajeros o que se apliquen a materias afines según las leyes que regulan la sobretasa dentro de la órbita de competencia del área metropolitana.

Una lectura sistemática de las normas demandadas lleva a la conclusión de que son los municipios, distritos o departamentos quienes están autorizados para establecer y cobrar la sobretasa a la gasolina, siendo los municipios los llamados a transferir la sobretasa a la gasolina las áreas metropolitanas que desarrollen un sistema masivo de transporte

de pasajeros (Ley 86 de 1989), o una materia afín según las leyes respectivas, y sólo en el porcentaje necesario para financiar los sistemas dichas funciones. (...) En un principio podría pensarse que la información sobre el responsable del recaudo de la sobretasa y de su consignación a favor del erario público debería dirigirse a la administración del área metropolitana – de existir ésta y desarrollar un sistema masivo de transporte de pasajeros acorde con lo establecido por la Ley 86 de 1989 – y no a la administración municipal o distrital, ya que la ley establece que dicha sobretasa constituye parte del patrimonio y renta del área metropolitana (art. 22 literal j de la Ley 128 de 1994), siendo naturalmente el principal interesado en la renta el llamado a vigilar su debido y completo recaudo. Pero tal deber o competencia “natural” solo es aparente. Nada impide que sean los municipios o distritos que integran la respectiva área metropolitana los encargados de la vigilancia del recaudo y cobro de dichos dineros. Es más, tres razones adicionales hablan a favor de esta interpretación: son los municipios quienes adoptan la sobretasa por expresa atribución legal; el mencionado artículo 22 literal j se refiere a la sobretasa que “se cobre” en la jurisdicción de la respectiva área metropolitana, sin atribuir al área metropolitana la facultad de cobrarla y en virtud del principio de subsidiariedad es el municipio, dada su cercanía al hecho generador y a los sujetos gravados y a los ciudadanos en general, el llamado a cobrar la sobretasa y a transferir el porcentaje respectivo al área metropolitana cuando se cumplen las condiciones de ley. (...) Una interpretación de conformidad con la Constitución y con la Ley Orgánica de Áreas Metropolitanas, en especial con sus artículos 22 y 23, lleva a la Corte a la conclusión de que mientras no se den las condiciones legales que obligan a los municipios integrantes de un área metropolitana a transferir los recursos provenientes de la sobretasa a la gasolina que se cobre en la jurisdicción de dicha área, dichos municipios están facultados por la ley para titularizar dichos recursos y tenerlos en cuenta como ingreso para efecto de su capacidad de pago. Esto significa que cuando existe un área metropolitana y ésta adelanta un proyecto orientado a desarrollar en su jurisdicción un sistema masivo de transporte de pasajeros, los municipios integrantes de la misma no pueden titularizar los recursos procedentes de la respectiva sobretasa a la gasolina y tenerlos en cuenta para efectos de la capacidad de pago, sino en el monto que supere la participación que debe transferir al área metropolitana en el porcentaje necesario para financiar los sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros y las demás materias afines dentro de su órbita de competencia definida por las leyes relativas a la destinación de dicha sobretasa. Los recursos que el municipio debe transferir al área metropolitana ingresan al patrimonio de ésta y, por lo tanto, no podría el municipio titularizarlos, como ya lo ha dicho la Corte en general sobre las rentas titularizables a propósito del ACPM.<sup>211</sup>

**Las Áreas Metropolitanas son entidades administrativas y no entidades territoriales para efectos del artículo 362 de la Constitución. Asignación de la sobretasa depende del desarrollo en un sistema de transporte masivo de pasajeros**

El demandante plantea como segundo cargo de inconstitucionalidad contra las normas parcialmente demandadas de la ley de reforma tributaria la violación de los artículos 34, 58, 319 y 362 de la Constitución, en el entendido de que los bienes y rentas tributarias – en este caso la sobretasa a la gasolina – de las entidades territoriales son de su propiedad exclusiva y gozan de las mismas garantías que la propiedad privada y renta de los particulares. En atención a esto, la presunta reasignación de la sobretasa a la gasolina de las áreas metropolitanas – tal y como estaba regulado en la ley orgánica de áreas metropolitanas – a los municipios y distritos – por las normas demandadas de la Ley 488 de 1998 – constituiría una confiscación o una expropiación sin indemnización del patrimonio y de la renta de las áreas metropolitanas, lo que vulnera la Constitución.

La Corte no comparte este argumento que parte del supuesto de que las áreas metropolitanas son entidades territoriales y que la sobretasa en cuestión es de su propiedad. Al contrario, la Corte considera que la Ley 128 de 1994 no atribuyó a las Áreas Metropolitanas la propiedad de la sobretasa a la gasolina. Lo que hizo fue establecer la participación en una renta de destinación específica del nivel territorial en favor de las áreas metropolitanas que cumplan con las condiciones establecidas en la ley para hacerse acreedoras de dichos recursos. Además, las áreas metropolitanas son entidades administrativas por definición del propio Constituyente. Al no ser las áreas metropolitanas entidades territoriales ni ser propietarias eo ipso de los recursos de la sobretasa a la gasolina, tampoco es posible concluir que los artículos demandados vulneraran los artículos 319 y 362 de la Constitución.

Si bien es cierto que el artículo 23 de la Ley 128 de 1994 confiere a los bienes y rentas de las áreas metropolitanas un régimen semejante al previsto en el artículo 362 de la Constitución para los de las entidades territoriales, las normas demandadas en ningún caso ocupan tales bienes ni sustraen del patrimonio de las áreas la sobretasa a la gasolina. Esta

---

<sup>211</sup> Parece claro que la norma parcialmente demandada se refiere exclusivamente a los recursos que deben ingresar, a cualquier título, al presupuesto de las entidades territoriales. En efecto, únicamente en estas condiciones tales entidades pueden proceder a su titularización. Sentencia C-897 de 1999, M.P. Eduardo Cifuentes Muñoz.

renta será transferida por los municipios al área por ellos conformada cuando dicha área esté desarrollando un sistema de transporte masivo de pasajeros o materias afines según las leyes que regulan la sobretasa dentro de la órbita de competencia del área metropolitana.

Después de transferida dicha renta, el artículo 23 protege el patrimonio del área metropolitana al impedir que algún municipio decida, a pesar de continuar existiendo el área y de mantener ésta las funciones relativas al desarrollo de sistemas de transporte masivo de pasajeros y materia afines de su competencia, disponer de dicha renta como si no estuviera destinada y comprometida al cumplimiento de la misión constitucional del área en cuya creación el mismo municipio participó en ejercicio de su autonomía.

Con fundamento en lo expuesto en el numeral anterior, y mientras no exista norma legal de rango orgánico que derogue o modifique el artículo 22 literal j de la Ley 128 de 1994, es deber legal de los municipios, que hacen parte o que llegen a hacer parte de un área metropolitana que efectivamente desarrolle un sistema de transporte masivo de pasajeros o materias afines según las leyes que regulan la sobretasa, transferirle a dicha área, transferir recursos de la sobretasa a la gasolina que se cobre en la jurisdicción correspondiente en el porcentaje necesario para financiar los sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros, acorde con lo establecido por la ley 86 de 1989 y las normas legales posteriores al respecto.

No le corresponde a la Corte señalar si los municipios en este caso deben transferir la totalidad de la sobretasa o un porcentaje de lo recaudado en virtud de ella. Es claro que el desarrollo de un sistema de transporte masivo de pasajeros se realiza en diversas etapas y que cada una de estas genera diferentes necesidades de financiación. Los municipios que decidan organizarse como área metropolitana, a través de los respectivos alcaldes y concejos municipales “protocolizarán la conformación del área y definirán sus atribuciones, financiación y autoridades, de acuerdo con la ley” (artículo 319, inciso 3 de la C.P.).

**Concepto Ministerio de Transporte N°49422 del 5 de octubre de 2006:** “... el dinero producto de la sobretasa al combustible recaudado por un municipio, no puede ser empleado por éste para cancelar acreencias y gastos por otros conceptos, toda vez que el artículo 29 de la misma normatividad (Ley 105 de 1993) autorizó a los municipios y a los distritos para establecer una sobretasa máxima del 20% al precio del combustible automotor, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 6 de la Ley 86 de 1989, con destino exclusivo a un fondo de mantenimiento y construcción de vías públicas y a financiar la construcción de proyectos de transporte masivo, en tal virtud, debe darse aplicación a lo consignado en la ley 105 de 1993 y demás normas concordantes.

**Ley 86 de 1989 Artículo 12.** Para efectos de la administración de las sumas recaudadas por concepto de los recursos provenientes del cumplimiento de los artículos 5o., 6o. y 9o. de la presente Ley, la Tesorería General de la República abrirá una cuenta de manejo para cada proyecto. La transferencia del recaudo de los impuestos se efectuará de conformidad con lo que establezca la reglamentación que se expida para este fin.

**Jurisprudencia Constitucional:** Apartes en cursiva declarados Exequibles por la Corte Constitucional Sentencia C-517 de 1992.

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional Sentencia C-517 de 1992

Los razonamientos que anteceden son también aplicables a lo dispuesto en los artículos 5o., 8o. y 12. Ellos se ocupan, en su orden, de facultar a los municipios y al Distrito Especial de Bogotá -hoy Distrito Capital- para aumentar hasta en un 20% las bases gravables o las tarifas de los gravámenes de su competencia en aquellos casos en los que el monto de sus rentas propias resultare insuficiente para garantizar la pignoración prevista en el ya analizado artículo 4o.; de fijar destinación específica al recaudo proveniente de tales incrementos (a saber, la financiación de las erogaciones que demande la atención de los gastos ocasionados por su construcción y el servicio de la deuda); de establecer el momento a partir del cual se cobrarán dichos incrementos; de estipular en el caso del Valle de Aburrá la cuantía mínima de la contribución por valorización; de excluir en el estimativo de la contribución por valorización a los estratos socio económicos 1, 2 y 3; así como de señalar las entidades a las que se encarga su recaudación. Finalmente de radicar en

cabeza de la Contraloría la obligación de abrir por cada proyecto, una cuenta de manejo para efectos de la administración de las sumas recaudadas por esos conceptos.

En el caso del artículo 8 es necesario aclarar que cuanto esta norma dispone en materia de estratos 1, 2 y 3 no constituye una exención, por cuanto no dispensa, releva o libera de la obligación de contribuir a dichos estratos, sino que simplemente dispone que en la valorización o determinación del monto de la contragarantía no habrán de incluirse o estimarse las contribuciones o cargas que a ellos se impongan.

Al proceder así, el legislador simplemente aplica a un caso concreto el principio de solidaridad que debe presidir la determinación de las tarifas de los servicios públicos (artículos 2, 365 y 368 Constitución Nacional) dentro de la obligación que pesa sobre el Estado, en el sentido de hacer que la igualdad sea real y efectiva frente a personas de escasos recursos.

Como quiera que el artículo tiene este alcance concreto y no pretende en modo alguno afectar la autonomía patrimonial de los entes territoriales consagrada en los artículos 262 y 294 de la Carta vigente, entre otros, en la parte resolutive de la providencia se dispone que la norma es constitucional, en la medida en que no establece una exención que desconozca tal autonomía.

Salvo el parágrafo 1o. del artículo 8o., en lo atinente al recaudo de la contribución de valorización, que en el municipio de Envigado se delega en la Oficina Departamental de Antioquia, considera esta Corte que los referidos preceptos se ajustan a la Carta, pues lo normado en ellos constituye desarrollo de la competencia de tributación municipal que, en los artículos 300-4, 313-4 y 338, la Carta concede a la ley (artículos 300-4, 313-4 y 338).

A propósito de este aspecto, la Corte juzga necesario poner de presente que la denominada tesis de la "soberanía fiscal" de las entidades territoriales no tiene asidero constitucional. Así se infiere de manera clara e inequívoca no solo del contexto sistemático de la Carta y en particular de los artículos citados, sino además de la misma historia de dicha iniciativa.

La propuesta de consagrarla fue derrotada en la Asamblea Constitucional. Esos mismos elementos permiten sin reticencias afirmar que en la nueva Carta el Constituyente en esta materia conservó los lineamientos básicos del régimen anterior pues les reconoció una **autonomía fiscal limitada**. Es decir, su ejercicio se subordina a los términos que señale la ley.

En efecto, pese a que la Carta del 91 incrementó notablemente la capacidad tributaria de las entidades territoriales, sin embargo, en materia impositiva mantuvo la subordinación de su poder normativo a la ley, según claramente lo estipulan los artículos 300-4 y 331-4 de la Carta. En otros términos, la facultad impositiva de las entidades territoriales continúa supeditada a la ley y ha de ejercerse con estricta sujeción a los parámetros que en ella se fijen.

Así las cosas, es necesario concluir que al expedir las mencionadas normas el legislativo no ha usurpado competencias reservadas a los poderes regionales sino que ha dado cabal desarrollo a las que la Constitución en esta materia le confiere. Por lo expuesto, el cargo de violación a la autonomía impositiva y fiscal de las entidades territoriales que respecto de las disposiciones sub-examine se formula no está llamado a prosperar. Así se decidirá.

**Parágrafo.** La Tesorería General de la República girará las sumas recaudadas a las empresas públicas que ejecuten el proyecto, o hará pagos en su nombre de acuerdo con lo que se establezca en convenios que deberán celebrar para estos fines con la Nación.

**Ley 86 de 1989 Artículo 13.** Con excepción de lo dispuesto en la presente Ley, no se causarán transferencias o erogaciones adicionales del Presupuesto Nacional para la financiación de los sistemas de transporte masivo.

**Jurisprudencia Constitucional:** Disposición declarada Exequibles por la Corte Constitucional Sentencia C-539 de 1995.

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional Sentencia C-539 de 1995

*En la ley 86 de 1989, no se consagró la obligación de la Nación de financiar los sistemas de transporte masivo de pasajeros, pues ésta sólo se compromete a contratar u otorgar garantía a los créditos externos obtenidos por entidades que desarrollen dichos sistemas, cuando estas hayan pignorado a su favor rentas en cuantía suficiente que cubran el pago de por lo menos el 80% del servicio de la deuda total del proyecto. No obstante, cuando las rentas propias de los municipios o del Distrito Especial de Bogotá no sean suficientes para garantizar dicha pignoración, es posible acudir a mecanismos excepcionales de financiación, como son: aumento de las bases gravables o de las tarifas de los gravámenes que son de su competencia y el cobro de una sobretasa al consumo de la gasolina (arts. 4 y 5).*

*Igualmente en dicha ley (arts. 6, 7, 8 y 9), se establecieron unos mecanismos específicos para atender las erogaciones causadas por la construcción del sistema de transporte masivo de pasajeros del Valle de Aburrá, consistentes en: autorización del cobro de una sobretasa al consumo de la gasolina, garantía de la Nación a los créditos externos obtenidos con dicho propósito y cobro de la contribución por valorización.*

*Se equivoca el demandante cuando pretende darle a la norma del artículo 13 un alcance que no tiene. En efecto, lo que ella establece es que con cargo al presupuesto nacional no se pueden financiar los sistemas de transporte masivo, porque son los municipios y el Distrito Especial de Bogotá los que deben sufragar la construcción y establecimiento de dichos sistemas, ya que la Nación sólo cumple con la obligación, impuesta por la misma ley, de servir de garante de las obligaciones que surjan con motivo de los créditos que obtengan dichas entidades. Por lo tanto, no sufre mengua el derecho que tiene las entidades territoriales, según el artículo 287-4, de participar en las rentas nacionales, conforme a las regulaciones legales, a través de los mecanismos previstos en la Constitución, como son: el situado fiscal (art. 356) y la participación en los ingresos corrientes de la Nación (art. 357) y en las regalías y compensaciones a que aluden los artículos 360 y 361.*

*Se observa además, que la prohibición a que alude el artículo 13 sólo tiene explicación dentro del contexto de la ley 86 de 1989, en cuanto ha determinado específicamente los mecanismos ideados por el legislador para financiar el establecimiento de los sistemas masivos de transporte urbano de pasajeros, mas en modo alguno hace referencia a las transferencias de los recursos de la Nación a las entidades territoriales que la propia Constitución autoriza en las normas antes referenciadas.*

*Dicho de otra manera, nada tiene que ver la participación en las rentas nacionales, como derecho de las entidades territoriales, en las modalidades ya precisadas, que obedecen a precisos criterios, políticas y finalidades ideados por el Constituyente y que debe desarrollar el legislador, con la prohibición de hacer transferencias o erogaciones adicionales del presupuesto nacional para la financiación de los sistemas de transporte masivo de pasajeros.*

**Ley 86 de 1989 Artículo 14.** Las tarifas que se cobren por la prestación del servicio de transporte masivo deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento y reposición de los equipos. En ningún caso el Gobierno Nacional podrá realizar transferencias para cubrir estos costos.

**Ley 310 de 1996 Artículo 2º.** La Nación y sus entidades descentralizadas por servicios cofinanciarán o participarán con aportes de capital, en dinero o en especie, en el Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros, con un mínimo del 40% y un máximo del 70% del servicio de la deuda del proyecto, siempre y cuando se cumplan los siguientes requisitos:

1. Que se constituya una sociedad por acciones que será la titular de este tipo de sistema de transporte, en caso de hacerse un aporte de capital.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado Sección Quinta, Sentencia del 23 de Octubre de 2003, Expediente 25000-23-25-000-2003-1172-01(ACU) CP. María Nohemí Hernández

*De la naturaleza jurídica de TransMilenio S.A. y de sus funciones administrativas.*

*Según lo consagra el artículo 1, del Acuerdo número 04 de 1999 expedido por el Concejo de Santa Fe de Bogotá, D. C., TransMilenio S.A., es una sociedad por acciones del orden distrital, con la participación exclusiva de entidades públicas, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera, presupuestal y patrimonio propio.*

*Ahora bien, el Decreto No. 831 de diciembre 3 de 1999, por el cual se reglamenta el Acuerdo No. 004 de 1999 del Concejo de Santafé de Bogotá, dispuso en el artículo 14 lo siguiente:*

*“Racionalización del uso de carriles. TRANSMILENIO S.A., como titular del Sistema TransMilenio, de conformidad con la ley tendrá la facultad de disponer sobre el uso de los carriles que se destinen en forma exclusiva a la operación del sistema TransMilenio y podrá autorizar su utilización para vehículos, diferentes de aquellos que se vinculen a la operación del servicio, en condiciones que deberán preservar la seguridad, regularidad y permanencia del servicio de transporte público masivo.*

*De las normas transcritas, cabe concluir, sin mayor esfuerzo, que la Sociedad TransMilenio S.A. es una entidad pública, pues su capital está conformado con los aportes de las diversas entidades DISTRITALES, lo cual en los términos de la ley 489 de 1998, se rige por las normas que se predicen de las empresas industriales y comerciales, con la particularidad que cumple funciones administrativas, pues, entre otros cometidos, tiene la potestad de disponer sobre el uso de carriles, asegurando la prestación del servicio de transporte público masivo, para que se destinen en forma exclusiva a la operación del sistema TransMilenio.*

*Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil; Concepto 310 de 1989*

*Como las entidades descentralizadas municipales se someten, en primer término, a las normas que contenga la ley, por disposición del artículo 156 del Código de Régimen Municipal, en concordancia con el artículo 164, la sociedad denominada "Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburra Limitada", perteneciente al orden municipal y creada por la participación exclusiva de entidades públicas, se somete a las normas previstas para las empresas industriales o comerciales del Estado, por disposición del artículo 4º del Decreto Ley 130 de 1976. En tal virtud dispuso el artículo 259 del Código de Régimen Departamental que las personas jurídicas en las cuales participen los departamentos y los municipios, o sus entidades descentralizadas, asociados entre sí o con particulares, cuando para tal efecto estuvieren debidamente autorizados, se sujetarán a las normas contempladas en los Decretos-leyes 3130 de 1968, artículo 4º y 130 de 1978, artículos 1º a 5º (Cf. art. 5º, Ley 3º de 1986).*

*Como no es una sociedad de economía mixta, su control no se inspira en la defensa de los intereses de los socios o del beneficio de la sociedad en sí misma, ni se ejerce en los términos previstos por el Código de Comercio respecto de las sociedades anónimas por un revisor fiscal, el fundamento del control sobre las sociedades constituidas entre entidades públicas es la defensa del interés público en la destinación de aportes oficiales al capital social y la calificación de las sociedades dentro del orden municipal incide sobre la titularidad de dicho control, radicándola necesariamente en el Contralor Municipal.*

2. Que el proyecto respectivo tenga concepto previo del Conpes mediante un estudio de factibilidad y rentabilidad, técnico-económico, socio-ambiental y físico-espacial, que defina claramente tanto la estrategia como el Sistema Integral de Transporte Masivo propuesto, así como el cronograma y los organismos de ejecución.
3. Que el Plan Integral de Transporte Masivo propuesto, sea coherente con el respectivo Plan Integral de Desarrollo Urbano, según lo dispuesto en la Ley 9a. de 1989, o normas que la modifiquen o sustituyan.
4. Que el proyecto propuesto esté debidamente registrado en el Banco de Proyectos de Inversión Nacional, y cumpla los requisitos establecidos por el Decreto 841 de 1990 y demás disposiciones vigentes sobre la materia.

5. Que esté formalmente constituida una autoridad Única de Transporte para la administración del Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros propuesto.

**Comentario del Editor:** De acuerdo con las normas de organización administrativa de nuestro Estado, este carácter lo puede tener uno de los municipios, distritos, departamentos, provincias, regiones o áreas metropolitanas.

6. Que el proyecto de Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros esté incluido en el Plan Nacional de Desarrollo.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil, Concepto 1476 de 2002

*La ley 310 de 1996<sup>212</sup> dispone en su artículo 2° que la Nación y sus entidades descentralizadas por servicios cofinanciarán o participarán con aportes de capital, en dinero o en especie, en el Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros, con un mínimo de 40% y un máximo de 70% del servicio de la deuda del proyecto.*

*Dicha participación o cofinanciación de la Nación está sujeta, entre otros puntos, a que el proyecto respectivo tenga concepto previo del Consejo Nacional de Política Económica y Social, mediante un estudio de factibilidad y rentabilidad, técnico económico, social ambiental y físico espacial, que defina claramente tanto la estrategia como el Sistema Integral de Transporte Masivo propuesto, así como el cronograma y los organismos de ejecución; que el Plan Integral de Transporte Masivo sea coherente con el respectivo Plan de Desarrollo Urbano; que el proyecto sea debidamente registrado en el Banco de Proyectos de Inversión Nacional y que esté incluido en el Plan Nacional de Desarrollo.*

*Del mismo modo, la ley 336 de 1996 asignó al Ministerio de Transporte y a la Dirección Nacional de Planeación competencia para evaluar y conceptuar sobre el estudio de prefactibilidad, factibilidad y rentabilidad técnico y físico espacial, que defina el sistema integral de transporte masivo, el proyecto definitivo, su presupuesto y programa final de ejecución, así como la elaboración por el Ministerio de Transporte del Registro en el Banco de Proyectos de Inversión de los Sistemas de Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros y la constitución de la Autoridad Única de Transporte para la administración del sistema ( art. 85). (...) Como para la ejecución de las obras del Sistema Integrado de Transporte Masivo se requieren compromisos presupuestales por parte de la Nación, para ser desembolsados durante las vigencias de 2006 a 2016, por un monto de US\$ 987.524.073, debe establecerse si es posible aumentar el valor del aporte inicial en más de 50%, para lo cual debe tenerse en cuenta, de una parte, el régimen legal especial sobre la materia (leyes 310 y 336 de 1996) y, por otra, el alcance del objeto del acuerdo de aporte a que se comprometió la Nación mediante convenio.*

*Para la Sala, la limitación que trae el párrafo del artículo 40 de la ley 80 de 1993 no es aplicable en el caso de los Convenios celebrados entre la Nación (Ministerio de Hacienda y Crédito Público) y el Distrito de Bogotá. En efecto, estos Convenios están estructurados de conformidad con modalidades de normas propias y especiales para el Sistema de Transporte Masivo; los compromisos presupuestados son desarrollo en el tiempo de tales Convenios y el objeto de éstos no varía. En otras palabras, los compromisos contraídos pueden adecuarse en forma diferida, eso sí, sin superar el tope del setenta por ciento (70%) que permite el artículo 2o. de la ley 310 de 1996.*

*La limitación legal que han de observar la Nación y sus entidades descentralizadas para efecto de cofinanciar o participar con aportes de capital en los Sistemas de Transporte Masivo de Pasajeros está prevista, como ya dijo, en el artículo 2° de la ley 310 de 1996, el cual establece un mínimo de 40% y un máximo de 70% del servicio de la deuda del proyecto, de tal manera que dicho precepto constituye norma especial de aplicación preferente en la materia, lo que significa que la Nación se encuentra autorizada legalmente para hacer dichos aportes, sin que éstos superen, se repite, el 70% del valor total. En consecuencia, si las apropiaciones que se compromete a hacer la Nación al SITM de Bogotá mediante el Convenio de Adquisición de Predios para el Desarrollo de la PLM y la Financiación de algunos Componentes Flexibles del Sistema Integrado de Transporte Masivo para Bogotá y sus modificaciones, contenidas en los Otrosí No. 1,*

---

<sup>212</sup> Sobre los antecedentes legislativos de la ley 310 de 1996, ver consulta No. 1.394 de 2002.

No. 2 y No. 3, no sobrepasan dicha proporción, resultan sujetas a la ley las gestiones administrativas y presupuestales indispensables para llevar a cabo el proyecto.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil, Concepto 1394 de 2002

Los artículos 2°, 3° y 5° de la ley 310 de 1996 son los que conciernen a la materia consultada y están transcritos en el cuadro anterior bajo el título de “TEXTO DEFINITIVO DE LA LEY, SEGÚN LO ACORDADO POR LAS COMISIONES DE CONCILIACIÓN”.

Conforme al texto conciliado de los proyectos tramitados en cada una de las cámaras legislativas, se determinó que:

#### Artículo 2: PARTICIPACIÓN O COFINANCIACIÓN

La Nación y sus entidades descentralizadas por servicios **cofinanciarán o aportarán**, en dinero o especie, en el Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros. Implica esta cofinanciación o aporte, que la Nación o sus entidades descentralizadas asumen como propias, las deudas que resulten de la proporción determinada en cada caso, dentro de los límites señalados por la ley 310.

Esa participación tendrá un mínimo del 40% y un máximo del 70% **del servicio de la deuda del proyecto**. Es decir, la Nación y/o las entidades descentralizadas por servicios, tienen que asumir el valor o costo del proyecto en el porcentaje que para cada caso se determine con recursos propios, existentes (aportes directos) o pagando la deuda correspondiente en el futuro.

Como condición para que se lleve a cabo el **aporte o cofinanciación, deben ser satisfechos los requisitos** que señala el artículo 2.

De esta forma, el artículo 2° de la ley 310 reguló la forma y los requisitos que deben satisfacerse para que la Nación y sus entidades descentralizadas por servicios puedan entrar a participar o a cofinanciar un nuevo proyecto de transporte masivo de pasajeros que se llegue a emprender a partir de la vigencia de la misma ley 310.

#### Artículo 3: AVAL O GARANTÍA DE LA NACIÓN

Dispuso este artículo que, cuando un proyecto de transporte masivo de pasajeros llegue a requerir de la garantía o aval de la Nación para la obtención del crédito con destino a su desarrollo y ejecución, ésta sólo podrá ser otorgada cuando la **respectiva entidad territorial** haya pignorado a favor de la Nación (garante) rentas en la cuantía suficiente **para cubrir el pago de la participación en el proyecto de dichas entidades territoriales**. Es decir que, además de la participación directa que debe realizar la Nación en dichos proyectos de transporte masivo de pasajeros en los términos del artículo 2° visto, en virtud de la cual debe asumir el pago del aporte o de la deuda en los límites establecidos, la Nación también se puede vincular al proyecto sirviendo de garante de la respectiva entidad territorial sobre aquella porción de la deuda que ésta debe asumir (la diferencia entre lo que asume la Nación y lo que cuesta el proyecto), pero, en ese evento, debe recibir a título de contragarantía la pignoración de las rentas de tal entidad territorial en la cuantía suficiente que le respalde el reembolso, si la Nación debe asumir el pago de esa porción de la deuda por incumplimiento de la entidad territorial. Se trata de un sistema simple de contragarantías.

Ahora bien, respecto del proyecto del Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros de la ciudad de Medellín y el Valle de Aburrá, el artículo 5 de la ley 310 estableció cómo y en qué cuantía debía participar la Nación en el pago de la deuda ya asumida en su construcción.

Es decir, para el caso concreto y específico del Metro de Medellín, la ley definió que:

La participación de la Nación en el costo del proyecto, es igual al 40% del valor de la deuda adquirida para la construcción del mismo, porcentaje de deuda que debe cancelar o asumir con sus propios recursos. Esto es, la ley determinó que la Nación debía participar en el proyecto con el mínimo de participación que se había previsto para cualquier proyecto de conformidad con el artículo 2°.

*Impuso la ley a las entidades territoriales partícipes en el desarrollo del proyecto del Metro de Medellín, adicionalmente, la obligación de constituir garantías a favor de la Nación en cuantía equivalente al 60% del valor de la deuda ya contraída para su construcción y desarrollo, a fin de garantizar a la Nación que si aquéllas no cumplen con los pagos a que están obligadas, ésta tenga cómo cubrirse de lo que en exceso del 40% de la deuda le corresponda pagar a los prestamistas.*

*De esta forma, es claro que la ley 310 de 1.996 tiene norma específica para regular la participación de la Nación en el costo del proyecto del Metro de Medellín y para regular la contragarantía que deben constituir las entidades territoriales dueñas del mismo a favor de la Nación por la porción de deuda a su cargo pero que ya tiene garantía de la Nación.*

*Si el anterior no fuera el entendimiento correcto de la ley 310 de 1.996, tendríamos que la Nación no sólo asume el 40% de la deuda contraída en virtud de la aplicación del artículo 5°, sino que, al aplicarle también o adicionalmente el artículo 2°, debería llegar a asumir otra parte de la deuda en porcentaje que oscilaría entre el 40 y el 70% adicional, con lo cual la Nación tendría que asumir, en el mejor de los casos el 80% del valor del proyecto (40 % en virtud del artículo 5 y 40% adicional del artículo 2°), y en el peor de los casos el 100% del costo del proyecto (40% del artículo 5° y 60% del artículo 2°).*

*La tesis a favor de la aplicación del artículo 2° de la ley 310 de 1996 al Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros de la ciudad de Medellín y el Valle de Aburrá, se apoya en que no puede interpretarse la ley 310 en forma aislada de la 86, sino que deben integrarse para conformar el estatuto de dicho sistema para todo el país. Y, en apoyo de esta tesis, se recurre a la historia de la ley 310. Adicionalmente, se afirma que la interpretación que conduce a aplicar sólo el 40% de cofinanciación a favor del Metro de Medellín, con fundamento en el artículo 5° de la citada ley, quebranta el artículo 13 de la Constitución Política - principio de igualdad - pues, según la tesis, todos los municipios o distritos del país para la construcción de su sistema de transporte masivo podrían aspirar a una cofinanciación o participación con aportes entre un 40 y un 70%, mientras que Medellín sólo tendría derecho al 40%.*

*La Sala estima que ciertamente el artículo 27 del Código Civil, después de señalar: “Cuando el sentido de la ley sea claro, no se desatenderá su tenor literal a pretexto de consultar su espíritu”, dispone que se puede, para interpretar una expresión oscura de la ley, recurrir a su intención o espíritu, claramente manifestados en ella misma o “en la historia fidedigna de su establecimiento”. Pero esto no significa que el texto del proyecto de ley sustituya la voluntad consignada en el texto definitivo de la ley aprobado. Este texto definitivo de la ley constituye la voluntad del legislador expresada mediante el voto mayoritario, en un régimen democrático. Por tanto, si la norma proyectada no quedo aprobada o se aprobó de manera diferente, ha de entenderse que el proyecto apenas ilustra sobre lo que se negó.*

*La historia de la ley 310 de 1996, transcrita en párrafos anteriores, muestra como finalmente se llegó, mediante una Comisión Accidental del Senado y la Cámara de Representantes, a conciliar los textos correspondientes a los proyectos de ley 112 de 1994 Senado y 282 y 043 de 1995 Cámara, acumulados, en cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 161 de la Constitución Política. Dicha Comisión, conforme consta en la Gaceta del Congreso, en forma unánime presentó el texto que fue aprobado.*

*Las normas aprobadas claramente manifiestan un tratamiento general, expresado en tiempo futuro, “cofinanciarán o participarán”, para el Sistema de Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, y otro particular para el mismo sistema en la ciudad de Medellín y el Valle de Aburrá. No se aprobó el proyectado artículo 6° que extendía los efectos del artículo 2° a todos los municipios del país.*

*La supuesta infracción del principio de igualdad no se da, porque el artículo 2° de la ley 310 establece un margen de cofinanciación o coparticipación, entre un mínimo de 40% y un máximo de 70% del servicio de la deuda del proyecto, y el artículo 5° de la misma ley lo que hace es aplicar ese mínimo de 40% a favor del Sistema de Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros de Medellín y el Valle de Aburrá, con lo cual le da un trato igual al que puede darle al sistema de otro u otros municipios o distritos. Esto porque la ley no establece una cofinanciación o participación forzosa, en un monto del 50, 60 o 70%.*

*Por el contrario, si al sistema de Servicio Público de Transporte Masivo de Medellín y el Valle de Aburrá se le aplicara, además del artículo 5°, el artículo 2° de la ley 310, se quebrantaría, ahí sí, el principio de igualdad respecto de los demás municipios y distritos que inicien un sistema de transporte masivo de pasajeros, dado que al 40% del artículo 5° se le sumaría, cuando menos, el 40% del artículo 2°, para un total del 80%, mientras los demás municipios cuando más podrían aspirar a un 70%.*

*Por consiguiente, la sala concluye que no es posible aplicar el artículo 2° de la ley 310 de 1996 al sistema de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros de Medellín y el Valle de Aburrá.*

**Ley 310 de 1996 Artículo 3º.** La Nación solamente podrá otorgar su garantía a los créditos externos que se contraten para los proyectos de los Sistemas de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros, cuando se hayan pignorado a su favor rentas en cuantías suficientes que cubran el pago de la participación de las entidades territoriales.

**Ley 310 de 1996 Artículo 4º.** Cuando las rentas propias de las entidades territoriales y la sobretasa a los combustibles, no sean suficientes para cubrir la pignoración de los recursos previstos en el artículo anterior, quedan facultadas para:

1. Aumentar hasta un 20% las tarifas de operación y las tarifas de los gravámenes de su competencia.
2. Crear nuevos gravámenes sobre derechos de tránsito en ciertas áreas restringidas o congestionadas, cobro de peajes y cobros especiales para lotes de parqueo.
3. Celebrar contratos de concesión para la construcción, mantenimiento, operación y administración total o parcial de sistemas de transporte masivo, bajo el control de la entidad concedente y demás disposiciones establecidas por la Ley 80 de 1993.

**Parágrafo 1º.** Los incrementos y eventos a que se refieren los numerales del presente artículo se destinarán exclusivamente a la financiación de Sistemas de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros y se cobrarán a partir del 1o. de enero del año siguiente a aquel en que se perfeccione el contrato para su desarrollo.

**Parágrafo 2º.** En el evento que resulte necesario acudir a la financiación parcial mediante el sistema de la contribución por valorización, los estudios, recaudo y administración en general lo realizará la entidad especializada en el tema del respectivo municipio o del municipio núcleo o metrópoli, mediante convenio interadministrativo con la empresa o entidad que adelante el sistema masivo de transporte.

**Ley 310 de 1996 Artículo 5º.** Las entidades territoriales participantes en el Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros de la ciudad de Medellín y el Valle de Aburrá, deberán pignorar rentas que garanticen por lo menos de un sesenta por ciento (60%) del valor presente del servicio de la deuda de todos los créditos que se hayan contraído o se encuentren contratados o que están o estuvieron garantizados o avalados por la Nación, para la financiación de este Sistema, cualquiera sea el estado de amortización en que se encuentren. El cuarenta por ciento (40%) restante queda a cargo de la Nación.

Para la pignoración de las rentas a que se refiere el inciso anterior, las entidades territoriales involucradas continuarán utilizando las rentas que hasta el momento han servido de garantía para la Nación.

Para efectos del inciso anterior, el monto de pignoración de la contribución de valorización será de noventa y ocho millones de dólares (US\$98.000.000.00) de 1996 y la pignoración de la renta provenientes del impuesto al consumo de cigarrillo y tabaco se reducirá hasta llegar a un cuarenta por ciento (40%) de su valor.

En el evento en que aplicados los anteriores criterios, y sumada la sobretasa a los combustibles, se exceda del valor mínimo de pignoración a favor de la Nación, se podrá reducir, adicionalmente, la pignoración de la renta proveniente del impuesto al consumo del cigarrillo y tabaco hasta el valor nominal de dicho excedente.

Para implementar el recaudo de la sobretasa del impuesto a los combustibles, éste podrá efectuarse en las plantas de abastecimiento, por las grandes distribuciones o por los distribuidores minoristas, el Gobierno reglamentará la materia.

En todo caso, la combinación de todas las anteriores, siempre garantizarán, como mínimo, el porcentaje establecido en el inciso primero de este artículo.

**Parágrafo.** En cualquier caso, lo establecido en el presente artículo, no podrá ser más oneroso para las Entidades Territoriales involucradas en el Sistema Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros de la ciudad de Medellín y en el Valle de Aburrá que lo establecido en la Ley 86 de 1989.

**Reglamentación:** Decreto 1365 de 1998

**Decreto 1365 de 1998 Artículo 1º.** La sobretasa al consumo del combustible automotor que se comercialice en el Valle de Aburrá, será recaudada por los Distribuidores Minoristas ubicados en dicha región, quienes deberán consignar dentro de los quince (15) primeros días de cada mes, los recaudos realizados en el mes anterior, a la cuenta que para tal fin destine la Dirección del Tesoro Nacional.

**Decreto 1365 de 1998 Artículo 2º.** Para efecto del recaudo de la sobretasa cuando se trate de los grandes consumidores o de las estaciones de servicio privadas, éste se efectuará a través de las plantas de abasto localizadas en el Valle de Aburrá, quienes deberá consignar dicho recaudo dentro de los quince (15) primeros días de cada mes, los realizados en el mes anterior, en la cuenta que para tal fin destine la Dirección del Tesoro Nacional.

**Decreto 1365 de 1998 Artículo 3º.** El control y vigilancia del recaudo será por cuenta de la Empresa de Transporte Masivo del Valle del Aburrá Ltda. y/o Metro de Medellín Ltda., sin perjuicio del control fiscal que le corresponde a la Contraloría Departamental.

**Ley 310 de 1996 Artículo 6º.** Ferrovías podrá aportar los corredores férreos de su propiedad para que formen parte del Sistema de Transporte Masivo. El valor comercial de dichos corredores hará parte de los aportes de las entidades descentralizadas, a los cuales se refiere el artículo 2º. de la presente Ley.

Ferrovías hará los estudios necesarios para determinar la posibilidad de entregar en concesión las líneas férreas que de Zipaquirá, Facatativá y Soacha ingresan al Centro de Bogotá.

**Ley 336 de 1996 Artículo 85.** Cuando la Nación y sus entidades descentralizadas cofinancien o participen con aportes de capital, en dinero o en especie, en la solución de sistemas de transporte masivo de pasajeros, deberá el Ministerio de Transporte y la Dirección Nacional de Planeación evaluar y conceptuar:

1. El estudio de prefactibilidad, la factibilidad y rentabilidad técnico y físico-espacial que defina al Sistema Integral de Transporte Masivo, su cronograma, presupuesto y plan de ejecución.
2. La minuta de la sociedad por acciones que se constituya como titular del sistema de transporte.
3. El proyecto definitivo, su presupuesto y programa final de ejecución del sistema de transporte.
4. Cualquier cambio o modificación al proyecto.

**Ley 336 de 1996 Artículo 86.** El Ministerio de Transporte elaborará el Registro en el Banco de Proyectos de Inversión de los Proyectos de Sistemas de Servicio Público de Transporte Masivo, de Pasajeros.

Asimismo el Ministerio citado constituirá la Autoridad Única de Transporte para la Administración de Sistemas de Transporte Masivo de acuerdo con los criterios de coordinación institucional y la articulación de los diferentes Modos de Transporte.

**Jurisprudencia Constitucional:** Aparte tachado declarado Inexequible por la Corte Constitucional Sentencia C-066 de 1999.

**Jurisprudencia:** Corte Constitucional Sentencia C-066 de 1999

*La Corte, en el examen de constitucionalidad de esta norma, encuentra que el artículo 300, numeral 2 de la Carta Política, entre otras funciones asigna a las Asambleas Departamentales la de expedir disposiciones relacionadas con "el transporte", lo que significa, entonces, que no puede ser el Ministerio de Transporte la autoridad "única" de que habla la norma impugnada, razón por la cual resulta inexequible.*

**Ley 488 de 1998 Artículo 29.** *Aportes de Entidades Estatales, Sobretasas e Impuestos para Financiamiento de Sistemas de Servicio Público de Transporte de Pasajeros.*

Adicionase el Estatuto Tributario con el siguiente artículo:

"Artículo 53. Aportes de Entidades Estatales, sobretasas e impuestos para financiamiento de sistemas de servicio público de transporte masivo de pasajeros. Las transferencias de recursos, la sustitución de pasivos y otros aportes que haga la Nación o las entidades territoriales, así como las sobretasas, contribuciones y otros gravámenes que se destinen a financiar sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros, en los términos de la Ley 310 de 1996, no constituyen renta ni ganancia ocasional, en cabeza de la entidad beneficiaria".

## SECCIÓN IV ACCESIBILIDAD

**Decreto 1660 de 2003 Artículo 18. Condiciones de las estaciones.** Las estaciones y terminales de trenes de pasajeros y metros, así como los portales de TransMilenio o sistemas similares de transporte masivo, que se construyan con posterioridad a la publicación del presente estatuto o las que la ley permita reconstruir y/o rehabilitar, deberán cumplir como mínimo con las condiciones del artículo 10 del presente decreto.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 6507 del 8 de febrero de 2008:** *“Las estaciones, terminales o portales, de transporte público de pasajeros, de nueva construcción, en todo el territorio nacional, en lo que se refiere a los espacios de acceso a las instalaciones, la vinculación de los espacios de servicios y espacios de acceso a los equipos deben ser accesibles.”*

**Decreto 1660 de 2003 Artículo 19. Condiciones de los equipos.** Los equipos de trenes de pasajeros, Metro y de transporte masivo, que se adquieran o acondicionen con posterioridad a la publicación del presente Decreto, deben garantizar el transporte cómodo y seguro de las personas, en especial aquellas con discapacidad, para lo cual cumplirán las siguientes condiciones:

1. Disponer de elementos de señalización sonora y visual que informen a todos los pasajeros acerca de la llegada a cada estación con la debida anticipación.
2. Disponer de espacios adecuados para la ubicación de ayudas, tales como bastones, muletas, sillas de ruedas y cualquier otro aparato o mecanismo que constituya una ayuda técnica para una persona con discapacidad, sin que esto represente costo adicional para dichas personas.
3. Contar con áreas adecuadamente señaladas, cerca de las puertas de entrada, para la ubicación de personas en sillas de ruedas, provistas como mínimo con cinturones de seguridad y preferiblemente con anclajes para las sillas.
4. Proporcionar áreas y dimensiones mínimas de tal manera que las personas con movilidad reducida puedan desplazarse en el interior del equipo con sus respectivas ayudas, como sillas de ruedas.
5. Poseer asideros de sujeción vertical y horizontal suficientes y debidamente localizados para facilitar el acceso y desplazamiento de las personas al interior del equipo de transporte.
6. Facilitar y garantizar el acceso de todos los elementos que constituyan una ayuda para el desplazamiento de las personas con discapacidad, incluyendo los animales de asistencia.
7. Disponer de escaleras que cumplan con la Norma Técnica NTC 4145 Accesibilidad de las personas al medio físico. Edificios. Escaleras y rampas que cumplan con la Norma Técnica NTC 4143 Accesibilidad de las personas al medio físico, Norma Técnica NTC 4109 y las demás normas vigentes o aquellas que las modifiquen, adopten, adicionen, así como de acuerdo con la reglamentación que eventualmente establezca el Ministerio de Transporte.

**Decreto 1660 de 2003 Artículo 20.** *Tipología en las rutas alimentadoras.* A partir del 1° de julio del año 2005, los vehículos de nueva adquisición que presten servicio en las rutas alimentadoras integradas al sistema de transporte masivo, deberán ser accesibles, de acuerdo con lo previsto en el artículo 13 del presente decreto. Mientras tanto, los vehículos de nueva adquisición que presten servicio en dichas rutas, cumplirán con los parámetros establecidos en la Norma Técnica NTC 4901-1.

**Reglamentación:** Resolución 4659 de 2009

**Resolución 4659 de 2009 Artículo 1°.** *Accesibilidad a los sistemas integrados de transporte masivo.* Para garantizar los derechos a la libertad de locomoción y a la igualdad de las personas con discapacidad para acceder a los sistemas de transporte masivo, el Ente Gestor del respectivo Sistema de Transporte Masivo bajo consideraciones de eficiencia técnica y económica, deberá implementar servicios especializados de transporte accesible o exigir un mínimo porcentaje de vehículos de esta naturaleza, integrados operacional y tarifariamente con el servicio de transporte masivo, que permitan atender las necesidades de este sector de la población, de acuerdo con los estudios de demanda de equipo de la respectiva ciudad.

**Parágrafo.** En todo caso las autoridades competentes de los sistemas integrados de transporte masivo deberán garantizar el acceso al transporte público de la población y en especial de las personas con discapacidad, sin limitaciones que supongan cargas excesivas. La utilización de los servicios especializados de transporte y la excepción que esta permite sobre las exigencias a los equipos no deberá implicar, en ningún caso, una disminución en la accesibilidad exigida en el transporte masivo.

**Resolución 4659 de 2009 Artículo 2°.** *Servicio especializado de transporte accesible.* Adoptar como normas para la homologación de vehículos para el servicio especializado de transporte accesible las Especificaciones Normativas Disponibles END-0045 y END-0046 del Icontec.

**Parágrafo.** El porcentaje de vehículos especializados de transporte accesible, que determine el ente gestor de cada sistema de transporte masivo, deberá cumplir las especificaciones establecidas en la especificación Normativa Disponible END-0045. El Ente Gestor deberá determinar, exigir e implementar mecanismos de información sobre las rutas, frecuencias, horarios y demás características del servicio, dirigida a los usuarios con discapacidad.

**Resolución 4659 de 2009 Artículo 3°.** Los vehículos con capacidad de 80 a 120 pasajeros, destinados al transporte terrestre masivo de pasajeros, que no hagan parte del porcentaje de vehículos especializados de transporte accesibles, deberán cumplir para la homologación, las especificaciones establecidas en la Norma Técnica Colombiana NTC-4901-3 vehículos para transporte urbano masivo de pasajeros - parte 3, excepto las previstas en el numeral 5.13.

**Resolución 4659 de 2009 Artículo 4°.** Para homologar los chasis, carrocerías o vehículos carrozados, de que trata la presente resolución, el fabricante, ensamblador o importador deberá presentar la solicitud al Ministerio de Transporte, anexando los siguientes documentos:

1. Ficha técnica anexa a la presente resolución debidamente diligenciada.
2. Certificados de cumplimiento de todos los requerimientos establecidos en la Especificación Normativa Disponible correspondiente o en Norma Técnica Colombiana NTC-4901-3, según corresponda, expedidos por los fabricantes de las partes.
3. Pago de los derechos que se causen.

Para la homologación de carrocería y vehículo carrozado se deberá anexar, además, un plano de diseño de la carrocería a escala.

**Parágrafo 1°.** Para la homologación del vehículo, el Ministerio de Transporte confrontará los datos consignados en la Ficha Técnica de Homologación con los requisitos establecidos en la Norma Técnica Colombiana correspondiente.

**Resolución 4147 de 2009 Artículo 1°.** *Definición del Sistema de Información, Seguimiento y Evaluación del Transporte Urbano (Sisetu).* Es el conjunto de indicadores, metodologías de seguimiento y herramientas de reporte de información, que han sido desarrolladas con el fin de que el Ministerio de Transporte cuente con información general alimentada por las entidades gestoras constituidas por las autoridades municipales, distritales o metropolitanas como empresas titulares de los SITM cofinanciados por la Nación y que son responsables de la planificación, organización, control y vigilancia de los proyectos de transporte masivo en sus respectivas ciudades.

Este sistema de información brinda herramientas que permiten hacer seguimiento y monitoreo del comportamiento y funcionamiento del transporte público, de manera que se puedan promover políticas sobre la materia.

**Resolución 4147 de 2009 Artículo 2°.** *Cálculo de los indicadores en el Sisetu.* Las entidades gestoras que ejercen funciones de planificación, organización, control y vigilancia de proyectos de transporte masivo con cofinanciación de la Nación, son los responsables de coordinar y realizar el cálculo debidamente soportado de la información e indicadores del Sisetu, de acuerdo con las periodicidades, temporalidades y procedimientos establecidos en el Manual de Indicadores elaborado para tal fin por el Ministerio de Transporte, el cual hace parte integral de la presente resolución.

**Parágrafo.** Teniendo en cuenta que los convenios de cofinanciación de los proyectos SITM establecen la obligación de las autoridades Municipales, Distritales o Metropolitanas de adoptar las medidas y los mecanismos necesarios y convenientes, incluyendo la suscripción de convenios, para realizar la planificación, construcción, operación, mantenimiento y control del SITM, dentro de los parámetros establecidos por los documentos Conpes, las entidades gestoras de los proyectos de Sistemas Integrados de Transporte Masivo son las responsables de coordinar, recolectar y organizar dentro de los periodos establecidos, los indicadores que tengan relación con cualquier otra entidad del orden Municipal, Distrital o Metropolitano correspondiente.

**Resolución 4147 de 2009 Artículo 3°.** *Entidades que reportan la información.* Las entidades gestoras de los proyectos SITM que son beneficiarias de los aportes de cofinanciación realizados por la Nación, están obligadas a recopilar y reportar los indicadores al Sisetu, incluyendo los indicadores que tengan relación con cualquier otra entidad del orden municipal, distrital o metropolitano, de acuerdo con las periodicidades y temporalidades establecidas en el Manual de Indicadores establecido para tal fin por el Ministerio de Transporte y que se encuentra anexo como parte integral de la presente resolución.

**Resolución 4147 de 2009 Artículo 4°.** *Publicación de los indicadores.* Los indicadores se deben reportar en el portal web [http://www.mintransporte.gov.co:8080/transporte\\_urbano/login.asp](http://www.mintransporte.gov.co:8080/transporte_urbano/login.asp), desarrollado para el reporte y seguimiento de los mismos. Cada entidad gestora responsable del reporte de los indicadores debe solicitar su clave de acceso al portal enviando un correo electrónico al e-mail de soporte que aparece en la sección de ayuda en línea del portal. De igual manera durante el primer trimestre de cada año, se debe enviar un informe en medio escrito y magnético del soporte del cálculo de cada uno de los indicadores reportados el año inmediatamente anterior, al Grupo Interno de Trabajo para apoyar los Proyectos de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo del país cofinanciados por la Nación, del Ministerio de Transporte.

**Resolución 4147 de 2009 Artículo 5°.** *Fechas de inicio de reporte de indicadores.* A partir del 1° de enero de 2010 las entidades gestoras, mencionadas en el artículo tercero de la presente resolución, deben hacer el primer reporte de los indicadores Sisetu, de acuerdo con las periodicidades y temporalidades establecidas en el Manual de Indicadores elaborado por el Ministerio de Transporte, el cual hace parte integral de la presente resolución. La información de reporte corresponde a la del periodo inmediatamente anterior.

**Parágrafo.** La obligación de reporte de los indicadores relacionados con los programas o proyectos SITM cofinanciados por la Nación sólo se causará en el momento en que inicie la operación de dichos sistemas. Para aquellos SITM que deban reportar los indicadores y su operación haya iniciado en una fecha anterior a la publicación de la presente resolución, su obligación de reporte de los indicadores inicia en la fecha de publicación de la presente resolución.

**PARTE QUINTA**

**RÉGIMEN SANCIONATORIO DEL TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR**

**LIBRO PRIMERO**

**PARTE GENERAL**

**SECCIÓN I**

**SUJETOS Y PRINCIPIOS**

**TÍTULO I**

**SUJETOS**

**Ley 105 de 1993 Artículo 9º. 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.

**Comentario del Editor:** En esta categoría se incluyen todos aquellos actores que de manera directa o indirecta empleen la infraestructura de transporte para satisfacer la necesidad de transportar mercancías o personas, es aquí donde pueden encuadrarse actores como los generadores de carga.

4. Las personas que violen o faciliten la violación de las normas.

**Comentario del Editor:** Autoriza esta disposición a las autoridades de transporte para sancionar a todo aquel que actúe de manera contraria a como lo indican las normas de transporte, por tanto permite este dispositivo de manera autónoma sancionar a quien viole una norma de transporte, lo cual se corroborará con el contenido del literal e. del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

5. Las personas propietarias de vehículos o equipos de transporte.
6. Las empresas de servicio público.

**Comentario del Editor:** Están incluidas dentro de esta categoría las empresas de transporte legalmente habilitadas para la prestación del servicio público de transporte en sus diferentes modalidades de pasajeros, carga o mixto; no están incluidos aquí los propietarios, poseedores, tenedores o conductores de los vehículos dado que estos no están autorizados para prestar el servicio público de transporte de acuerdo con la ley y los reglamentos, ese solo puede prestarse a través de empresas de transporte legalmente habilitadas en cada modalidad.

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 1º. Ámbito de aplicación.** Las disposiciones del presente decreto, se aplicarán por las autoridades competentes a las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor, a los remitentes de la carga, a los establecimientos educativos con equipos propios que violen o faciliten la violación de las normas de transporte y los propietarios de los vehículos de servicio público y de servicio particular que prestan el servicio público especial, de acuerdo con lo previsto en el artículo 54 del Decreto 174 de 2001 o la norma que lo modifique o sustituya.

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.

**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.

Concepto Ministerio de Transporte N° 32541 del 20 de agosto de 2009. “La expropiación es un acto unilateral del Estado que afecta el derecho de propiedad particular y que obedece a motivos de utilidad pública e interés social, no es una sanción, se trata de una manifestación de los amplios poderes públicos que tiene el Estado, los cuales, sin embargo, están sujetos al interés general. La expropiación ofrece garantías al expropiado como el pago de una indemnización expropiatoria y el control judicial, previo o posterior”

## TÍTULO II DEFINICIONES Y AUTORIDADES

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 2º. Infracción de transporte terrestre automotor.** Es toda acción u omisión que vulnere la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor en los términos definidos en la ley o en los reglamentos de cada modalidad de servicio.

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 3º. Autoridades competentes.** Son autoridades competentes para investigar e imponer las sanciones aquí señaladas:

*En la jurisdicción nacional:* La Superintendencia de Puertos y Transporte o quien haga sus veces.

*En la jurisdicción distrital y municipal:* Los alcaldes o los organismos de transporte o la dependencia en quienes se delegue esta función.

*En la jurisdicción del área metropolitana constituida de conformidad con la ley:* La autoridad de transporte metropolitana debidamente reconocida en los municipios que la conforman y cuando el servicio de transporte se preste entre estos.

**Parágrafo.** Cuando un área metropolitana se constituya de conformidad con la ley, los municipios que la integren mantendrán su competencia en materia de transporte dentro del territorio de su jurisdicción.

**Comentario del Editor:** Es de anotar que las funciones de inspección, vigilancia y control en el modo masivo de pasajeros la ejerce aquella entidad territorial o administrativa que haya sido declarada por el Ministerio de Transporte como autoridad de transporte masivo

### TÍTULO III PRINCIPIOS

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 4º. Graduación de la sanción.** En la imposición de las sanciones se tendrá en cuenta el grado de perturbación del servicio público de transporte y las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que se cometió la infracción. Para este efecto, se tendrá en consideración los daños ocasionados a la infraestructura de transporte, el riesgo a la integridad y vida de las personas, a los bienes que se transportan y los perjuicios causados a los mismos.

**Comentario del Editor:** Es de anotar que de acuerdo con la misma Ley 336 de 1996, no es aplicable la graduación en tres eventos (i) Prestación de servicio no autorizado, (ii) No cumplir con las tarifas cuando estas estén reguladas y (iii) superar la capacidad del vehículo; en estos la graduación la realizó directamente el legislador al aplicarles la máxima sanción

**Concepto Ministerio de Transporte N° 99381 del 6 de octubre de 2009:** *“Es claro en la ley el concepto de la graduación y dosimetría que para los efectos de la imposición de la sanción respectiva deberán tener en cuenta las citadas autoridades de transporte de esta manera deberá la autoridad competente en cada caso, en primer término, realizar un juicio sobre la conducta, sobre las eventuales acciones y omisiones en que se hubiere incurrido y sobre la gravedad de las mismas a fin de dosificar la correspondiente sanción. Análisis que corresponde a la órbita discrecional de la autoridad competente, todo dentro del marco normativo que el derecho sancionatorio le impone, guardando en todo caso, el respeto a los derechos fundamentales del debido proceso, de defensa y de audiencia”*

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 5º. Favorabilidad.** Los procesos administrativos sancionatorios que en virtud del presente decreto se instauren, se ritualizarán con la norma vigente en el momento de la comisión de la infracción. Cuando exista disposición posterior, más favorable al investigado o la conducta sancionable desaparezca, el funcionario competente para imponerla la aplicará de manera preferente.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, Concepto 1454 del 16 de Octubre de 2002., CP Susana Montes de Echeverri

*El principio de favorabilidad consagrado en el artículo 29 de la Constitución Nacional, debe aplicarse, como regla general, en los procesos disciplinarios y administrativos adelantados por las autoridades administrativas, salvo en aquellas materias que por su especial naturaleza no resulten compatibles con él, como es el caso, por ejemplo, de las disposiciones en que se decide sobre sanciones a imponerse por violación de las disposiciones sobre política económica. En el caso sometido a estudio derivado de la expedición del decreto 176 de 2001 y de la derogatoria expresa de los decretos 1554 y 1557 de 1998 por los decretos 173 y 171 de 2001, respectivamente, no existe un cambio en el procedimiento administrativo aplicable en el juzgamiento de las conductas de los eventuales infractores de las normas sobre transporte, sino que se ha realizado una variación en el quantum o clase de las sanciones aplicables según el tipo de conducta asumida por el inculpado. Por ello, para dar cumplimiento al mandato constitucional y aplicación al principio de favorabilidad, basta con que en el momento de definir administrativamente la o las sanciones procedentes respecto de cada uno de los correspondientes infractores de las normas sobre transporte, se dé aplicación a las disposiciones de las normas que resultan más favorables para ellos.*

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 6º. Caducidad.** La imposición de la sanción caduca en el término de tres (3) años contados a partir de la comisión de la infracción.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, Concepto 1632 del 25 de Mayo de 2005, CP Enrique José Arboleda Perdomo

De acuerdo con lo previsto en el artículo 38 del Código Contencioso Administrativo, dentro los tres (3) años siguientes a la comisión de la infracción, previstos por el legislador como término de caducidad de la facultad sancionadora, la administración deberá proferir, notificar y agotar la vía gubernativa, del acto administrativo que impone una sanción. En consecuencia, si el término previsto en el citado artículo ha transcurrido sin que se haya dictado y ejecutoriado el acto que le ponga fin a la actuación administrativa correspondiente, la administración habrá perdido competencia para pronunciarse al respecto. Si la administración consideró interrumpidos los términos de caducidad con la notificación de la resolución de apertura de la investigación en las acotaciones administrativas sobre infracciones a las normas de transporte iniciadas en vigencia de los decretos 1556 y 1557 de 1998, y dejó transcurrir los tres (3) años señalados en el artículo 38 del Código Contencioso Administrativo, sin contar con una decisión ejecutoriada, deberá concluir su actuación. Esto implica declarar la caducidad de oficio o a petición de parte, para lo cual, contará el tiempo transcurrido a partir de la comisión de la falta. El mismo término de caducidad de la acción opera respecto de las investigaciones que se adelantan con base en el decreto 3366 de 2003. En relación con las investigaciones iniciadas en vigencia del decreto 1927 de 1991, en las cuales, la administración dejó vencer el término de caducidad de seis (6) meses, previsto en dicho decreto, sin una decisión en firme, se deberá declarar de oficio la caducidad.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia 0040-01(6702) del 1º de Noviembre de 2001, CP Olga Inés Navarrete Barrero

A juicio de la Sala, la posición correcta es la que señala que se hace necesaria la notificación del acto que pone fin a la actuación administrativa y de los actos posteriores integrantes de la vía gubernativa para aquél que quede en firme. Conviene tener en cuenta, además, que es regla común del derecho sancionatorio que a nadie se le puede considerar sancionado o penalizado mientras la providencia respectiva no esté en firme, principio que aparece implícito en el artículo 248 de la Carta, en tanto prescribe que "únicamente la condenas proferidas en sentencias judiciales en forma definitiva tiene la calidad de antecedentes penales y contravencionales en todos los órdenes legales...En el caso concreto la sanción que real y finalmente se le impuso a la actora es la contenida en la resolución mediante la cual fue resuelto el recurso de reposición interpuesto contra la inicial, puesto que mientras dicho recurso estuvo pendiente de decisión, la sanción no podía ser ejecutada ya que los recursos se conceden en el efecto suspensivo (art. 55 C.C.A.).

**Comentario del Editor:** La caducidad consiste en la pérdida de capacidad del Estado para imponer una sanción por el paso del tiempo, a diferencia de la prescripción que consiste en la pérdida de capacidad del Estado para cobrar una multa por el paso del tiempo.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 34157 del 9 de julio de 2004:** "En este orden de ideas esta asesoría jurídica considera que la caducidad para la imposición de sanciones de transporte terrestre automotor se configura cuando el acto administrativo que impone la sanción y agota la vía gubernativa, ha sido expedido y notificado al infractor después del término de tres (3) años contados a partir de la comisión del hecho contravencional o en otras palabras cuando el acto administrativo sancionatorio no adquiere firmeza y por ende fuerza ejecutoria dentro del citado término."

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 7º. Legalidad.** Los sujetos de sanción solo serán investigados y sancionados administrativamente por comportamientos que estén previamente descritos como infracción a las normas de transporte vigentes al momento de su realización y con la observancia de la plenitud de las formas propias de esta clase de procedimientos.

**Comentario del Editor:** Es importante tener presente que pueden ser sancionados, de acuerdo con la Ley, aquellos sujetos que realicen alguna de las conductas consideradas como infracciones o quienes actúen en contravía de una norma de transporte, aun cuando la misma no sea descrita como sancionable, ello en la medida que existe un dispositivo genérico que permite sancionar a quienes violen las normas de transporte

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 8º. Presunción de inocencia.** A quien se atribuya una falta se presume inocente, hasta que no se declare su responsabilidad, a través de acto administrativo ejecutoriado.

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 9º.** *Garantía del debido proceso.* En el proceso administrativo sancionatorio se garantizarán las formas propias de toda actuación administrativa en los términos del artículo 3º del Decreto 01 de 1984.

En todo caso se tendrá en cuenta la no *Reformatio Impejus* y en virtud de la cual, en ningún caso se hará más gravosa la sanción al investigado.

## LIBRO SEGUNDO

### SANCIONES

#### SECCIÓN I CLASIFICACIÓN Y GRADUACIÓN

**Ley 336 de 1996 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.

**Ley 336 de 1996 Artículo 46.** Con base en la graduación que se establece en el presente artículo, las multas oscilarán entre 1 y 2.000 salarios mínimos mensuales vigentes teniendo en cuenta las implicaciones de la infracción y procederán en los siguientes casos:

- a) cuando el sujeto no le haya dado cumplimiento a la amonestación;
- b) En caso de suspensión o alteración parcial del servicio;
- c) En caso de que el sujeto no suministre la información que legalmente le haya sido solicitada y que no repose en los archivos de la entidad solicitante;
- d) En los casos de incremento o disminución de las tarifas a 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.
- e) En todos los demás casos de conductas que no tengan asignadas una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte.

**Jurisprudencia Constitucional:** literal declarado Exequible por la Corte Constitucional Sentencia C-490 de 1997 bajo el entendido que "... dentro de la escala prevista por el artículo 46, las sanciones deberán ser razonables y proporcionales a la gravedad de la infracción."

**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;

- a) Transporte Fluvial: de uno (1) a mil (1.000) salarios mínimos mensuales vigentes;
- b) Transporte Marítimo: de uno (1) a mil quinientos (1.500) salarios mínimos mensuales vigentes
- c) Transporte Férreo: de uno (1) a mil quinientos (1.500) salarios mínimos mensuales vigentes;
- d) Transporte Aéreo: de uno (1) a dos mil (2.000) salarios mínimos mensuales vigentes.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia 0092 del 17 de Julio de 2008, CP Rafael E. Ostau de Lafont Pianeta.

*Se observa claramente, entonces, que este artículo de la Ley 336 de 1996 se ocupa específicamente de la sanción de multa, en el sentido de indicar las conductas que son susceptibles de esa sanción y su graduación o parámetros para el efecto, señalando para el transporte terrestre un rango de uno (1) a setecientos (700) salarios mínimos mensuales vigentes. Los términos en que regula su aplicación permite inferir que la multa es la sanción a imponer como regla general en todos los casos o conductas de los referidos sujetos que constituyan violación a las normas de transporte, en tanto que las demás clases de sanciones vienen a ser excepcionales en cuanto se aplican en la medida en que estén previstas o indicadas expresamente para casos o conductas específicas, tal como aparece consignado en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996. En efecto, ese artículo, además de señalar en los literales a), b), c) y d) conductas o casos que son susceptibles de sanción con multa, prevé en su literal e) que también lo son todos los casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas de transporte. (...) La graduación o tasación de la multa le corresponde a las autoridades competentes, "...Teniendo en cuenta las implicaciones de la infracción", a voces de lo dispuesto por el artículo 46 de la Ley 336 de 1996", según lo precisó la Sala en la ya referenciada sentencia de 3 de mayo de 2007, en la cual justamente se declaró la nulidad de los artículos 13, 14 y 20 del Decreto 176 de 2001 por considerarse que en su carácter de disposiciones reglamentarias establecían rangos determinados para las sanciones pecuniarias según la falta que se cometiera, y que ello no es viable jurídicamente dado que esos rangos ya están establecidos en el artículo 46, parágrafo, de la Ley 336 de 1996, tal como se lee en su texto antes transcrito, que para el caso del Transporte Terrestre se determina entre uno (1) y setecientos (700) salarios mínimos mensuales legales mensuales vigentes. En esas circunstancias, la autoridad sancionadora competente tiene todo el rango de uno (1) a setecientos (700) salarios mínimos legales mensuales vigentes para fijar en cada caso concreto el monto de multa que ameritan los hechos investigados, el cual puede ascender hasta 700 salarios mínimos mensuales para el servicio de transporte terrestre, de suerte que la ley no la sujeta a tarifas únicas, por lo tanto tampoco lo puede hacer el reglamento, como lo hace en los artículos 49 a 60 acusados, que por lo demás en varios casos restringen el monto de la multa por debajo del límite legal en mención y, en otros deja abierta la posibilidad de que finalmente se imponga un monto mayor a ese límite máximo como son aquellos en los que la multa se impone por cada vehículo comprometido en la conducta sancionable. De otra parte, las conductas a que ellos se refieren como sancionables con multa, y que sin lugar a duda constituyen violación de normas de transporte, lo serán en la medida en que coincidan con o estén implícitas en las relacionadas en el artículo 46 de la Ley 336 de 1996, o no estén dentro de las conductas castigadas con medida distinta a la pecuniaria, como son las previstas en los artículos 47 a 49 de la Ley 336 de 1996, o en cualquier norma de jerarquía legal que les asigne otra clase de sanción, atendiendo el artículo 46, literal e) de la citada ley; de donde se infiere que esas conductas ya están definidas por el legislador, a quien justamente corresponde por regla general establecer las faltas y las sanciones que se han de imponer a sus autores, por virtud del artículo 29 de la Constitución Política.*

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 3 de mayo de 2007, Radicado No. 2003-0086, CP Rafael E. Ostau de Laffont Pianeta

*“Distinto es que los aludidos artículos 13, 14 y 20 (del decreto 176 de 2001) reglamentarios establezcan rangos determinados para las sanciones pecuniarias según la falta que se cometa, lo cual no es viable jurídicamente dado que esos rangos ya están establecidos por la ley, como son los fijados en el artículo 46, parágrafo, de la Ley 336 de 1996, tal como se lee en su texto antes transcrito, que para el caso del Transporte Terrestre se determina entre uno (1) y setecientos (700) salarios mínimos mensuales legales vigentes.*

*En efecto, en los artículos censurados en el cargo se lee lo siguiente:*

*Artículo 13. La empresa de transporte público terrestre automotor de pasajeros que incumpla las obligaciones enunciadas en el artículo 2° del presente decreto, será sancionada con multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos mensuales legales vigentes, exceptuando el incumplimiento del numeral 20 de dicho artículo, en cuyo caso la sanción será de 100 salarios mínimos mensuales legales vigentes.*

*Artículo 14. La empresa de transporte público terrestre automotor de pasajeros que incurra en las prohibiciones establecidas en el artículo 3° del presente decreto, será sancionada con multa equivalente a veinticinco (25) salarios mínimos mensuales legales vigentes.*

*Artículo 20. La empresa de transporte público en vehículos taxi que incumpla las obligaciones enunciadas en el artículo 9°, será sancionada con una multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos mensuales legales vigentes.*

*Además, de las normas transcritas se observa que ellas restringen el monto de la multa, siendo que dicha graduación le corresponde a las autoridades competentes, “...Teniendo en cuenta las implicaciones de la infracción”, a voces de lo dispuesto por el artículo 46 de la Ley 336 de 1996.*

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 10°.** Sanciones. Las sanciones para los infractores a las normas de transporte público, serán las siguientes:

1. **Amonestación escrita.** 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.
2. **Multa.** Es la consecuencia pecuniaria que se le impone a un sujeto de sanción por haber incurrido en una infracción de transporte terrestre automotor.
3. **Suspensión del acto administrativo de habilitación o permiso de operación.** Es la cesación temporal de los efectos jurídicos del acto administrativo que concedió la habilitación o el permiso de operación.
4. **Cancelación del acto administrativo de habilitación o permiso de operación.** Es la cesación definitiva de los efectos jurídicos del acto administrativo que concedió la habilitación o el permiso de operación.

## SECCIÓN II SANCIONES POR INCUMPLIMIENTO A LAS NORMAS DE TRANSPORTE

### TÍTULO I SANCIONES A LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR COLECTIVO METROPOLITANO, DISTRITAL Y MUNICIPAL DE PASAJEROS O MIXTO

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 11º.** Serán sancionadas con amonestación escrita, las empresas de transporte público colectivo de pasajeros y Mixto del radio de acción Metropolitano, Municipal o Distrital, que incurran en las siguientes infracciones:

- a) No informar a la autoridad de transporte competente los cambios de sede o de domicilio principal;
- b) No mantener actualizada la relación del equipo con el cual presta el servicio.

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 12º. Suspendido Auto del 22 de mayo de 2008 del Consejo de Estado.** Serán sancionadas las empresas de transporte público colectivo de pasajeros y mixto del radio de acción metropolitano, municipal o distrital, con multa de uno (1) a cinco (5) salarios mínimos mensuales legales vigentes, que incurran en las siguientes infracciones:

- a) No suministrar la información que le haya sido solicitada y que no repose en los archivos de la entidad solicitante;
- b) 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;
- c) Permitir la prestación del servicio en vehículos sin Tarjeta de Operación o con esta vencida.
- d) No expedir 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;
- e) 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.

**Comentario del Editor:** Al encontrarse suspendida esta disposición, debe darse aplicación directa a lo previsto en la Ley 336 de 1996, por ello debemos indicar que no es cierto el planteamiento según el cual estos comportamientos, al estar suspendida la norma, quedan sin sanción, lo que acontece es que si dichos comportamientos implican una violación a las normas de transporte, se aplica como sanción la multa que oscila entre uno (1) y setecientos (700) salarios mínimos mensuales, aplicando el principios de la razonabilidad y la proporcionalidad de las sanciones.

**Providencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Auto del 22 de Mayo de 2008, Expediente 11001-03-24-000-2008-00098-00, CP Marco Antonio Velilla Moreno.

*Es cierto, conforme lo advierte el actor, que esta Sección en sentencia de 3 de mayo de 2007, Magistrado ponente Doctor Rafael E. Ostau de Lafont Planeta, Exp. 2003-0086, declaró la nulidad de los artículos 13, 14 y 20 del Decreto Reglamentario 176 de 2001, por cuanto no es viable jurídicamente que un Decreto Reglamentario pueda establecer rangos para las sanciones pecuniarias, dado que estos ya están establecidos en la Ley.*

*En el caso objeto de estudio se presenta la misma situación, pues el Decreto acusado, establece unos límites inferiores a los rangos previamente establecidos en el artículo 46 de la Ley 336 de 1996, vulnerándolo de manera directa y manifiesta.*

*Como quiera que de la simple confrontación del acto acusado y de la norma invocada como vulnerada se observa la manifiesta violación de ésta, la Sala decretará la medida precautoria impetrada.”*

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 13º. Suspendido Auto del 22 de mayo de 2008 del Consejo de Estado.** Serán sancionadas las empresas de transporte público colectivo de pasajeros y mixto del radio de acción metropolitano, municipal o distrital, con multa de seis (6) a diez (10) salarios mínimos mensuales legales vigentes, que incurran en las siguientes infracciones:

- a) No gestionar, obtener y suministrar oportunamente los documentos que sustentan la operación de los equipos, cuando el propietario, poseedor o tenedor del equipo haya entregado dentro de los términos legales a la empresa la documentación requerida para dicho trámite;
- b) Exigir u obligar a los propietarios de los vehículos vinculados a comprar acciones de la empresa;
- c) 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;
- d) Exigir sumas de dinero por desvinculación o por expedición de paz y salvo;
- e) Modificar el nivel de servicio autorizado.

**Comentario del Editor:** Al encontrarse suspendida esta disposición, debe darse aplicación directa a lo previsto en la Ley 336 de 1996, por ello debemos indicar que no es cierto el planteamiento según el cual estos comportamientos, al estar suspendida la norma, quedan sin sanción, lo que acontece es que si dichos comportamientos implican una violación a las normas de transporte, se aplica como sanción la multa que oscila entre uno (1) y setecientos (700) salarios mínimos mensuales, aplicando el principios de la razonabilidad y en la proporcionalidad de las sanciones.

**Providencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Auto del 22 de Mayo de 2008, Expediente 11001-03-24-000-2008-00098-00, CP Marco Antonio Velilla Moreno.

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 14º. . Suspendido Auto del 22 de mayo de 2008 del Consejo de Estado.** Serán sancionadas las empresas de transporte público colectivo de pasajeros y mixto del radio de acción metropolitano, municipal o distrital, con multa de once (11) a quince (15) salarios mínimos mensuales legales vigentes, que incurran en las siguientes infracciones:

- a) Permitir la prestación del servicio en vehículos sin las necesarias condiciones de seguridad;
- b) Retener por obligaciones contractuales o sin justa causa legal los documentos que sustentan la operación de los equipos;
- c) Exigir documentos adicionales a los establecidos en la ley, para el trámite de los documentos que soportan la operación;
- d) Negarse, sin justa causa legal a expedir paz y salvo;
- e) 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;
- f) No mantener vigentes las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas, que las ampare, incluyendo a todos los vehículos vinculados, de los riesgos inherentes a la actividad transportadora;
- g) Permitir la operación de los equipos por personas no idóneas;
- h) Carecer de un programa y sistema de mantenimiento preventivo para los vehículos;
- i) Permitir la prestación del servicio en vehículos conducidos por personas en estado de embriaguez o bajo efectos de sustancias alucinógenas;
- j) No implementar el plan de rodamiento del parque automotor de la empresa o no reportarlo semestralmente o cuando sea modificado antes de este plazo;

- k) Permitir la prestación del servicio excediendo la capacidad transportadora autorizada, en número de pasajeros, de conformidad en lo establecido en la Ficha de Homologación;

**Comentario del Editor:** Este código de infracción se refiere específicamente a superar la capacidad de pasajeros establecida en la tarjeta de operación del vehículo, al respecto debe tenerse presente que la capacidad de pasajeros es el número de personas diferente al conductor, que pueden transportarse en un vehículo de pasajeros.

- l) Exceder la capacidad transportadora autorizada a la empresa;  
m) No mantener en operación los mínimos de capacidad transportadora autorizada;  
n) Alterar la tarifa;  
o) Despachar servicios de transporte en rutas o recorridos no autorizados;  
p) Negarse sin justa causa a expedir oportunamente la Planilla de Despacho;  
q) Cobrar valor alguno por la expedición de la Planilla de Despacho;  
r) 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.

**Comentario del Editor:** Al encontrarse suspendida esta disposición, debe darse aplicación directa a lo previsto en la Ley 336 de 1996, por ello debemos indicar que no es cierto el planteamiento según el cual estos comportamientos, al estar suspendida la norma, quedan sin sanción, lo que acontece es que si dichos comportamientos implican una violación a las normas de transporte, se aplica como sanción la multa que oscila entre uno (1) y setecientos (700) salarios mínimos mensuales, aplicando el principios de la razonabilidad y n la proporcionalidad de las sanciones.

**Providencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Auto del 22 de Mayo de 2008, Expediente 11001-03-24-000-2008-00098-00, CP Marco Antonio Velilla Moreno.

## **TÍTULO II**

### **SANCIONES A 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**

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 15º. Declarado Nulo Sentencia del Consejo de Estado N° 186 del 24 de septiembre de 2009.**

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia 186 del 24 de Septiembre de 2009, CP Martha Sofia Sanz Tobón

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

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 16º. Declarado Nulo Sentencia del Consejo de Estado N° 186 del 24 de septiembre de 2009.**

*Jurisprudencia: Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia 186 del 24 de Septiembre de 2009, CP Martha Sofia Sanz Tobón*

### **TÍTULO III SANCIONES A LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR INDIVIDUAL DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS TAXI**

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 17º.** Serán sancionados con amonestación escrita, las empresas de transporte público terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, del radio de acción metropolitano, municipal o distrital, que incurran en las siguientes infracciones:

- a) No informar a la autoridad de transporte competente los cambios de sede o de domicilio principal;
- b) No mantener actualizada la relación del equipo con el cual presta el servicio.

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 18º. . Suspendido Auto del 22 de mayo de 2008 del Consejo de Estado.** Serán sancionadas las empresas de transporte público terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, del radio de acción metropolitano, municipal o distrital, con multa de uno (1) a cinco (5) salarios mínimos mensuales legales vigentes por las siguientes infracciones:

- a) No suministrar la información que le haya sido solicitada y que no repose en los archivos de la entidad solicitante;
- b) 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;
- c) Permitir la prestación del servicio en vehículos sin Tarjeta de Operación o con esta vencida;
- d) No expedir a los propietarios de los vehículos vinculados un extracto en el cual se discriminen los rubros y montos cobrados y pagados por cada concepto derivados del contrato de vinculación;
- e) 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;
- f) No reportar oportunamente a la autoridad competente la información de los conductores que se encuentren registrados ante la empresa;
- g) 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.

*Comentario del Editor: Al encontrarse suspendida esta disposición, debe darse aplicación directa a lo previsto en la Ley 336 de 1996, por ello debemos indicar que no es cierto el planteamiento según el cual estos comportamientos, al estar suspendida la norma, quedan sin sanción, lo que acontece es que si dichos comportamientos implican una violación a las normas de transporte, se aplica como sanción la multa que oscila entre uno (1) y setecientos (700) salarios mínimos mensuales, aplicando el principios de la razonabilidad y en la proporcionalidad de las sanciones.*

*Providencia: Consejo de Estado, Sección Primera, Auto del 22 de Mayo de 2008, Expediente 11001-03-24-000-2008-00098-00, CP Marco Antonio Velilla Moreno.*

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 19º. . Suspendido Auto del 22 de mayo de 2008 del Consejo de Estado.** Serán sancionadas las empresas de transporte público terrestre automotor individual de pasajeros

en vehículos taxi, del radio de acción metropolitano, municipal o distrital, con multa de seis (6) a diez (10) salarios mínimos mensuales legales vigentes, que incurran en las siguientes infracciones:

- a) No gestionar, obtener y suministrar oportunamente los documentos que sustentan la operación de los equipos, cuando el propietario, poseedor o tenedor del equipo haya entregado dentro de los términos legales a la empresa la documentación requerida para dicho trámite;
- b) Exigir u obligar a los propietarios de los vehículos vinculados a comprar acciones de la empresa;
- c) 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;
- d) Exigir sumas de dinero por desvinculación o por expedición de paz y salvo.

**Comentario del Editor:** Al encontrarse suspendida esta disposición, debe darse aplicación directa a lo previsto en la Ley 336 de 1996, por ello debemos indicar que no es cierto el planteamiento según el cual estos comportamientos, al estar suspendida la norma, quedan sin sanción, lo que acontece es que si dichos comportamientos implican una violación a las normas de transporte, se aplica como sanción la multa que oscila entre uno (1) y setecientos (700) salarios mínimos mensuales, aplicando el principios de la razonabilidad y n la proporcionalidad de las sanciones.

**Providencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Auto del 22 de Mayo de 2008, Expediente 11001-03-24-000-2008-00098-00, CP Marco Antonio Vellilla Moreno.

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 20° . Suspendido Auto del 22 de mayo de 2008 del Consejo de Estado.** Serán sancionadas las empresas de transporte público terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, del radio de acción metropolitano, municipal o distrital, con multa de once (11) a quince (15) salarios mínimos mensuales legales vigentes, que incurran en las siguientes infracciones:

- a) Permitir la prestación del servicio en vehículos sin las necesarias condiciones de seguridad;
- b) Retener por obligaciones contractuales o sin justa causa legal los documentos que sustentan la operación de los equipos;
- c) Exigir documentos adicionales a los establecidos en la ley para el trámite de los documentos que soportan la operación;
- d) Negarse sin justa causa legal a expedir paz y salvo;
- e) 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;
- f) No mantener vigentes las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas, que las ampare, incluyendo a todos los vehículos vinculados, de los riesgos inherentes a la actividad transportadora;
- g) Permitir la operación de los equipos por personas no idóneas;
- h) 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;
- i) Negarse sin justa causa legal a expedir oportunamente la Tarjeta de Control;
- j) Cobrar valor alguno por la expedición de la Tarjeta de Control.

**Comentario del Editor:** Al encontrarse suspendida esta disposición, debe darse aplicación directa a lo previsto en la Ley 336 de 1996, por ello debemos indicar que no es cierto el planteamiento según el cual estos comportamientos, al estar suspendida la norma, quedan sin sanción, lo que acontece es que si dichos comportamientos implican una violación a las normas de transporte, se aplica como sanción la multa que oscila entre uno (1) y setecientos (700) salarios mínimos mensuales, aplicando el principios de la razonabilidad y n la proporcionalidad de las sanciones.

**Providencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Auto del 22 de Mayo de 2008, Expediente 11001-03-24-000-2008-00098-00, CP Marco Antonio Velilla Moreno.

#### **TÍTULO IV**

### **SANCIONES A LOS PROPIETARIOS, POSEEDORES O TENEDORES DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR INDIVIDUAL DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS TAXI**

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 21º.** Declarado Nulo Sentencia del Consejo de Estado N° 186 del 24 de septiembre de 2009.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia 186 del 24 de Septiembre de 2009, CP Martha Sofia Sanz Tobón

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 22º.** Declarado Nulo Sentencia del Consejo de Estado N° 186 del 24 de septiembre de 2009.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia 186 del 24 de Septiembre de 2009, CP Martha Sofia Sanz Tobón

#### **TÍTULO V**

### **SANCIONES A LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DE PASAJEROS Y MIXTO POR CARRETERA**

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 23º.** Serán sancionadas con amonestación escrita, las empresas de transporte público colectivo de pasajeros y mixto por carretera, que incurran en las siguientes infracciones:

- a) No informar a la autoridad de transporte competente los cambios de sede o de domicilio principal;
- b) No mantener actualizada la relación del equipo con el cual presta el servicio.

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 24º.** . Suspendido Auto del 22 de mayo de 2008 del Consejo de Estado. Serán sancionadas las empresas de Transporte Público de pasajeros y Mixto por carretera con multa de uno (1) a cinco (5) salarios mínimos mensuales legales vigentes, que incurran en las siguientes infracciones:

- a) No suministrar la información que le haya sido solicitada y que no repose en los archivos de la entidad solicitante;
- b) 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;
- c) Permitir la prestación del servicio en vehículos sin Tarjeta de Operación o con esta vencida;
- d) No expedir a los propietarios de los vehículos vinculados un extracto en el cual se discriminen los rubros y montos cobrados y pagados por cada concepto derivados del contrato de vinculación;
- e) 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.

**Comentario del Editor:** Al encontrarse suspendida esta disposición, debe darse aplicación directa a lo previsto en la Ley 336 de 1996, por ello debemos indicar que no es cierto el planteamiento según el cual estos comportamientos, al estar suspendida la norma, quedan sin sanción, lo que acontece es que si dichos comportamientos implican una violación a las normas de transporte, se aplica como sanción la multa que oscila entre uno (1) y setecientos (700) salarios mínimos mensuales, aplicando el principios de la razonabilidad y en la proporcionalidad de las sanciones.

**Providencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Auto del 22 de Mayo de 2008, Expediente 11001-03-24-000-2008-00098-00, CP Marco Antonio Velilla Moreno.

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 25°. Suspendido Auto del 22 de mayo de 2008 del Consejo de Estado.**

Serán sancionadas las empresas de transporte público de pasajeros y mixto por carretera, con multa de seis (6) a diez (10) salarios mínimos mensuales legales vigentes, que incurra en las siguientes infracciones:

- a) No gestionar, obtener y suministrar oportunamente los documentos que sustentan la operación de los equipos, cuando el propietario, poseedor o tenedor del equipo haya entregado dentro de los términos legales a la empresa la documentación requerida para dicho trámite;
- b) Exigir u obligar a los propietarios de los vehículos vinculados a comprar acciones de la empresa;
- c) 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;
- d) Exigir sumas de dinero por desvinculación o por expedición de paz y salvo;
- e) Modificar el nivel de servicio autorizado.

**Comentario del Editor:** Al encontrarse suspendida esta disposición, debe darse aplicación directa a lo previsto en la Ley 336 de 1996, por ello debemos indicar que no es cierto el planteamiento según el cual estos comportamientos, al estar suspendida la norma, quedan sin sanción, lo que acontece es que si dichos comportamientos implican una violación a las normas de transporte, se aplica como sanción la multa que oscila entre uno (1) y setecientos (700) salarios mínimos mensuales, aplicando el principios de la razonabilidad y en la proporcionalidad de las sanciones.

**Providencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Auto del 22 de Mayo de 2008, Expediente 11001-03-24-000-2008-00098-00, CP Marco Antonio Velilla Moreno.

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 26°. Suspendido Auto del 22 de mayo de 2008 del Consejo de Estado.**

Serán sancionados con multa de once (11) a quince (15) salarios mínimos mensuales legales vigentes las empresas de transporte público de pasajeros y mixto por carretera, que incurran en las siguientes infracciones:

- a) Permitir la prestación del servicio en vehículos sin las necesarias condiciones de seguridad;
- b) Retener por obligaciones contractuales o sin justa causa legal los documentos que sustentan la operación de los equipos;
- c) Exigir documentos adicionales a los establecidos en la ley, para el trámite de los documentos que soportan la operación;
- d) Negarse sin justa causa legal a expedir paz y salvo;
- e) 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;
- f) No mantener vigentes las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas, que las ampare, incluyendo a todos los vehículos vinculados, de los riesgos inherentes a la actividad transportadora;
- g) Permitir la operación de los vehículos por personas no idóneas;
- h) Carecer de un programa y sistema de mantenimiento preventivo para los vehículos;
- i) Permitir la prestación del servicio en vehículos conducidos por personas en estado de embriaguez o bajo efectos de sustancias alucinógenas;
- j) No implementar el plan de rodamiento del parque automotor de la empresa o no reportarlo semestralmente o cuando sea modificado antes de este plazo;

- k) Permitir la prestación del servicio excediendo la capacidad transportadora autorizada, en número de pasajeros, de conformidad en lo establecido en la Ficha de Homologación;
- l) Exceder la capacidad transportadora autorizada a la empresa
- m) No mantener en operación los mínimos de capacidad transportadora autorizada;
- n) Alterar la tarifa;
- o) Despachar servicios de transporte en rutas o recorridos no autorizados;
- p) Permitir la prestación del servicio en rutas y horarios sin planilla de despacho;
- q) No tener Fondo de Reposición, ni reportar ante la autoridad competente los valores consignados;
- r) 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.

**Comentario del Editor:** Al encontrarse suspendida esta disposición, debe darse aplicación directa a lo previsto en la Ley 336 de 1996, por ello debemos indicar que no es cierto el planteamiento según el cual estos comportamientos, al estar suspendida la norma, quedan sin sanción, lo que acontece es que si dichos comportamientos implican una violación a las normas de transporte, se aplica como sanción la multa que oscila entre uno (1) y setecientos (700) salarios mínimos mensuales, aplicando el principios de la razonabilidad y en la proporcionalidad de las sanciones.

**Providencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Auto del 22 de Mayo de 2008, Expediente 11001-03-24-000-2008-00098-00, CP Marco Antonio Velilla Moreno.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 71173 del 11 de octubre de 2010** “Las sanciones que determinan responsabilidades a las empresas de transporte, en relación con el aseguramiento de la utilización o no de sustancias en los sistemas de aire acondicionado, al momento de realizar una operación de transporte deben estar contempladas en la ley”

**Concepto Ministerio de Transporte N° 21441 del 21 de octubre de 2009** “No se debe confundir el concepto de pasajero con la de acompañante previstas en el art. 2 de la ley 769 de 2002, pues este último es la persona que viaja con el conductor en la cabina del vehículo que le ayuda en las labores del mismo en caso de falla mecánica, pero no va ni con la mercancía, ni está pagando pasaje o flete. Por tal razón se ratifica que en ninguna parte se prohíbe al acompañante razón por la cual no se puede aplicar una sanción ya que no hay infracción”

## TÍTULO VI

### SANCIONES A PROPIETARIOS, POSEEDORES O TENEDORES DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE PASAJEROS Y MIXTO POR CARRETERA

***Decreto 3366 de 2003 Artículo 27°.*** Serán sancionados con amonestación escrita, los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte público terrestre automotor de pasajeros y mixto por carretera, que incurran en las siguientes infracciones:

- a) No mantener el vehículo en óptimas condiciones de comodidad y aseo;
- b) No aportar oportunamente los documentos necesarios para tramitar los documentos que soportan la operación de los equipos;
- c) No hacer el aporte correspondiente al fondo de reposición.

***Decreto 3366 de 2003 Artículo 28°.*** Suspendido Auto del 22 de mayo de 2008 del Consejo de Estado. Serán sancionados los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte público terrestre automotor de pasajeros y mixto por carretera, con multa de uno (1) a tres (3) salarios mínimos mensuales legales vigentes, que incurran en las siguientes infracciones:

- a) Negarse a prestar el servicio sin causa justificada;

- b) No retirar los distintivos de la empresa de la cual se desvincula;
- c) Prestar el servicio en un radio de acción diferente al autorizado;
- d) No portar la Planilla de Despacho en las rutas autorizadas;
- e) No portar la planilla de viaje ocasional cuando se presta el servicio en rutas no autorizadas a la empresa.

**Providencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Auto del 22 de Mayo de 2008, Expediente 11001-03-24-000-2008-00098-00, CP Marco Antonio Velilla Moreno.

## **TÍTULO VII**

### **SANCIONES A EMPRESAS QUE PRESTAN EL SERVICIO PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR EN MOTOCARROS Y PROPIETARIOS**

**Decreto 4125 de 2008 Artículo 20. Sanciones.** En desarrollo del artículo 9° de la Ley 105 de 1993, artículos 44, 45 y 46 de la Ley 336 de 1996, el régimen de sanciones por infracción a las normas de transporte público terrestre automotor mixto en motocarro y propietarios de equipos, son las siguientes:

20.1. Serán sancionadas con amonestación escrita, las empresas que prestan el servicio público de transporte mixto en motocarro, del radio de acción municipal 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 mantener actualizada la relación del equipo con el cual se presta el servicio.

20.2. Serán sancionadas con multa de uno (1) a setecientos (700) salarios mínimos mensuales legales vigentes las empresas que prestan el servicio público de transporte mixto en motocarro, del radio de acción municipal que incurra en las siguientes infracciones:

- 1. Permitir la operación de los vehículos autorizados sin portar los colores autorizados.
- 2. Permitir la prestación del servicio con vehículos sin tarjeta de operación o cuando esta se encuentra vencida.
- 3. No gestionar, obtener y suministrar oportunamente los documentos que sustentan la operación de los equipos cuando el propietario del equipo haya entregado dentro de los términos legales a la empresa la documentación requerida para dicho trámite.
- 4. Cobrar a los propietarios de los equipos mayor valor por concepto de pagos de la prima de seguros de responsabilidad civil contractual y el extracontractual al facturado por la compañía de seguros.
- 5. Exigir sumas de dinero por la desvinculación o por la expedición de paz y salvo.
- 6. Permitir la prestación del servicio en vehículos sin portar los seguros de responsabilidad civil.
- 7. Retener por obligaciones contractuales o sin justa causa legal los documentos que sustentan la operación del servicio.
- 8. Exigir documentos adicionales a los establecidos en la ley para el trámite de los documentos que soportan la operación.
- 9. Negarse sin justa causa a expedir el paz y salvo.
- 10. Vincular a la empresa o permitir la prestación del servicio en vehículos no homologados para este servicio.
- 11. Permitir la operación de los equipos por personas no idóneas.

20.3. Serán sancionados con amonestación escrita los propietarios que prestan el servicio público de transporte mixto en motocarro, del radio de acción municipal, con amonestación escrita por las siguientes infracciones:

1. No mantener el vehículo en óptimas condiciones de comodidad y aseo.
2. No aportar oportunamente los documentos necesarios para tramitar los documentos que soportan la operación de los equipos.

20.4. Serán sancionados con multa de uno (1) a setecientos (700) salarios mínimos mensuales legales vigentes los propietarios que prestan el servicio público de transporte mixto en motocarro, del radio de acción municipal, por las siguientes infracciones:

1. Negarse a prestar el servicio sin justa causa.
2. No retirar los logotipos de la empresa de la cual se desvincula.
3. No portar los documentos de transporte que sustentan la operación de los equipos.
4. No cumplir con las condiciones de seguridad.

**Decreto 4125 de 2008 Artículo 21. Sanciones máximas.** En los casos de incremento o disminución de las tarifas cuando estas se encuentran reguladas, o en los casos de prestación de servicios no autorizados, en estos eventos se impondrá el máximo de la multa permitida (setecientos (700) salarios mínimos mensuales legales vigentes).

**Decreto 4125 de 2008 Artículo 22. Incumplimiento.** Cuando el sujeto de sanción no haya dado cumplimiento a la amonestación escrita dentro de los 30 días siguientes de la ejecutoria del acto administrativo que la impuso, será sancionado con uno (1) a setecientos (700) salarios mínimos mensuales legales vigentes.

Comentario del Editor: Una norma similar contenida en el Decreto 3366 de 2003 fue declarada nula por parte del Consejo de Estado.

**Decreto 4125 de 2008 Artículo 23. Graduación de la sanción.** Para efectos de la graduación de la sanción se tendrá en cuenta el grado de perturbación del servicio público de transporte y las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que se cometió la infracción. Para este efecto, se tendrá en consideración los daños ocasionados a la infraestructura de transporte, el riesgo a la integridad y vida de las personas, a los bienes que se transportan y los perjuicios causados a los mismos.

**Decreto 4125 de 2008 Artículo 24. Inmovilización.** La inmovilización o retención de los vehículos de que trata el presente decreto, se hará con arreglo a lo dispuesto en el artículo 49 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con el trámite previsto en los artículos 47 al 50 del Decreto 3366 del 21 de noviembre de 2003.

**Decreto 4125 de 2008 Artículo 25. Suspensión.** La suspensión de los permisos de operación o la habilitación y el procedimiento para imponer las sanciones de transporte, se efectuará de acuerdo con lo previsto en los artículos 44 a 50 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con el trámite previsto en los artículos 45, 46, 50 y 51 del Decreto 3366 del 21 de noviembre de 2003.

## TÍTULO VIII

### SANCIONES A LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 29º.** Serán sancionadas con amonestación escrita, las empresas de Transporte Terrestre Automotor Especial, que incurran en las siguientes infracciones:

- a) No informar a la autoridad de transporte competente los cambios de sede o de domicilio principal;
- b) No mantener actualizada la relación del equipo con el cual presta el servicio.

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 30º. Suspendido Auto del 22 de mayo de 2008 del Consejo de Estado.** Serán sancionados con multa de (1) a cinco (5) salarios mínimos mensuales legales vigentes las empresas de Transporte Terrestre Automotor Especial, que incurran en las siguientes infracciones:

- a) No suministrar la información que le haya sido solicitada y que no repose en los archivos de la entidad solicitante;
- b) 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;
- c) Permitir la prestación del servicio en vehículos sin Tarjeta de Operación o con esta vencida;
- d) No expedir a los propietarios de los vehículos vinculados un extracto en el cual se discriminen los rubros y montos cobrados y pagados por cada concepto derivados del Contrato de Vinculación;
- e) No contar con el sistema de comunicaciones bidireccional exigido para la operación del servicio, o no tenerlo en perfecto estado de funcionamiento;
- f) Prestar el servicio de transporte escolar, sin acompañante.

**Comentario del Editor:** Al encontrarse suspendida esta disposición, debe darse aplicación directa a lo previsto en la Ley 336 de 1996, por ello debemos indicar que no es cierto el planteamiento según el cual estos comportamientos, al estar suspendida la norma, quedan sin sanción, lo que acontece es que si dichos comportamientos implican una violación a las normas de transporte, se aplica como sanción la multa que oscila entre uno (1) y setecientos (700) salarios mínimos mensuales, aplicando el principios de la razonabilidad y n la proporcionalidad de las sanciones.

**Providencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Auto del 22 de Mayo de 2008, Expediente 11001-03-24-000-2008-00098-00, CP Marco Antonio Velilla Moreno.

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 31º. Suspendido Auto del 22 de mayo de 2008 del Consejo de Estado.** Serán sancionados con multa de seis (6) a diez (10) salarios mínimos mensuales legales vigentes las empresas de Transporte Terrestre Automotor Especial, que incurran en las siguientes infracciones:

- a) No gestionar, obtener y suministrar oportunamente los documentos que sustentan la operación de los equipos, cuando el propietario, poseedor o tenedor del equipo haya entregado dentro de los términos legales a la empresa la documentación requerida para dicho trámite;
- b) Exigir u obligar a los propietarios de los vehículos vinculados a comprar acciones de la empresa;
- c) 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;
- d) Exigir sumas de dinero por desvinculación o por expedición de paz y salvo;
- e) Permitir la prestación del servicio sin llevar el Extracto del Contrato;

- f) Permitir la prestación del servicio sin llevar el Extracto del Contrato debida y totalmente diligenciado por la empresa, o con tachaduras o enmendaduras.

**Comentario del Editor:** Al encontrarse suspendida esta disposición, debe darse aplicación directa a lo previsto en la Ley 336 de 1996, por ello debemos indicar que no es cierto el planteamiento según el cual estos comportamientos, al estar suspendida la norma, quedan sin sanción, lo que acontece es que si dichos comportamientos implican una violación a las normas de transporte, se aplica como sanción la multa que oscila entre uno (1) y setecientos (700) salarios mínimos mensuales, aplicando el principios de la razonabilidad y en la proporcionalidad de las sanciones.

**Providencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Auto del 22 de Mayo de 2008, Expediente 11001-03-24-000-2008-00098-00, CP Marco Antonio Velilla Moreno.

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 32°. Suspendido Auto del 22 de mayo de 2008 del Consejo de Estado.** Serán sancionados con multa de once (11) a quince (15) salarios mínimos mensuales legales vigentes las empresas de Transporte Terrestre Automotor Especial, que incurran en las siguientes infracciones:

- a) Permitir la prestación del servicio en vehículos sin las necesarias condiciones de seguridad;
- b) Retener por obligaciones contractuales o sin justa causa legal los documentos que sustentan la operación de los equipos;
- c) Exigir documentos adicionales a los establecidos en la ley, para el trámite de los documentos que soportan la operación;
- d) Negarse, sin justa causa legal a expedir paz y salvo;
- e) 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;
- f) No mantener vigentes las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas, que las ampare, incluyendo a todos los vehículos vinculados, de los riesgos inherentes a la actividad transportadora;
- g) Permitir la operación de los equipos por personas no idóneas;
- h) Carecer de un programa y sistema de mantenimiento preventivo para los vehículos.
- i) Permitir la prestación del servicio en vehículos conducidos por personas en estado de embriaguez o bajo efectos de sustancias alucinógenas;
- j) No implementar el plan de rodamiento del parque automotor de la empresa y no reportarlo cada vez que presente modificaciones
- k) Permitir la prestación del servicio, llevando pasajeros de pie o excediendo la capacidad autorizada en número de pasajeros, establecida en la ficha de homologación;
- l) Prestar el servicio público de transporte en otra modalidad de servicio
- m) Expedir Extractos del Contrato sin la existencia real de los mismos;
- n) 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.

**Comentario del Editor:** Al encontrarse suspendida esta disposición, debe darse aplicación directa a lo previsto en la Ley 336 de 1996, por ello debemos indicar que no es cierto el planteamiento según el cual estos comportamientos, al estar suspendida la norma, quedan sin sanción, lo que acontece es que si dichos comportamientos implican una violación a las normas de transporte, se aplica como sanción la multa que oscila entre uno (1) y setecientos (700) salarios mínimos mensuales, aplicando el principios de la razonabilidad y n la proporcionalidad de las sanciones.

**Providencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Auto del 22 de Mayo de 2008, Expediente 11001-03-24-000-2008-00098-00, CP Marco Antonio Velilla Moreno.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 32413 del 6 de junio de 2008:** *“En conclusión el transporte especial, por las razones antes señaladas, puede contratarse solamente con empresas legalmente constituidas y debidamente habilitadas en esta modalidad, para el grupo específico de personas. Finalmente, es preciso anotar que dadas algunas circunstancias irregulares en las cuales los vehículos vinculados a la modalidad especial, ofrecen el servicio de transporte en las esquinas, preestableciendo una ruta, transportando personas indeterminadas que no tiene un vínculo común, y operando con base en extractos de contrato que no reposan en la empresa habilitada o por contratos suscritos con intermediarios, servicio que compite ilegalmente con la modalidad de transporte colectivo, las autoridades de tránsito están facultadas para adelantar operativos e imponer las sanciones necesarias para las empresas o los propietarios que pretendan ofrecer servicios que no correspondan a la modalidad especial, que van desde sanciones pecuniarias hasta la inmovilización de los vehículos”*

## **TÍTULO IX**

### **SANCIONES A LOS PROPIETARIOS, POSEEDORES O TENEDORES DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL**

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 33°.** Serán sancionados con amonestación escrita, los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de servicio especial, que incurran en las siguientes infracciones:

- a) No mantener el vehículo en óptimas condiciones de comodidad y aseo;
- b) No aportar oportunamente los documentos necesarios para tramitar los documentos que soportan la operación de los equipos;
- c) No verificar que el sistema de comunicación bidireccional del vehículo se encuentra en perfecto estado de funcionamiento.

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 34°.** **Suspendido Auto del 22 de mayo de 2008 del Consejo de Estado.** Serán sancionados los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de Transporte Público Especial con multa de uno (1) a tres (3) salarios mínimos mensuales legales vigentes, que incurran en las siguientes infracciones:

- a) No retirar los distintivos de la empresa de la cual se desvincula;
- b) Prestar el servicio sin llevar el Extracto del Contrato;
- c) Prestar el servicio sin llevar el Extracto del Contrato debida y totalmente diligenciado por la empresa, o con tachaduras o enmendaduras.

**Comentario del Editor:** Al encontrarse suspendida esta disposición, debe darse aplicación directa a lo previsto en la Ley 336 de 1996, por ello debemos indicar que no es cierto el planteamiento según el cual estos comportamientos, al estar suspendida la norma, quedan sin sanción, lo que acontece es que si dichos comportamientos implican una violación a las normas de transporte, se aplica como sanción la multa que oscila entre uno (1) y setecientos (700) salarios mínimos mensuales, aplicando el principios de la razonabilidad y n la proporcionalidad de las sanciones.

**Providencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Auto del 22 de Mayo de 2008, Expediente 11001-03-24-000-2008-00098-00, CP Marco Antonio Velilla Moreno.

## **TÍTULO X**

### **SANCIONES A LOS PROPIETARIOS DE VEHÍCULOS PARTICULARES DE TRANSPORTE ESCOLAR**

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 35°.** Serán sancionados con amonestación escrita, los propietarios de vehículos particulares de transporte escolar, que incurran en las siguientes infracciones:

- a) No reportar ante la autoridad que le otorgó el servicio, los cambios de domicilio;
- b) No mantener el vehículo en óptimas condiciones de comodidad y aseo.

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 36°.** Suspendido Auto del 22 de mayo de 2008 del Consejo de Estado. Serán sancionados con multa de uno (1) a tres (3) salarios mínimos mensuales legales vigentes los propietarios de vehículos particulares de transporte escolar, que incurran en las siguientes infracciones:

- a) Prestar el servicio de transporte escolar sin portar el permiso expedido por la autoridad municipal competente o con este vencido;
- b) Prestar el servicio de transporte escolar sin portar los distintivos exigidos para la operación;
- c) Prestar el servicio sin llevar el adulto acompañante;
- d) Prestar el servicio sin contar con el sistema de comunicaciones en perfecto estado de funcionamiento;
- e) No mantener vigentes los seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidos en las disposiciones vigentes;
- f) No mantener el vehículo en óptimas condiciones de seguridad.

**Comentario del Editor:** Al encontrarse suspendida esta disposición, debe darse aplicación directa a lo previsto en la Ley 336 de 1996, por ello debemos indicar que no es cierto el planteamiento según el cual estos comportamientos, al estar suspendida la norma, quedan sin sanción, lo que acontece es que si dichos comportamientos implican una violación a las normas de transporte, se aplica como sanción la multa que oscila entre uno (1) y setecientos (700) salarios mínimos mensuales, aplicando el principios de la razonabilidad y n la proporcionalidad de las sanciones.

**Providencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Auto del 22 de Mayo de 2008, Expediente 11001-03-24-000-2008-00098-00, CP Marco Antonio Velilla Moreno.

## **TÍTULO XI**

### **SANCIONES A LAS ENTIDADES EDUCATIVAS CON EQUIPOS PROPIOS O EMPRESAS PRIVADAS CON EQUIPOS PROPIOS DEDICADOS AL TRANSPORTE DE SUS ESTUDIANTES O ASALARIADOS**

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 37°.** Serán sancionadas con amonestación escrita, las entidades educativas con equipos propios o empresas públicas o privadas con vehículos propios dedicadas al transporte especial, que incurran en las siguientes infracciones:

- a) Carecer de un programa y sistema de mantenimiento preventivo para los vehículos;
- b) Permitir la prestación del servicio en vehículos conducidos por personas no idóneas;
- c) No contar, para la prestación del servicio con la presencia de un adulto acompañante.
- d) No mantener vigentes pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual que ampara los riesgos inherentes al transporte.

## TÍTULO XII

### SANCIONES A LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 38º.** Serán sancionadas con amonestación escrita, las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor de Carga, que no informen a la autoridad de transporte competente los cambios de sede o de domicilio principal.

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 39º. Suspendido Auto del 22 de mayo de 2008 del Consejo de Estado.** Serán sancionadas con multa de uno (1) a cinco (5) salarios mínimos mensuales legales vigentes, las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor de Carga, que no suministren la información que legalmente le haya sido solicitada y que no repose en los archivos de la entidad solicitante.

**Comentario del Editor:** Al encontrarse suspendida esta disposición, debe darse aplicación directa a lo previsto en la Ley 336 de 1996, por ello debemos indicar que no es cierto el planteamiento según el cual estos comportamientos, al estar suspendida la norma, quedan sin sanción, lo que acontece es que si dichos comportamientos implican una violación a las normas de transporte, se aplica como sanción la multa que oscila entre uno (1) y setecientos (700) salarios mínimos mensuales, aplicando el principios de la razonabilidad y n la proporcionalidad de las sanciones.

**Providencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Auto del 22 de Mayo de 2008, Expediente 11001-03-24-000-2008-00098-00, CP Marco Antonio Velilla Moreno.

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 40º. Suspendido Auto del 22 de mayo de 2008 del Consejo de Estado.** Serán sancionados con multa de seis (6) a diez (10) salarios mínimos mensuales legales vigentes las empresas de Transporte Terrestre Automotor de Carga, que incurran en las siguientes infracciones:

- a) Exigir u obligar a los propietarios de los vehículos vinculados a comprar acciones de la misma;
- b) No expedir el Manifiesto Único de Carga;
- c) Permitir la prestación del servicio sin el correspondiente Manifiesto Único de Carga;
- d) No mantener vigentes las pólizas exigidas por la ley;
- e) Permitir la prestación del servicio en vehículos no homologados por el Ministerio de transporte o quien haga sus veces;
- f) Trasladar valor del monto de la prima del seguro de que trata el artículo 994 del Código de Comercio y las normas reglamentarias al propietario del vehículo que efectúa la movilización de las mercancías.

**Comentario del Editor:** Al encontrarse suspendida esta disposición, debe darse aplicación directa a lo previsto en la Ley 336 de 1996, por ello debemos indicar que no es cierto el planteamiento según el cual estos comportamientos, al estar suspendida la norma, quedan sin sanción, lo que acontece es que si dichos comportamientos implican una violación a las normas de transporte, se aplica como sanción la multa que oscila entre uno (1) y setecientos (700) salarios mínimos mensuales, aplicando el principios de la razonabilidad y en la proporcionalidad de las sanciones.

**Providencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Auto del 22 de Mayo de 2008, Expediente 11001-03-24-000-2008-00098-00, CP Marco Antonio Velilla Moreno.

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 41º. Suspendido Auto del 22 de mayo de 2008 del Consejo de Estado.** Serán sancionadas con multa de once (11) a quince (15) salarios mínimos mensuales legales vigentes las empresas de Transporte Terrestre Automotor de Carga, que incurran en las siguientes infracciones:

- a) Permitir, facilitar, estimular, propiciar, autorizar, o exigir el transporte de mercancías con peso superior al autorizado, sin portar el permiso correspondiente;

- b) Permitir la operación de vehículos con mercancías que excedan las dimensiones permitidas, sin portar el permiso correspondiente;
- c) No desarrollar programas de mantenimiento preventivo de los equipos propios;
- d) Negarse, sin justa causa legal a expedir paz y salvo;
- e) Despachar carga en vehículos que no sean de servicio público;
- f) Prestar el servicio público sin estar constituido como operador o empresa autorizada para este fin;
- g) Retener por obligaciones contractuales los equipos o los documentos propios de la operación;
- h) Carecer de un programa y sistema de mantenimiento preventivo para los vehículos propios;
- i) Exigir documentos adicionales a los establecidos en la ley, para el trámite de los documentos que soportan la operación;
- j) Permitir la prestación del servicio público de carga sin las necesarias condiciones de seguridad;
- k) 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.

**Comentario del Editor:** Al encontrarse suspendida esta disposición, debe darse aplicación directa a lo previsto en la Ley 336 de 1996, por ello debemos indicar que no es cierto el planteamiento según el cual estos comportamientos, al estar suspendida la norma, quedan sin sanción, lo que acontece es que si dichos comportamientos implican una violación a las normas de transporte, se aplica como sanción la multa que oscila entre uno (1) y setecientos (700) salarios mínimos mensuales, aplicando el principios de la razonabilidad y n la proporcionalidad de las sanciones.

**Providencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Auto del 22 de Mayo de 2008, Expediente 11001-03-24-000-2008-00098-00, CP Marco Antonio Velilla Moreno.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 19795 del 13 de mayo de 2005:** "... la empresa que expide el manifiesto de carga es la responsable de la operación de transporte y por lo tanto podrá ser objeto de sanción cuando permita, facilite, estimule propicie, autorice o exija el transporte de mercancías con peso superior al autorizado, sin porta el permiso correspondiente.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 31751 del 6 de junio de 2007:** "la empresa que expide el manifiesto de carga es la responsable de la operación de transporte y por lo tanto podrá ser objeto de sanción cuando permita, facilite, estimule propicie, autorice o exija el Ingreso de vehículos por incremento transporte de mercancías con peso superior al autorizado, sin porta el permiso correspondiente. La responsabilidad de la empresa vinculadora es solidaria con el transportador; toda vez que ésta expide el manifiesto de carga y es la responsable de la operación de transporte y por lo tanto podrá ser objeto de sanción cuando permita, facilite, estimule propicie, autorice o exija el transporte de mercancías con peso superior al autorizado. De otra parte, las relaciones entre la empresa y los propietarios de los equipos se establece en el contrato de transporte, en virtud a que el Código de Comercio, los vincula solidariamente, para responder por el cumplimiento de las obligaciones que surjan del contrato de vinculación."

### TÍTULO XIII

## SANCIONES A LOS PROPIETARIOS, TENEDORES O POSEEDORES DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGA

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 42º.** Suspendido Auto del 22 de mayo de 2008 del Consejo de Estado. Serán sancionados los propietarios, tenedores o poseedores de vehículos de transporte público de carga, con multa de uno (1) a tres (3) salarios mínimos mensuales legales vigentes, que incurran en las siguientes infracciones:

- a) 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;
- b) Prestar el servicio de transporte de carga sin portar el Manifiesto único de Carga;

- c) Permitir o prestar el servicio en vehículos no homologados por el Ministerio de transporte o quien haga sus veces;
- d) Negarse a prestar el servicio público de transporte de carga sin justa causa.

**Comentario del Editor:** Al encontrarse suspendida esta disposición, debe darse aplicación directa a lo previsto en la Ley 336 de 1996, por ello debemos indicar que no es cierto el planteamiento según el cual estos comportamientos, al estar suspendida la norma, quedan sin sanción, lo que acontece es que si dichos comportamientos implican una violación a las normas de transporte, se aplica como sanción la multa que oscila entre uno (1) y setecientos (700) salarios mínimos mensuales, aplicando el principios de la razonabilidad y en la proporcionalidad de las sanciones.

**Providencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Auto del 22 de Mayo de 2008, Expediente 11001-03-24-000-2008-00098-00, CP Marco Antonio Velilla Moreno.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 38837 del 15 de agosto de 2006:** "... si las pequeñas cantidades de ACPM que se transportan en un vehículo de servicio particular, no configuraría infracción de tránsito si únicamente lleva el combustible. Naturalmente que observando las precauciones y medidas de seguridad tanto en el embalaje como en el vehículo y bajo la responsabilidad del propietario del vehículo."

**Concepto Ministerio de Transporte N° 12386 del 6 de marzo de 2008** "Los vehículos clase furgón de servicio particular no pueden prestar el servicio público de carga, toda vez que para ello se hace necesario haber obtenido además autorización por parte del Ministerio de Transporte para el cambio de servicio, ya que por mandato expreso del parágrafo 1° del artículo 27, de la Ley 769 de 2002 se encuentra prohibido en todo el territorio Nacional dicho cambio de servicio, de tal manera que mientras subsista esta medida no es posible autorizar a los mencionados vehículos para el transporte público de carga."

## TÍTULO XIV SANCIONES A LOS REMITENTES DE LA CARGA

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 43°. Suspendido Auto del 22 de mayo de 2008 del Consejo de Estado.** Serán sancionados con multa de seis (6) a diez (10) salarios mínimos mensuales legales vigentes los Remitentes de la Carga, que contraten la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, con empresas de transporte no habilitadas, o lo hagan directamente con el propietario, poseedor o tenedor de un vehículo de servicio público o de servicio particular, salvo lo establecido en el Decreto 2044 del 30 de septiembre de 1988.

**Comentario del Editor:** Al encontrarse suspendida esta disposición, debe darse aplicación directa a lo previsto en la Ley 336 de 1996, por ello debemos indicar que no es cierto el planteamiento según el cual estos comportamientos, al estar suspendida la norma, quedan sin sanción, lo que acontece es que si dichos comportamientos implican una violación a las normas de transporte, se aplica como sanción la multa que oscila entre uno (1) y setecientos (700) salarios mínimos mensuales, aplicando el principios de la razonabilidad y n la proporcionalidad de las sanciones.

**Providencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Auto del 22 de Mayo de 2008, Expediente 11001-03-24-000-2008-00098-00, CP Marco Antonio Velilla Moreno.

## TÍTULO XV CONDICIONES ECONÓMICAS MÍNIMAS

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 44°. Suspendido Auto del 22 de mayo de 2008 del Consejo de Estado.** Serán sancionados los Remitentes de la Carga, las Empresas de Transporte, los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de Transporte Público Terrestre Automotor de carga, con multa de seis (6) a diez (10) salarios mínimos mensuales legales vigentes, cuando se pacte el servicio por debajo de las

condiciones económicas mínimas establecidas por la autoridad competente, cuando estas se encuentren reguladas.

**Comentario del Editor:** Al encontrarse suspendida esta disposición, debe darse aplicación directa a lo previsto en la Ley 336 de 1996, por ello debemos indicar que no es cierto el planteamiento según el cual estos comportamientos, al estar suspendida la norma, quedan sin sanción, lo que acontece es que si dichos comportamientos implican una violación a las normas de transporte, se aplica como sanción la multa que oscila entre uno (1) y setecientos (700) salarios mínimos mensuales, aplicando el principios de la razonabilidad y en la proporcionalidad de las sanciones.

**Providencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Auto del 22 de Mayo de 2008, Expediente 11001-03-24-000-2008-00098-00, CP Marco Antonio Velilla Moreno.

## **TÍTULO XVI**

### **MEDIDAS PREVENTIVAS DE SEGURIDAD, PROCEDIMIENTOS Y SANCIONES EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS**

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 16.** La Superintendencia de Puertos y Transporte –Supertransporte– ejercerá la función de inspección, vigilancia y control en materia de tránsito, transporte y su infraestructura de acuerdo con lo estipulado en el Decreto 101 de 2000, con las excepciones contempladas en el numeral 2 artículo 3° del Decreto 2741 de 2001. La Policía Nacional y las Autoridades de Tránsito colaborarán en las funciones de control y vigilancia que les han sido asignadas por el artículo 8° de la Ley 105 de 1993.

**Parágrafo.** Para las demás actividades que no corresponden a transporte se seguirá de acuerdo con los procedimientos que para el efecto establezcan las entidades que dentro de sus funciones tienen el control, inspección y vigilancia del manejo de mercancías peligrosas.

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 26. Sujetos de sanciones.** Serán sujetos de sanciones de acuerdo con lo establecido por el artículo 9° de la Ley 105 de 1993, los siguientes:

A. Los remitentes y/o dueño de la mercancía (personas que utilicen la infraestructura del transporte).

B. Los destinatarios (personas que utilicen la infraestructura del transporte)

C. Las empresas de transporte terrestre automotor de carga que transporten mercancías peligrosas (empresas de servicio público).

D. Los conductores (personas que conduzcan vehículos).

E. Los propietarios o tenedores de vehículos (personas propietarias de vehículos o equipos de transporte).

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 27. Sanciones.** Las sanciones consisten en:

A. Multas.

B. Suspensión de matrículas, licencias, registros o permisos de operación.

C. Suspensión o cancelación de la licencia de funcionamiento de la empresa transportadora.

D. Inmovilización o retención del vehículo.

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 28. Sanciones al remitente y/o propietario de la mercancía peligrosa.**

A. Serán sancionados con multa equivalente a doscientos (200) salarios mínimos mensuales legales vigentes (smmlv), por la infracción a lo dispuesto en el artículo 11 literales F, G, J, U y V del presente decreto.

B. Serán sancionados con multa equivalente a cien (100) salarios mínimos mensuales legales vigentes (smmlv), por infracciones a lo dispuesto en el artículo 11 literales C y P del presente decreto.

C. Serán sancionados con multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos mensuales legales vigentes (smmlv), por infracciones a lo dispuesto en el artículo 11 literales D y W del presente decreto.

***Decreto 1609 de 2002 Artículo 29. Sanciones al destinatario de la mercancía peligrosa.***

A. Serán sancionados con multa equivalente a doscientos (200) salarios mínimos mensuales legales vigentes (smmlv), por infracciones a lo dispuesto en el artículo 12 literal G del presente decreto.

***Decreto 1609 de 2002 Artículo 30. Sanciones a la empresa de carga que transporte mercancías peligrosas.***

A. Serán sancionados con multa equivalente a doscientos (200) salarios mínimos mensuales legales vigentes (smmlv), por infracciones a lo dispuesto en el artículo 13 literales A, C, D, E, F, H y T del presente decreto.

B. Serán sancionados con multa equivalente a sesenta (60) salarios mínimos mensuales legales vigentes (smmlv), por infracciones a lo dispuesto en el artículo 13 literal P del presente decreto.

C. Serán sancionados con multa equivalente a cincuenta (50) salarios mínimos mensuales legales vigentes (smmlv), por infracciones a lo dispuesto en el artículo 13 literales J y N.

D. Serán sancionados con multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos mensuales legales vigentes (smmlv), por infracciones a lo dispuesto en el artículo 13 literales B, I, M y O del presente decreto.

***Decreto 1609 de 2002 Artículo 31. Sanciones al conductor del vehículo que transporte mercancías peligrosas.***

A. Serán sancionados con multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos mensuales legales vigentes (smmlv), por infracciones a lo dispuesto en el artículo 14 literales A, F, G, N y O del presente decreto.

B. Serán sancionados con multa equivalente a cinco (5) salarios mínimos mensuales legales vigentes (smmlv), por infracciones a lo dispuesto en el artículo 14 literales E, J, K y L del presente decreto.

C. Serán sancionados con multa equivalente a tres (3) salarios mínimos mensuales legales vigentes (smmlv), por infracciones a lo dispuesto en el artículo 14 literales H e I del presente decreto.

D. Serán sancionados con multa equivalente a un (1) Salario Mínimo Mensual Legal Vigente (smmlv), por infracciones a lo dispuesto en el artículo 14 literal C del presente decreto.

***Decreto 1609 de 2002 Artículo 32. Sanciones a los propietarios o tenedores de vehículo que transporte mercancías peligrosas.***

A. Serán sancionados con multa equivalente a doscientos (200) salarios mínimos mensuales legales vigentes (smmlv), por infracciones a lo dispuesto en el artículo 15 literales B, C y E del presente decreto.

B. Serán sancionados con multa equivalente a cincuenta (50) salarios mínimos mensuales legales vigentes (smmlv), por infracciones a lo dispuesto en el artículo 15 literal D del presente decreto.

C. Serán sancionados con multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos mensuales legales vigentes (smmlv), por infracciones a lo dispuesto en el artículo 15 literales F y J del presente decreto.

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 33.** Son responsables del cumplimiento de lo establecido en el Literal F numeral 3 del artículo 4°, quienes lleven a cabo la operación de cargue, movilización y descargue de productos, ya sea el remitente, empresa de transporte, propietario o tenedor del vehículo dedicado al transporte de mercancías peligrosas, y su incumplimiento será sancionado con multa equivalente a cincuenta (50) salarios mínimos mensuales legales vigentes (smmlv).

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 34.** Para la aplicación de las sanciones previstas en el presente decreto se acoge el procedimiento establecido en el Título I Capítulo IX de la Ley 336 de 1996 y de acuerdo con lo estipulado en los artículos 41 y 44 del Decreto 101 de 2000, le corresponde a la Superintendencia de Puertos y Transporte, Supertransporte, la función de inspección, vigilancia y control en materia de tránsito, transporte y su infraestructura, con las excepciones contempladas en el numeral 2 artículo 3° del Decreto 2741 de 2001. En consecuencia, es la entidad encargada de sancionar las infracciones a lo establecido en este decreto. Esto no exime al infractor de las responsabilidades civiles y penales que correspondan.

**Parágrafo 1°.** Para las demás sanciones que no corresponden a transporte, se seguirá de acuerdo con los procedimientos que para el efecto establezcan las autoridades que dentro de sus funciones tienen el control del manejo de mercancías peligrosas.

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 35.** Serán inmovilizados los vehículos que no cumplan con lo establecido en el artículo 5° y artículo 48 del presente decreto.

**Parágrafo 1°.** La inmovilización o retención de los equipos de transporte de carga procederá además de los previstos en este artículo, los señalados en el artículo 49 de la Ley 336 de 1996.

**Parágrafo 2°.** La inmovilización de vehículos que transporten materiales radiactivos por incumplimiento de las normas y requisitos establecidos para tal fin, deberá notificarse de manera inmediata a la autoridad nuclear competente.

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 36.** La suspensión de la habilitación de las empresas se establecerá por él término de tres (3) meses y procederá en los casos previstos en el artículo 47 de la Ley 336 de 1996.

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 37.** La cancelación de la habilitación de las empresas se procederá en los casos determinados en el artículo 48 de la Ley 336 de 1996.

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 38.** Observada cualquier irregularidad que pudiera provocar riesgos a las personas, medio ambiente y/o bienes, la autoridad competente tomará las acciones adecuadas y necesarias para subsanar la irregularidad y si es necesario ordenar:

A. La retención del vehículo y equipos, o su traslado a un lugar seguro donde pueda ser corregida la irregularidad.

B. El descargue y/o transbordo de las mercancías a otro vehículo o a un lugar seguro.

C. La destrucción de la carga, con orientación del remitente o destinatario (fabricante o importador) y, cuando fuere posible, con la presencia de la entidad aseguradora.

**Parágrafo 1º.** Estas disposiciones podrán ser adoptadas en función del grado y naturaleza del riesgo, mediante evaluación técnica y, siempre que sea posible, con el acompañamiento del fabricante o importador de la mercancía, destinatario, empresa transportadora, autoridad ambiental competente y organismos de socorro. De estas actuaciones la autoridad competente dejará constancia por escrito.

**Parágrafo 2º.** Las autoridades deben garantizar la movilidad de los vehículos que transporten mercancías peligrosas; en los eventos en los que se obstaculice el tránsito y se proceda a dar vía, tienen prioridad los vehículos que movilicen este tipo de mercancías.

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 39.** Durante la retención, el vehículo permanecerá bajo custodia de la autoridad competente, sin perjuicio de la responsabilidad de la empresa transportadora y/o propietario del vehículo.

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 40.** En condiciones de emergencia las operaciones de transbordo deben ser ejecutadas de conformidad con las instrucciones del remitente o destinatario de la mercancía, y si es posible con la presencia de la autoridad pública y personal calificado, y además mantener las siguientes precauciones:

A. Cuando el transbordo fuere ejecutado en la vía pública, deben adoptarse las medidas de seguridad necesarias en el tránsito y protección de las personas y el medio ambiente.

B. Quienes actúen en estas operaciones deben utilizar los equipos de maniobra y de protección individual descritos en la Tarjeta de Emergencia, dada por el remitente.

C. En caso de transbordo de mercancías peligrosas, el responsable por la operación debe haber recibido capacitación específica sobre el tipo de material y su manipulación.

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 41.** Las autoridades con jurisdicción sobre las vías pueden determinar restricciones al tránsito de vehículos que transportan mercancías peligrosas, a lo largo de toda su extensión o parte de ella, señalizando los tramos con restricción y asegurando una ruta alterna que no presente mayor riesgo, así como establecer lugares y períodos con restricciones para estacionamiento, parada, cargue y descargue. En caso de que la ruta exija ineludiblemente el uso de una vía con restricción de circulación, la empresa transportadora debe justificar dicha situación ante la autoridad competente.

**Decreto 1609 de 2002 Artículo 42.** Se hará acreedor a las acciones previstas en la ley, sin perjuicio de las acciones civiles, penales y administrativas correspondientes, el servidor público que por acción u omisión en forma dolosa o por culpa grave incurra en alguna de las siguientes conductas:

A. Omita sus deberes de vigilancia y control y permita que se cometa alguna de las infracciones previstas en este decreto, pudiendo evitarlas.

B. Omita por negligencia, venalidad o lenidad, imponer las sanciones por la comisión de infracciones al presente decreto, de las que tuvo conocimiento en ejercicio de sus funciones.

C. Otorgue permisos o autorizaciones contra la ley y los reglamentos, o para el ejercicio de actividades prohibidas o ilegales.

## **TÍTULO XVII**

### **SANCIONES Y PROCEDIMIENTO PARA TERMINALES DE TRANSPORTE**

**Decreto 2762 de 2001 Artículo 17.** *Sanciones a los Terminales de Transporte.* De conformidad con lo previsto en el artículo 9° de la Ley 105 de 1993 y normas complementarias, las autoridades previstas en el artículo 7° del presente Decreto, dentro de lo que sea de su competencia, podrán sancionar a las Empresas Terminales de Transporte que incumplan con las obligaciones señaladas en el artículo 13° del presente Decreto, con amonestación escrita o multas que oscilan entre 1 y 5 salarios mínimos legales mensuales vigentes.

En la graduación de la sanción se tendrán en cuenta la gravedad de la infracción, las circunstancias que rodearon la misma y la incidencia del hecho en la adecuada prestación del servicio público de transporte.

**Decreto 2762 de 2001 Artículo 18.** *Procedimiento.* Para garantizar el derecho de defensa y la eficacia del debido proceso, en la aplicación de las sanciones contempladas en el presente Decreto, se tendrá en cuenta el procedimiento previsto en los artículos 50 y 51 de la Ley 336 de 1996 o normas posteriores que la modifiquen o sustituyan.

**Parágrafo.** El pago de la multa dentro del término de traslado, dará derecho a rebajarla en un cincuenta (50%) por ciento.

**Decreto 2762 de 2001 Artículo 19.** *Sanciones a las Empresas de Transporte.* A las empresas de transporte terrestre de pasajeros, usuarias de los Terminales de Transporte que incumplan con las obligaciones o incurran en las prohibiciones previstas en el presente Decreto y en el Manual Operativo de cada terminal, les serán aplicadas las sanciones de amonestación escrita o multas que oscilan entre 1 y 5 salarios mínimos legales mensuales vigentes.

En la graduación de la sanción se tendrán en cuenta la gravedad de la infracción, las circunstancias que rodearon la misma y la incidencia del hecho en la adecuada prestación del servicio público de transporte.

Las sanciones pecuniarias, a las que se refiere el presente artículo serán impuestas por el Gerente de la Terminal, con fundamento en el procedimiento que para este efecto se establezca en el manual operativo que regula la relación de derecho privado, existente entre éste último y la empresa transportadora, siempre y cuando la comisión de la falta se produzca al interior del Terminal. Lo anterior, sin perjuicio de que algunas conductas, por su naturaleza, puedan ser también objeto de investigación y sanción por parte de las autoridades de tránsito y transporte competentes.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 23383 del 8 de junio de 2005:** Las sanciones por infracciones a las disposiciones sobre terminales de transporte "...serán impuestas por el Gerente de la Terminal, con fundamento en el

*procedimiento establecido en el manual operativo que regula la operación de derecho privado, entre la terminal y la empresa transportadora, siempre y cuando la comisión de la falta se produzca al interior del terminal, sin perjuicio de que algunas conductas por su naturaleza sean objeto de investigación y sanción por parte de las autoridades de tránsito y transporte competentes.”*

**Adicionado Decreto 2028 de 2006 Artículo 5º.** Las obligaciones, deberes, prohibiciones y sanciones de que trata el Decreto 2762 de 2001, se aplicarán a las Terminales de Operación Satélite, Periférica.

## **TÍTULO XVIII**

### **SUSPENSIÓN DE LA LICENCIA, REGISTROS, HABILITACIONES O PERMISOS DE OPERACIÓN**

**Ley 336 de 1996 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;
- 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.

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 45º.** 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;
- 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.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 46041 del 4 de febrero de 2009** “...notamos que el querer del legislador es suspender la habilitación de la empresa que haya sido sancionada tres veces en un mismo año, la dificultad radica en determinar cuándo empieza a contarse dicho año y cuando termina, razón por la cual acogeremos la posición más equitativa en el sentido de reconocer la dificultad del organismo de vigilancia y control para la culminación de las investigaciones por violación a las normas de transporte, pero también considerar que tales dificultades no pueden generar perjuicio por el administrado. Por lo anterior y luego de analizar las posibles interpretaciones al párrafo transcrito consideramos que el año de que trata el artículo 45 del decreto 3366 de 2003, empieza a contarse cuando inicia una investigación administrativa, es decir cuando se tiene por debidamente notificada la apertura de una investigación y culmina este término transcurrido un año calendario a partir de la citada fecha”

**Concepto Ministerio de Transporte N° 16868 del 29 de marzo de 2007** “Al acto administrativo que adopte la sanción de suspensión de la licencia de registro, habilitación o permiso de operación, de que trata el artículo 45 del Decreto 3366 de 2003, se le conceden los recursos de vía gubernativa, reposición y apelación, citados anteriormente y contenidos en los artículos 50 al 53 del Código Contencioso Administrativo”

## TÍTULO XIX

### CANCELACIÓN DE LAS LICENCIAS, REGISTROS, HABILITACIONES O PERMISOS DE OPERACIÓN DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE

**Ley 336 de 1996 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, financieras, que dieron origen a su otorgamiento no corresponden a la realidad, una vez vencido el término, no inferior a tres meses, que se le conceda para superar las deficiencias presentadas;
- b) Cuando se compruebe la injustificada cesación de actividades o de los servicios autorizados por parte de la empresa transportadora;
- c) Cuando en la persona jurídica titular de la empresa de transporte concorra cualquiera de las causales de disolución contempladas en la ley o en sus estatutos;
- d) Cuando la alteración del servicio se produzca como elemento componente de los procesos relacionados con el establecimiento de tarifas, o como factor perturbador del Orden Público, siempre que las causas mencionadas sean atribuibles al beneficiario de la habilitación;
- e) En los casos de reiteración o reincidencia en el incremento o disminución de las tarifas establecidas, o en la prestación de servicios no autorizados, después de que se haya impuesto la multa a que se refiere el literal d), del artículo 49 de esta ley;

**Jurisprudencia Constitucional:** Literal declarado Exequible por la Corte Constitucional Sentencia C-490 de 1997, con la aclaración que "el literal e) del artículo 48 del mencionado Estatuto, se refiere al literal d) del artículo 46 y no al literal d) del artículo 49".

- f) Cuando dentro de los tres años anteriores a aquel en que se inicie la investigación que pudiese concluir con la medida, se hay decretado la suspensión, a lo menos en dos oportunidades;
- 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.

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 46º.** 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;
- b) Cuando se compruebe la injustificada cesación de actividades o de los servicios autorizados por parte de la empresa transportadora;
  - c) Cuando en la persona jurídica titular de la empresa de transporte concorra cualquiera de las causales de disolución contempladas en la ley o en sus estatutos;
  - d) Cuando la alteración del servicio se produzca como elemento componente de los procesos relacionados con el establecimiento de tarifas, o como factor perturbador del Orden Público, siempre que las causas mencionadas sean atribuibles al beneficiario de la habilitación;
  - e) En los casos de reiteración o reincidencia en el incremento o disminución de las tarifas establecidas, o en la prestación de servicios no autorizados, después de que se haya impuesto la multa a que se refiere el literal d) del artículo 49 de esta ley;
  - f) Cuando dentro de los tres años anteriores a aquel en que se inicie la investigación que pudiese concluir con la medida, se haya decretado la suspensión a lo menos en dos oportunidades;
  - 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.

## **LIBRO TERCERO**

### **INMOVILIZACIÓN**

#### **SECCIÓN I ASPECTOS GENERALES**

#### **TÍTULO I DEFINICIÓN Y PROCEDENCIA**

**Ley 336 de 1996 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;
- c) Cuando se compruebe la inexistencia o alteración de los documentos que sustentan la operación del equipo y sólo por el tiempo requerido para clarificar los hechos;
- d) Por orden de autoridad judicial;
- e) Cuando se compruebe que el equipo no reúne las condiciones técnico-mecánicas requeridas para su operación, o se compruebe que presta 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;

f) Cuando se compruebe que el equipo excede los límites permitidos sobre dimensiones, peso y carga;

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

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

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

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

**Ley 769 de 2002. Artículo 125. Inmovilización.** La inmovilización en los casos a que se refiere este código, consiste en suspender temporalmente la circulación del vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público. Para tal efecto, el vehículo será conducido a parqueaderos autorizados que determine la autoridad competente, hasta que se subsane o cese la causa que le dio origen, a menos que sea subsanable en el sitio que se detectó la infracción.

**Parágrafo 1°.** El propietario o administrador del parqueadero autorizado utilizado para este fin, que permita la salida de un vehículo inmovilizado por infracción de las normas de tránsito, sin orden de la autoridad competente, incurrirá en multa de cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes. Si se tratare de parqueadero autorizado no oficial, incurrirá además en suspensión o cancelación de la autorización del patio, parqueadero autorizado de acuerdo con la gravedad de la falta.

En todo caso, el ingreso del vehículo al lugar de inmovilización deberá hacerse previo inventario de los elementos contenidos en él y descripción del estado exterior. Este mismo procedimiento se hará a la salida del vehículo. En caso de diferencias entre el inventario de recibo y el de entrega, el propietario o administrador del parqueadero autorizado incurrirá en multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes y, adicionalmente, deberá responder por los elementos extraviados, dañados o averiados del vehículo.

**Parágrafo 2°.** La orden de entrega del vehículo se emitirá por la autoridad de tránsito competente, previa comprobación directa de haberse subsanado la causa que motivó la inmovilización. La orden de entrega se ejecutará a favor del propietario del vehículo o al infractor, quien acreditará tal calidad con la exhibición de medios de prueba documentales.

**Parágrafo 3°.** En el caso de vehículos de servicio público, cuando no sea posible subsanar la falta por encontrarse el vehículo retenido, la autoridad de tránsito podrá ordenar la entrega al propietario o infractor previa suscripción de un acta en la cual se comprometa a subsanarla en un plazo no mayor a cinco días. Copia del acta se remitirá a la Empresa de Transporte Público a la cual se encuentre afiliado el vehículo.

El incumplimiento del compromiso suscrito por el propietario o infractor dará lugar a una multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes a cargo del propietario.

**Parágrafo 4°.** En el caso de inmovilización de vehículos de servicio público, la empresa transportadora responderá como deudor solidario de las obligaciones que se contraigan, entre ellas las derivadas de la prestación del servicio de grúa y parqueaderos.

La inmovilización o retención a que hacen referencia las normas de transporte se registrarán por el procedimiento establecido en este Artículo.

**Parágrafo 5°.** Cuando el vehículo no sea llevado a parqueaderos autorizados la inmovilización se hará bajo la responsabilidad del propietario del vehículo o del infractor, para lo cual, el agente de tránsito notificará al propietario o administrador del parqueadero autorizado.

**Parágrafo 6°.** El propietario del vehículo será el responsable del pago al administrador o al propietario del parqueadero por el tiempo que estuvo inmovilizado el vehículo.

**Parágrafo 7°.** Los parqueaderos autorizados deben ser aprobados por el organismo de tránsito correspondiente en resolución que determinará lo atinente.

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 47°.** *Inmovilización.* Consiste en suspender temporalmente la circulación del vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público.

La inmovilización se impondrá como medida preventiva sin perjuicio de las sanciones que por la comisión de la falta se imponga a la empresa de transporte o al propietario del equipo.

La orden de entrega del vehículo se emitirá por la autoridad de transporte competente, previa comprobación directa de haberse subsanado la causa que motivó la inmovilización. La orden de entrega se ejecutará a favor del propietario del vehículo o al infractor, quien acreditará tal calidad con la exhibición de medios de prueba documentales.

Cuando no sea posible subsanar la falta por encontrarse el vehículo retenido, la autoridad de transporte podrá ordenar la entrega al propietario o infractor previa suscripción de un acta en el cual se comprometa a subsanarla en un plazo no mayor a cinco (5) días. Copia del acta se remitirá a la empresa de transporte público a la cual se encuentre afiliado el vehículo.

**Inciso 5° Declarado Nulo Sentencia del Consejo de Estado N° 186 del 24 de septiembre de 2009.**

*Jurisprudencia:* Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia 186 del 24 de Septiembre de 2009, CP Martha Sofía Sanz Tobón

En cuanto al artículo 47 del Decreto 3366 de 2003 que establece que la inmovilización consiste en suspender temporalmente la circulación de un vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público y que se impondrá sin perjuicio de las sanciones que por la comisión de la falta se impongan, se tiene que esta medida preventiva está contemplada en la Ley 105 de 1993 artículo 9° numeral 5°. Como bien lo señala la entidad demandada cuando se impone además de la sanción, la inmovilización del vehículo no se está violando el debido proceso pues son dos situaciones distintas sobre lo cual la Corte Constitucional ha dicho que la imposición de diversas sanciones respecto de la misma conducta, no implica de por sí una violación al principio non bis in ídem de tal manera que si una persona con una sola conducta quebranta varios bienes jurídicos, mal podría aducir a su favor el citado principio. (...) En este caso no se viola el principio non bis in ídem, porque no se trata de una doble sanción por el mismo hecho, sino, se repite, de una medida preventiva. 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.

**Parágrafo.** En ningún caso, será condición para la entrega del vehículo inmovilizado, el pago de la multa por la infracción que la generó.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia 086 del 3 de Mayo de 2007, CP Rafael E. Ostau de Lafont Pianeta.

El tercer cargo está dirigido contra el artículo 27 del decreto impugnado, y consiste en que sin poder hacerlo el reglamento le da carácter de medida preventiva a la inmovilización, siendo que Ley 336 de 1996 le da carácter de sanción. Conviene precisar que en el parágrafo de ese artículo 27 es donde se prevé dicha medida, por lo tanto el cargo se circunscribe a esa parte. Sobre el particular, se advierte que la “inmovilización o retención de vehículos” está prevista como una de las sanciones de que trata ese artículo; e igualmente está prevista en el artículo 9, numeral 6, de la Ley 105 de 1993, 49 de la Ley 336 de 1996 como parte del capítulo NOVENO, “Sanciones y procedimientos”. Pero también se da un carácter preventivo de la inmovilización de vehículos, y por ende tiene en esos casos una situación de transitoriedad, como es la prevista en el parágrafo del artículo últimamente citado, pues la establece a modo transitorio al señalar que la inmovilización o retención de los equipos terminará una vez desaparezcan los motivos que dieron lugar a la misma. En esos casos se está ante circunstancias que no ameritan sanción administrativa propiamente dicha, o ameritan una sanción distinta a la inmovilización, la cual se podrá dar, entonces, como medida paralela o previa a la sanción; por tanto, el parágrafo impugnado debe entenderse dirigido a situaciones o hechos de esas características y distintas de las señaladas en las normas que consagran la inmovilización como sanción. Síguese de ello que el parágrafo en cuestión no está restándole entidad de sanción a la inmovilización del vehículo cuando ésta deba aplicarse como tal, circunstancia en la que ya no será una medida transitoria, esto es, mientras duren los hechos que la provocaron, sino que tendrá vigencia por el tiempo que se señale en el acto sancionatorio. En ese sentido, el parágrafo no está restringiendo el contenido y alcance de la ley, en especial de los artículos 9, numeral 6, de la Ley 105 de 1993 y 49 de la Ley 336 de 1996, ya que el alcance de éstos no se afecta con el citado parágrafo, por lo cual no es violatorio de esos preceptos superiores. En consecuencia, se negará la nulidad de dicha disposición.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 16131 del 27 de marzo de 2008:** “El Decreto 3366, señala que la inmovilización se impondrá como medida preventiva sin perjuicio de las sanciones que por la comisión de la falta se imponga a la empresa de transporte o al propietario del equipo”.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 53131 del 23 de junio de 2009** “Como quiera que el articulado antes transcrito para efectos de inmovilización, consagra que la misma procederá en días, pero no menciona si hábiles o corridos, es preciso darle aplicación a lo consagrado para el efecto en el código de Régimen Político y Municipal, (Ley 4 de 1993), artículo 62, el cual preceptúa lo siguiente” En los plazos de **días** que se señalen en las leyes y actos oficiales, se entienden **suprimidos los feriados y de vacantes, a menos de expresarse lo contrario**. Los meses y años se computan según el calendario; pero si el último día fuere feriado o de vácate se extenderá el plazo hasta el primer día hábil. De lo anterior fácil es concluir que el término días habrá de entenderse como días hábiles, excepto cuando la misma norma consagre otra cosa”

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 48°.** Procedencia. La inmovilización procederá en los siguientes casos:

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 Licencia se les haya suspendido o cancelado, salvo las excepciones expresamente establecidas en las disposiciones respectivas.
3. Cuando se compruebe la inexistencia o alteración de los documentos que sustentan la operación del vehículo y sólo por el tiempo requerido para clarificar los hechos.
4. Por orden de autoridad judicial.
5. Cuando se compruebe que el equipo no reúne las condiciones técnico mecánicas requeridas para su operación o se compruebe que presta un servicio no autorizado. En este último caso el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco (5) días, por segunda, vez 20 días, y por tercera vez, 40 días, y si existiere reincidencia, adicionalmente se sancionará con multa de cinco (5) salarios mínimos mensuales legales vigentes.
6. Cuando se compruebe que el vehículo excede los límites permitidos sobre dimensiones, peso o carga.
7. 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.
8. Si se detecta que el vehículo 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. La inmovilización se cumplirá en el sitio que determine la Autoridad Judicial Competente.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 74432 del 10 de diciembre de 2007:** *“En síntesis: punto A) al conductor que se le imponga un comparendo, debe presentarse dentro de los 3 días siguientes ante la autoridad de tránsito competente; B) Se debe inmovilizar el vehículo, de conformidad con el literal D) del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito y C) Igualmente la licencia de conducción será suspendida hasta por seis meses. 3.- Las sanciones a las normas de tránsito se encuentran consignadas en la Ley 769 de 2002 y las infracciones a las normas de transporte en el Decreto 3366 de 2003.”*

## **TÍTULO II PROCEDIMIENTO**

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 49°.** *Procedimiento de inmovilización de los equipos.* Para llevar a cabo la inmovilización, la Autoridad Competente que tenga conocimiento de la infracción, ordenará detener la marcha del vehículo y librára al conductor copia del informe de infracciones a las normas de transporte.

La inmovilización se llevará a cabo en patios oficiales, talleres o parqueaderos autorizados por las autoridades de tránsito y transporte bajo su responsabilidad, para lo cual la autoridad respectiva notificará del hecho al propietario o administrador del respectivo taller o parqueadero.

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 50°.** *Entrega del vehículo.* La inmovilización terminará con la orden de entrega del vehículo al propietario, tenedor o infractor, por parte de la autoridad correspondiente, una vez esta compruebe que se subsanó la causa que motivó la inmovilización, sin perjuicio de la imposición de la multa.

## LIBRO CUARTO

### PROCEDIMIENTO PARA IMPOSICIÓN DE SANCIONES

**Ley 336 de 1996 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;
- b) Los fundamentos jurídicos que sustenten la apertura y el desarrollo de la investigación;
- 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 las reglas de la sana crítica.

**Ley 336 de 1996 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.

**Código Contencioso Administrativo Artículo 34°.** Durante la actuación administrativa se podrán pedir y decretar pruebas y allegar informaciones, sin requisitos ni términos especiales, de oficio o a petición del interesado.

**Código Contencioso Administrativo Artículo 35°.** Habiéndose dado oportunidad a los interesados para expresar sus opiniones, y con base en las pruebas e informes disponibles, se tomará la decisión que será motivada al menos en forma sumaria si afecta a particulares.

En la decisión se resolverán todas las cuestiones planteadas, tanto inicialmente como durante el trámite.

Cuando el peticionario no fuere titular del interés necesario para obtener lo solicitado o pedido, las autoridades negarán la petición y notificarán esta decisión a quienes aparezcan como titulares del derecho invocado, para que puedan hacerse parte durante la vía gubernativa, si la hay.

Las notificaciones se harán conforme lo dispone el capítulo X de este título.

**Código Contencioso Administrativo Artículo 38°.** Salvo disposición especial en contrario, la facultad que tienen las autoridades administrativas para imponer sanciones caduca a los tres (3) años de producido el acto que pueda ocasionarlas.

**Código Contencioso Administrativo Artículo 49°.** No habrá recurso contra los actos de carácter general, ni contra los de trámite, preparatorios, o de ejecución excepto en los casos previstos en norma expresa.

**Código Contencioso Administrativo Artículo 50°.** Por regla general, contra los actos que pongan fin a las actuaciones administrativas procederán los siguientes recursos:

1. El de reposición, ante el mismo funcionario que tomó la decisión, para que la aclare, modifique o revoque.
2. El de apelación, para ante el inmediato superior administrativo, con el mismo propósito.

No habrá apelación de las decisiones de los ministros, jefes de departamento administrativo, superintendentes y representantes legales de las entidades descentralizadas o de las unidades administrativas especiales que tengan personería jurídica.

3. El de queja, cuando se rechace el de apelación.

El recurso de queja es facultativo y podrá interponerse directamente ante el superior del funcionario que dictó la decisión, mediante escrito al que deberá acompañarse copia de la providencia que haya negado el recurso.

De este recurso se podrá hacer uso dentro de los cinco (5) días siguientes a la notificación de la decisión.

Recibido el escrito, el superior ordenará inmediatamente la remisión del expediente, y decidirá lo que sea del caso.

Son actos definitivos, que ponen fin a una actuación administrativa, los que deciden directa o indirectamente el fondo del asunto; los actos de trámite pondrán fin a una actuación cuando hagan imposible continuarla.

**Código Contencioso Administrativo Artículo 51°. Modificado artículo 3 Decreto 2304 de 1989.** De los recursos de reposición y apelación habrá de hacerse uso, por escrito, en la diligencia de notificación personal, o dentro de los cinco (5) días siguientes a ella, o a la desfijación del edicto, o la publicación, según el caso. Los recursos contra los actos presuntos podrán interponerse en cualquier tiempo.

Los recursos se presentarán ante el funcionario que dictó la decisión, salvo lo dispuesto para el de queja, y si quien fuere competente no quisiere recibirlos podrán presentarse ante el procurador regional o ante el personero municipal, para que ordene su recibo y tramitación e imponga las sanciones correspondientes.

El recurso de apelación podrá interponerse directamente, o como subsidiario del de reposición.

Transcurridos los términos sin que se hubieren interpuesto los recursos procedentes, la decisión quedará en firme.

Los recursos de reposición y de queja no son obligatorios.

**Código Contencioso Administrativo Artículo 69°.** Los actos administrativos deberán ser revocados por los mismos funcionarios que los hayan expedido o por sus inmediatos superiores, de oficio o a solicitud de parte, en cualquiera de los siguientes casos:

1. Cuando sea manifiesta su oposición a la Constitución Política o a la ley.
2. Cuando no estén conformes con el interés público o social, o atenten contra él.
3. Cuando con ellos se cause agravio injustificado a una persona.

Improcedencia

**Código Contencioso Administrativo Artículo 70º. Improcedencia.** No podrá pedirse la revocación directa de los actos administrativos respecto de los cuales el peticionario haya ejercitado los recursos de la vía gubernativa.

Oportunidad

**Código Contencioso Administrativo Artículo 71º. Modificado artículo 1 Ley 809 de 2003. Oportunidad.** La revocación podrá cumplirse en cualquier tiempo, inclusive en relación con actos en firme o aun cuando se haya acudido a los tribunales contencioso administrativos, siempre que en este último caso no se haya dictado auto admisorio de la demanda.

Efectos

**Código Contencioso Administrativo Artículo 72º. Efectos.** Ni la petición de revocación de un acto, ni la decisión que sobre ella recaiga revivirán los términos legales para el ejercicio de las acciones contencioso administrativas, ni darán lugar a la aplicación del silencio administrativo.

**Código Contencioso Administrativo Artículo 73º. Revocación de actos de carácter particular y concreto.** Cuando un acto administrativo haya creado o modificado una situación jurídica de carácter particular y concreto o reconocido un derecho de igual categoría, no podrá ser revocado sin el consentimiento expreso y escrito del respectivo titular.

Pero habrá lugar a la revocación de esos actos, cuando resulten de la aplicación del silencio administrativo positivo, si se dan las causales previstas en el artículo 69, o si fuere evidente que el acto ocurrió por medios ilegales.

Además, siempre podrán revocarse parcialmente los actos administrativos en cuanto sea necesario para corregir simples errores aritméticos, o de hecho que no incidan en el sentido de la decisión.

**Código Contencioso Administrativo Artículo 74º. Procedimiento para la revocación de actos de carácter particular y concreto.** Para proceder a la revocación de actos de carácter particular y concreto se adelantará la actuación administrativa en la forma prevista en los artículos 28 y concordantes de este código. En el acto de revocatoria de los actos presuntos obtenidos por el silencio administrativo positivo se ordenará la cancelación de las escrituras que autoriza el artículo 42 y se ordenará iniciar las acciones penales o disciplinarias correspondientes.

El beneficiario del silencio que hubiese obrado de buena fe, podrá pedir reparación del daño ante la jurisdicción en lo contencioso administrativo si el acto presunto se revoca.

**Código Contencioso Administrativo Artículo 85º. Modificado artículo 15 Decreto 2304 de 1989.** Toda persona que se crea lesionada en un derecho amparado en una norma jurídica, podrá pedir que se declare la nulidad del acto administrativo y se le restablezca en su derecho; también podrá solicitar que se le

repare el daño. La misma acción tendrá quien pretenda que le modifiquen una obligación fiscal, o de otra clase, o la devolución de lo que pagó indebidamente.

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 51º.** *Procedimiento para imponer sanciones.* De conformidad con lo previsto en el Título I Capítulo IX de la Ley 336 de 1996, el procedimiento para la imposición de las sanciones de multa y de suspensión o cancelación de la habilitación o del permiso de operación, es el siguiente:

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 procede recurso alguno, y deberá contener:

1. Relación de las pruebas aportadas o allegadas que demuestren la existencia de los hechos.
2. Los fundamentos jurídicos que sustenten la apertura y desarrollo de la investigación.
3. Traslado por un término de diez (10) 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 las reglas de la sana crítica.

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

**Concepto Ministerio de Transporte N° 20820 del 8 de mayo de 2006:** "4.- El procedimiento para efectos de aplicar la sanción del artículo 46 del Decreto 3366 de 2003, es el señalado en el artículo 50 del mismo decreto, concordante con el artículo 50 de la Ley 336 de 1996, esto es que se abra investigación y se surta el trámite que concluya con un acto administrativo a través del cual se le conmine a la empresa para subsanar, en el presente caso lo referente al reajuste del capital pagado o patrimonio líquido de acuerdo con el número de salarios que el valor de este en el año correspondiente. Posteriormente una vez vencido el término de 3 meses concedido a través del acto administrativo para superar la deficiencia del capital, se podría iniciar otra actuación administrativa para poder aplicar la cancelación de la habilitación. 5.- (...) correspondería a la Superintendencia adelantar la investigación y posteriormente la Dirección Territorial expedir el acto administrativo pertinente. 6.- Las empresas de economía solidaria o cooperativas una vez habilitadas durante los cuatro primeros meses del año inmediatamente posterior deberán cumplir con el 100% del capital pagado o patrimonio líquido de acuerdo con la modalidad de servicio y sucesivamente ajustarlo de acuerdo al salario mínimo legal vigente."

**Concepto Ministerio de Transporte N° 24168 del 25 de mayo de 2006:** "En tal virtud esa Territorial (del Ministerio de Transporte) es la encargada de proferir el acto administrativo de declaratoria de abandono de ruta o de horarios, previa investigación que debe adelantar la Superintendencia General de Puertos y Transporte, (...)"

## LIBRO QUINTO

### DOCUMENTOS QUE SOPORTAN LA OPERACIÓN DE LOS EQUIPOS

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 52º.** De acuerdo con la modalidad de servicio y radio de acción autorizado, los documentos que sustentan la operación de los equipos son:

#### 1. Transporte público colectivo de pasajeros por carretera

##### 1.1. Tarjeta de Operación.

- 1.2. Planilla de Viaje Ocasional (Cuando sea del caso).
- 1.3. Planilla de Despacho.

## **2. Transporte público colectivo de pasajeros metropolitano, distrital o municipal**

Tarjeta de Operación.

## **3. Transporte público individual de pasajeros en vehículos taxi**

- 3.1. Tarjeta de Operación.
- 3.2. Planilla de viaje ocasional (Cuando sea del caso).

## **4. Transporte público terrestre automotor de carga**

- 4.1. Manifiesto de Carga.
- 4.2. Documentos exigidos por los reglamentos para transportar mercancías consideradas como peligrosas, cargas extrapesadas y extradimensionadas.

## **5. Transporte público terrestre automotor mixto**

- 5.1. Tarjeta de operación.
- 5.2. Planilla de viaje ocasional (si es del caso).

## **6. Transporte público terrestre automotor especial**

- 6.1. Tarjeta de operación.
- 6.2. Extracto del contrato.
- 6.3. Permiso de operación (en los casos de vehículos particulares que transportan estudiantes).

# **LIBRO SEXTO**

## **SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE**

**Decreto 101 de 2000 Artículo 40°.** Inspección, control y vigilancia, funciones. Delegar de conformidad con el artículo 13 de la Ley 489 de 1998 las funciones de inspección, control y vigilancia del servicio público de transporte que le atribuye el numeral 22 del artículo 189 de la Constitución Política al Presidente de la República en la actual Superintendencia General de Puertos.

**Parágrafo.** La Superintendencia General de Puertos modificará su denominación por la de Superintendencia de Puertos y Transporte, Supertransporte, mientras se mantenga la delegación.

**Jurisprudencia:** Consejo de Estado, Sala Plena de lo Contencioso Administrativo, Sentencia C- 746 del 25 de Septiembre de 2001, CP. Alberto Arango Mantilla

*Es claro entonces, que la Superintendencia de Sociedades ejerce vigilancia respecto de las sociedades comerciales, en los términos de la ley 222 de 1995, siempre que tales atribuciones o facultades no hayan sido asignadas de manera expresa a otra superintendencia y siempre que no se trate de sociedades vigiladas por la Superintendencia Bancaria o la Superintendencia de Valores. Lo relacionado con asignación expresa de funciones a otra superintendencia exige, simplemente, que no pueda hablarse de delegación o asignación tácita. Pero esto no significa reproducción de idénticas*

funciones en otra norma de derecho positivo o reproducción a la letra de las mismas. Lo importante, en estos casos, es que la otra superintendencia ejerza, por supuesto, siempre, de acuerdo con la ley, de manera efectiva e integral esas atribuciones de inspección, control y vigilancia sobre la sociedad respectiva mediante delegación precisa y concreta sin que sea posible deducirlas o situarlas en cabeza de la entidad correspondiente por interpretaciones o hipótesis, por aproximadas que parezcan. Deben haber sido las atribuciones o funciones otorgadas o delegadas, repite la Sala, eso sí, en concreto y de manera expresa. Pero ello no puede llevar a la conclusión de reproducción exacta de las disposiciones, en este caso integralmente y a la letra de los artículos 83, 84 y 85 de la ley 222 de 1995, en otras normas o disposiciones legales.

Estima la Sala en este punto que conviene advertir que precisamente la norma del artículo 228 de la ley 222, así como las que más adelante se señalan y se transcriben, relacionadas con las atribuciones de la Supersociedades y la Supertransporte, son las que permiten afirmar que la voluntad del legislador es la evitar fraccionamientos o duplicidad en el ejercicio de esas atribuciones por las diferentes superintendencias, así como impedir que entre estas se presenten casos de vigilancia concurrente sobre determinadas situaciones fácticas o jurídicas que presenten las sociedades sometidas a los controles estatales. Y la intención del legislador se observa con claridad cuando con las normas citadas se asignan o delegan expresamente funciones a una u otra superintendencia o se atribuye a cada una de ellas responsabilidad en relación con determinadas sociedades o personas o con los diferentes aspectos de la prestación de los servicios públicos cuya función de vigilancia corresponde al Presidente de la República. (...) Con base en todo lo anterior, la Sala concluye:

**1º** La superintendencia de Sociedades ejerce atribuciones o funciones de inspección, vigilancia y control sobre las sociedades comerciales que no estén sometidas a la inspección, vigilancia y control de otras superintendencias, por asignación expresa de tales funciones a estas o cuando no se trate de sociedades vigiladas por la Superintendencia Bancaria o de Valores.

**2º** Después de una interpretación sistemática y armónica de las normas citadas en los párrafos que anteceden, se advierte en este caso que la Superintendencia de Puertos y Transporte, que tiene atribuciones de inspección, vigilancia y control sobre las sociedades con o sin ánimo de lucro, las empresas unipersonales y las personas naturales que presten el servicio público de transporte, tiene tales atribuciones en relación con la empresa Metro de Medellín Ltda., de manera general e integral, es decir, tanto en el ámbito objetivo que se relaciona con la prestación del servicio público, como en el subjetivo, relacionado con aspectos societarios o exclusivamente relacionados con la persona encargada de prestar el servicio.

**3º** La Superintendencia de puertos y Transporte ejerce las indicadas funciones en virtud de delegación expresa contenida en los decretos 101 y 1016 de 2000, como se establece en los artículos y numerales señalados en esta providencia.

**4º** No podrían, en manera alguna, en el caso que se estudia, por el panorama constitucional y legal examinado, fraccionarse o dividirse las atribuciones de que tratan los artículos 82, 83, 84 y 85 de la ley 222 de 1995 delegadas expresamente a la Superintendencia de Puertos y Transporte en relación con las empresas o personas naturales que presten el servicio público de transporte, para entenderlas radicadas casi totalmente en esta última superintendencia o parcialmente en la de sociedades en relación con uno o unos pocos aspectos de la vigilancia y el control de las personas naturales o sociedades que prestan el servicio público de transporte. Ni la Constitución, ni las normas que se invocan en estas consideraciones como aplicables al caso concreto de la sociedad de cuyos estudios actuariales se trata, permiten la posibilidad de fraccionar o dividir aquellas atribuciones ni otra cualquiera posibilidad que implique duplicidad o decisiones encontradas, contrapuestas o contradictorias en el desempeño de las labores que cumplen las superintendencias en relación con aquellas personas que vigilan.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 25367 del 26 de mayo de 2004:** "... Conforme a lo anterior la Superintendencia de Puertos y Transporte tiene facultades para ejercer las funciones de inspección, control y vigilancia en materia de tránsito, transporte e infraestructura en virtud de la delegación efectuada, para asegurar la prestación eficiente del servicio, y por lo tanto puede investigar y sancionar a las empresas por inobservancia de las normas que regulan el servicio público de transporte, dentro de las cuales obviamente se encuentran las disposiciones contenidas en la resolución 3600 de 2001 que establece la libertad de tarifas, como lo señala el artículo 6º"

**Concepto Ministerio de Transporte N° 33176 del 14 de junio de 2007** *“La Superintendencia de Puertos y Transporte de conformidad con lo señalado en el artículo 40 del Decreto 101 de 2000, tiene la inspección, control y vigilancia de las empresas de transporte público de manera integral, tanto en el ámbito objetivo que se relaciona con la prestación del servicio, como en el subjetivo relacionados con la persona encargada de prestar el servicio.”*

**Concepto Ministerio de Transporte N° 28551 del 22 de junio de 2010:** *“No es posible dar aplicación a las normas contenidas en los artículos 18 y 21 lit. D de la ley 1383 de 2010, toda vez que la aplicación de estas normas, por expresa disposición legal se da cuando quiera que se infrinjan normas de tránsito y cuya autoridad competente será el Organismos de tránsito respectivo; mientras que en materia de transporte además de existir las normas de rango legal que rigen dicho servicio público, también por expresa disposición legal, al ser su regulación competencia de este Ministerio, la competencia para su inspección, vigilancia y control, radica única y exclusivamente en la Superintendencia de Puertos y Transporte”*

**Decreto 101 de 2000 Artículo 41°. Modificado artículo 3 Decreto 2741 de 2001.** Objeto de la Delegación. La Supertransporte ejercerá las funciones de inspección, vigilancia y control que le corresponden al Presidente de la República como suprema autoridad administrativa en materia de tránsito, transporte y su infraestructura de conformidad con la ley y la delegación establecida en este decreto.

El objeto de la delegación en la Supertransporte es:

1. Inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación y el cumplimiento de las normas que rigen el sistema de tránsito y 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 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.

**Parágrafo 1o. Adicionado Decreto 1402 de 2000. Adicionado Decreto 2741 de 2001.** La Supertransporte tendrá competencia respecto de los hechos sobre los cuales tenga conocimiento de oficio o a través de terceros a partir del momento en que se haga efectiva la delegación, aunque aquellos hayan sucedido con anterioridad al plazo previsto en el parágrafo del artículo 43 de este decreto para hacer efectiva la delegación.

El Ministerio de Transporte, será la entidad competente para iniciar, continuar y finalizar las investigaciones y procedimientos e imponer las sanciones respectivas, sobre los hechos que antes del momento de hacerse efectiva la delegación a la Supertransporte, conoció de oficio o a través de terceros. Estas actuaciones están a cargo de las dependencias que venían adelantándolas, en cuanto subsistan en la nueva estructura, y de las direcciones territoriales respecto de las anteriores direcciones regionales.

**Parágrafo 2o. Adicionado Decreto 1402 de 2000.** El Ministerio de Transporte mantendrá esta competencia máximo durante cinco (5) años, contados a partir de la entrada en vigencia del Decreto 1402 de 2000. Al vencimiento del plazo el Ministerio debe haber finalizado y resuelto en forma definitiva todas las investigaciones y procedimientos a su cargo.

**Decreto 101 de 2000 Artículo 42°. Modificado artículo 4 Decreto 2741 de 2001.** Sujetos de la Inspección, Vigilancia y Control Delegada. Estarán sometidas a inspección, vigilancia y control de la Supertransporte, exclusivamente para el ejercicio de la delegación prevista en los artículos 40, 41 y 44 de este decreto o en las normas que lo modifiquen, las siguientes personas naturales o jurídicas:

1. Las personas jurídicas con o sin ánimo de lucro, las empresas unipersonales y las personas naturales que presten el servicio público de transporte.
2. Las entidades del Sistema Nacional de Transporte, establecidas en la ley 105 de 1993, excepto el Ministerio de Transporte, en lo relativo al ejercicio de las funciones que en materia de transporte legalmente les corresponden.
3. Los concesionarios, en los contratos de concesión destinados a la construcción, rehabilitación, operación y/o mantenimiento de la infraestructura de transporte en lo relativo al desarrollo, ejecución y cumplimiento del contrato, sobre los cuales se ejercerá inspección y vigilancia.
4. Los operadores portuarios.
5. Las personas jurídicas con o sin ánimo de lucro, las empresas unipersonales y las personas naturales que presten servicios de instrucción y capacitación del servicio público de transporte.
6. Las demás que determinen las normas legales.

**Decreto 101 de 2000 Artículo 43°.** Para el cumplimiento de las funciones previstas en este decreto y de conformidad con sus facultades constitucionales, el Gobierno modificará la estructura de la Supertransporte.

**Parágrafo.** La delegación se hará efectiva, previa reorganización de la entidad delegataria para asumir las nuevas funciones, dentro de los cuatro (4) meses siguientes contados a partir de la vigencia de este decreto.

**Decreto 101 de 2000 Artículo 44°.** Funciones Delegadas en la Supertransporte. La Supertransporte cumplirá las siguientes funciones:

1. Velar por el desarrollo de los principios de libre acceso, calidad y seguridad, en la prestación del servicio de transporte.
2. 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.
3. 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.
4. 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.
5. 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 CRTR, 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 CRTR.

- Absolver las consultas que le sean sometidas a su consideración por la CRTR, el Ministerio de Transporte, las demás entidades del Sector y los particulares.
6. Vigilar el cumplimiento de las normas sobre reposición del parque automotor y de los fondos creados para el efecto.
  7. Inspeccionar y vigilar la administración de los puertos fluviales a cargo de la Nación, en coordinación con la entidad territorial respectiva.
  8. Expedir la autorización, registro o licencia de funcionamiento de los operadores portuarios y demás intermediarios de la actividad portuaria, de conformidad con la ley y la regulación sobre la materia, sin perjuicio de las atribuciones que sobre actividades conexas y auxiliares al modo de transporte marítimo que generen servicio portuario deban ser licenciadas y autorizadas previamente por la autoridad marítima nacional.
  9. Asumir, de oficio o por solicitud de cualquier autoridad o cualquier persona interesada, la investigación de las violaciones de las normas sobre transporte.
  10. 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.
  11. 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.
  12. Asumir directamente, o por medio de personas especialmente designadas o contratadas para ello, y en forma temporal, la prestación de los servicios propios de una sociedad portuaria, cuando ésta 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.
  13. 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.
  14. Todas las demás que le atribuya la ley.

**Parágrafo 1o.** Sin perjuicio de la conformación de sus propios sistemas de información, la Supertransporte utilizará los registros y demás bases de datos que estén a cargo del Ministerio del Transporte y las demás entidades del sector.

**Parágrafo 2o. Modificado artículo 5 Decreto 2741 de 2001.** Las funciones que realiza la actual Superintendencia General de Puertos en materia de concesiones y demás actividades portuarias, salvo aquellas de inspección, control y vigilancia, se trasladarán al Ministerio de Transporte, acorde con lo contemplado en este decreto y con las que corresponden a la Supertransporte según lo previsto en este artículo.

**Parágrafo 3o.** Los archivos, documentos y en general toda la información relacionada con la adjudicación de concesiones portuarias pasarán al Ministerio de Transporte - Dirección General de Transporte Marítimo y Puertos.

**Parágrafo 4o.** Para efectos de inspección, control y vigilancia en materia de transporte fluvial, la Superintendencia se apoyará en las inspecciones fluviales o en la Dimar. La Superintendencia sancionará a los infractores por las violaciones a las normas de transporte y tránsito fluvial.

**Parágrafo 5o. Modificado artículo 5 Decreto 2741 de 2001.** La Aerocivil continuará ejerciendo las funciones de inspección y vigilancia que le asigna la ley, sin perjuicio de las funciones de inspección y vigilancia que también tiene la Superintendencia de Puertos y Transporte en los contratos de concesión en infraestructura aeroportuaria.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 12386 del 15 de diciembre de 2010:** *“Las decisiones 399 de 1997 y 467 de 1999, se refieren al transporte internacional de mercancías por carretera, y la última, establece las infracciones y el régimen de sanciones aplicables a los transportistas autorizados para el transporte internacional de mercancías. Preceptúan que el organismo nacional competente de transporte terrestre de cada país miembro, será quien conozca y sancione de acuerdo con el procedimiento establecido en la Decisión 467 de 1999, por las infracciones contra las normas comunitarias, sobre transporte de mercancías por carretera cometidas en su territorio, por los transportistas autorizados para el efecto”*

**Decreto 1016 de 2000 Artículo 4º. Modificado artículo 6 Decreto 2741 de 2001.** Funciones La Superintendencia de Puertos y Transporte, en consonancia con la Ley 01 de 1991 y de conformidad con los artículos 41 y 44 del Decreto 101 de 2000 ejercerá las siguientes funciones:

1. Velar por el desarrollo de los principios de libre acceso, calidad y seguridad, en la prestación del servicio de transporte y de la infraestructura de transporte.
2. Inspeccionar, vigilar y controlar el cumplimiento de las normas internacionales, leyes, decretos, regulaciones, reglamentos y actos administrativos que regulen los modos de transporte.
3. Sancionar y aplicar las sanciones correspondientes por violación a las normas nacionales, internacionales, leyes, decretos, regulaciones, reglamentos y actos administrativos que regulen los modos de transporte, en lo referente a la adecuada prestación del servicio y preservación de la infraestructura de transporte de conformidad con las normas sobre la materia.
4. Inspeccionar, vigilar y controlar el cumplimiento de las normas nacionales de tránsito, y sancionar y aplicar las sanciones correspondientes salvo en materia de tránsito terrestre automotor, aéreo y marítimo.
5. Inspeccionar y vigilar los contratos de concesión destinados a la construcción, rehabilitación, administración, operación, explotación y/o mantenimiento de la infraestructura de transporte, de conformidad con las especificaciones mínimas, normas, marcos técnicos, operativos y financieros, indicadores de evaluación y lineamientos contractuales mínimos que en la materia defina la Comisión de Regulación del Transporte, CRTR, sin perjuicio de las funciones de interventoría de obra o renegociación de contratos propias de las entidades ejecutoras.
6. Evaluar la gestión financiera, técnica y administrativa y la calidad del servicio de las empresas de servicio de transporte y concesionarios en general para efectos de los contratos respectivos, de acuerdo con los indicadores y parámetros definidos por la Comisión de Regulación del Transporte y publicar sus evaluaciones.
7. Proporcionar en forma oportuna de conformidad con las normas sobre la materia, la información disponible que le sea solicitada.
8. Acordar con las empresas a que se refiere el numeral 6 del presente artículo, en los casos que el Superintendente estime necesario, programas de gestión dirigidos a procurar su ajuste a los indicadores definidos por la Comisión de Regulación del Transporte.
9. Absolver en el ámbito de su competencia las consultas que sean sometidas a su consideración por la Comisión de Regulación del Transporte, el Ministerio de Transporte, las demás entidades del sector y los particulares.
10. Vigilar el cumplimiento de las normas sobre el parque automotor y de los fondos creados para el efecto y aplicar las sanciones que se reglamenten en desarrollo de esta función.

11. Inspeccionar y vigilar la administración de los puertos fluviales a cargo de la Nación, en coordinación con la entidad territorial y/o corporaciones respectivas.
12. Expedir la autorización, registro o licencia de funcionamiento de los operadores portuarios y demás intermediarios de la actividad portuaria, de conformidad con la ley y con la regulación sobre la materia, sin perjuicio de las atribuciones que sobre actividades conexas y auxiliares al modo de transporte marítimo que generen servicio portuario deban ser licenciadas y autorizadas previamente por la autoridad marítima nacional.
13. Asumir, de oficio o por solicitud de cualquier autoridad o cualquier persona interesada, la investigación de las violaciones de las normas sobre transporte, la adecuada prestación del servicio público de transporte y el desarrollo de la gestión de infraestructura del sector transporte.
14. 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.
15. Solicitar documentos e información general, inclusive los libros de comercio, así como practicar las visitas, inspecciones y pruebas que sean necesarias para el cumplimiento del objeto de su delegación y funciones.
16. Asumir directamente, o por medio de personas especialmente designadas o contratadas para ello y en forma temporal, la prestación de los servicios propios de una Sociedad Portuaria, 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.
17. Emitir concepto dentro del ámbito de su competencia 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.
18. Establecer los parámetros de administración y control del sistema de cobro de las tasas de vigilancia que le competan a esta Superintendencia.
19. Establecer mediante actos de carácter general las metodologías, criterios y demás elementos o instrumentos técnicos específicos necesarios para el cumplimiento de sus funciones dentro del marco que éstas establecen.
20. Fijar los derechos que deban sufragar los sujetos vigilados con ocasión de los servicios administrativos que se desarrollen en ejercicio de la actividad de inspección, vigilancia y control que corresponde a la Supertransporte.
21. Todas las demás que se le atribuyan de conformidad con la ley.

## **LIBRO SEPTIMO**

### **CONTROL OPERATIVO**

#### **SECCIÓN I**

#### **DISPOSICIONES GENERALES**

***Ley 1310 de 2009 Artículo 3°. Profesionalismo.*** La actividad de Agente de Tránsito y Transporte es una profesión y como tal deberán recibir una formación académica integral acorde con su rango que permita una promoción profesional, cultural y social

con acento en la instrucción ética, moral, física, ecológica, de liderazgo y de servicio comunitario.

Para efectos de la formación técnica en la materia, exigida para desempeñarse como autoridad de tránsito y transporte, los organismos de tránsito con jurisdicción en las capitales de departamento podrán crear escuelas no formales encargadas de dicha formación académica, cumpliendo con el pensum reglamentado por el Ministerio de Transporte o en su defecto para esta capacitación o la tecnológica se contratara con Universidades Públicas reconocidas.

**Parágrafo 1°.** El Ministerio de Transporte, dentro de los seis (6) meses siguientes a la publicación de la presente ley, fijará los parámetros para actualizar el pensum de capacitación, inducción, reinducción y formación técnica para será gente de tránsito.

**Parágrafo 2°.** Los organismos de tránsito y transporte deberán organizar como mínimo anualmente un (1) curso de actualización en normas y procedimientos de tránsito y transporte, seguridad vial y policía judicial, relaciones humanas, éticas y morales dirigido a todos sus empleados e impartidos por personas o entidades idóneas en el ramo.

**Ley 1310 de 2009 Artículo 4°.** *Jurisdicción.* Sin perjuicio de la colaboración que deben prestar las distintas autoridades de tránsito, cada una de ellas ejercerá sus funciones en el territorio de su jurisdicción, de la siguiente manera: La Policía de Carreteras de la Policía Nacional en las carreteras nacionales; los agentes de tránsito de los organismos departamentales en aquellos municipios donde no hayan organismos de tránsito; los agentes de tránsito municipales o distritales en el perímetro urbano y rural de sus municipios.

**Jurisprudencia: Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Concepto 1795 del 14 de diciembre de 2006:**

"Los competentes para ejercer el control de tránsito y transporte dentro de los terminales de transporte son los agentes de tránsito municipal o distrital."

Cada organismo de tránsito contará con un solo cuerpo especializado de agentes de tránsito y transporte, que actuará únicamente en su respectiva jurisdicción (o bajo convenios con otros municipios), los cuales por su rango de autoridad y tener funciones de policía judicial no podrán ser objeto de delegación o contratar con particulares.

**Jurisprudencia: Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Concepto 1826 del 20 de septiembre de 2007.**

*Para el ejercicio de las funciones de agentes de tránsito en su respectiva jurisdicción, las entidades territoriales pueden celebrar contratos con los cuerpos especializados de policía urbana de tránsito de la Policía Nacional, pero no con particulares, sean personas naturales o jurídicas*

**Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 254071 del 24 de junio de 2009:** "... la ley define quiénes tienen la calidad de autoridades de tránsito, establece una distribución de competencias entre los niveles de la administración territorial y determina la manera como deberá articularse el ejercicio de las mismas. Como regla básica de esa articulación se dispone que el manejo del tránsito en el territorio de su respectiva jurisdicción sea competencia primaria de los municipios y que solo en ausencia de autoridad de tránsito en el nivel municipal de la Administración, la función sea asumida por las secretarías departamentales de tránsito."

**Comentario de Editor:** La organización y dirección de lo relacionado con el tránsito y el transporte es, en el ámbito de sus respectivas jurisdicciones, una competencia de las entidades territoriales, las cuales, con sujeción a la ley y en ejercicio de su autonomía, podrán establecer los mecanismos, crear las dependencias que estimen necesarias o suscribir los acuerdos o convenios que consideren necesarios para el efecto.

Tales autoridades, para el ejercicio de sus competencias y de las funciones que les han sido asignadas por la ley, deberán obrar con estricto apego al principio de coordinación que garantice la articulación de los niveles nacional y territorial. En este sentido, las autoridades públicas poseen la prerrogativa Constitucional de actuar de manera armónica y coordinada en el cumplimiento de sus funciones y en la consecución de los objetivos para los cuales fueron creadas.

A más de lo anterior, la Ley 1310 de 2.009 no modifica el artículo 3º del Código Nacional de Tránsito ya citado, que establece cuales son las autoridades de tránsito y dentro de las que se incluyen los cuerpos especializados de policía de tránsito urbano y los agentes de tránsito y transporte, limitándose a señalar que *“cada organismo de tránsito contará con un solo cuerpo especializado de agentes de tránsito y transporte que actuará únicamente en su respectiva jurisdicción (o bajo convenios con otros municipios)”*<sup>213</sup>.

Es dable anotar que por no existir en nuestro Ordenamiento Jurídico regulación específica para la creación y funcionamiento de los agentes de tránsito de los organismos de tránsito, como si existe para los cuerpos especializados de policía de tránsito urbano y de carreteras, el Congreso de la República expidió la Ley 1310 de 2009, tendiente a establecer el marco jurídico y las pautas generales para la creación, por parte de las entidades territoriales que a bien lo dispongan, del cuerpo de agentes de tránsito en su respectiva jurisdicción.

Ahora bien, el párrafo 1º del artículo 7º de la ley 769 dispone que la Policía Nacional, con los servicios especializados de policía de carreteras y policía urbana de tránsito, contribuirá con la misión de brindar seguridad y tranquilidad a los usuarios de la red vial nacional y el párrafo 4º faculta a los alcaldes y gobernadores a suscribir convenios para el control del tránsito. En este sentido, no tendría ninguna razón el argumento relacionado con que la ley 1310 de 2.009 impide que los municipios, distritos o departamentos confíen el manejo del tránsito de su jurisdicción a la policía de tránsito urbano.

En consecuencia, ley 1310 de 2.009 no riñe ni contradice los postulados expuestos en la ley 769 de 2.002, en el sentido de permitir que coexistan, en la jurisdicción de un municipio, distrito o departamento, los cuerpos de control de tránsito conformados por agentes de tránsito y transporte y miembros de la policía nacional en su componente de policía de tránsito urbano y por el contrario son complementarias y su finalidad es dotar a las autoridades territoriales de las herramientas que le permitan cumplir efectivamente su función de control del tránsito.

No obstante lo anterior, cabe recalcar que la vinculación de los agentes de tránsito y transporte, en su componente laboral y prestacional, estará a cargo del organismo de tránsito de la respectiva jurisdicción, mientras que la vinculación del cuerpo de policía de tránsito urbano se circunscribirá a la existencia de un contrato o convenio suscrito entre el organismo de tránsito y la Dirección General de la Policía Nacional.

**Ley 1310 de 2009 Artículo 5º. Funciones Generales.** Los cuerpos de agentes de tránsito y transporte de las Entidades Territoriales están instituidos para velar por el cumplimiento del régimen normativo del tránsito y transporte y garantizar la libre locomoción de todos los ciudadanos y ejercer de manera permanente, las funciones de:

- 1. Policía Judicial.** Respecto a los hechos punibles de competencia de las autoridades de tránsito de acuerdo al Código de Procedimiento Penal y Código Nacional de Tránsito.
- 2. Educativa.** A través de orientar, capacitar y crear cultura en la comunidad respecto a las normas de tránsito y transporte.

---

<sup>213</sup> Artículo 4 ley 1310 de 2.009

3. **Preventiva.** De la comisión de infracciones o contravenciones, regulando la circulación vehicular y peatonal, vigilando, controlando e interviniendo en el cumplimiento de los procedimientos técnicos, misionales y jurídicos de las normas de tránsito.
4. **Solidaridad.** Entre los cuerpos de agentes de tránsito y transporte, lo comunidad y demás autoridades.
5. **Vigilancia cívica.** De protección de los recursos naturales relacionados con lo calidad del medio ambiente y lo ecología, en los ámbitos urbanos y rural contenidos en los actuales normas ambientales y de tránsito y transporte sus empleados e impartidos por personas o entidades idóneas en el ramo.

## SECCIÓN II DE LA JERARQUÍA, CREACIÓN E INGRESO

**Ley 1310 de 2009 Artículo 6°. Jerarquía.** Es la organización interno del grupo de control vial que determino el mundo en formo ascendente o descendente. Lo jerarquía 01 interior de estos cuerpos paro efectos de su organización, nivel jerárquico del empleo en carrera administrativa, denominación del empleo, lo mismo que paro todos los obligaciones y derechos consagrados en esto Ley será lo determinado en el presente artículo.

Lo profesión de agente de tránsito por realizar funciones que exigen el desarrollo de procesos y procedimientos en labores técnicos misionales y de apoyo, así como los relacionados con lo aplicación de lo ciencia y lo tecnología como policía judicial. Pertenece en carrera administrativa 01 nivel técnico y comprenderá los siguientes grados en escalo descendente:

CÓDIGO	DENOMINACIÓN	NIVEL
290	Comandante de Tránsito	Profesional
338	Subcomandante de tránsito	Técnico
339	Técnico Operativo de tránsito	Técnico
340	Agentes de Tránsito	Técnico

**Parágrafo.** No todas las Entidades Territoriales tendrán necesariamente lo totalidad de los Códigos y denominaciones estos serán determinados por las necesidades del servicio.

**Ley 1310 de 2009 Artículo 7°. Requisitos de creación e ingreso.** Paro ingresara los cuerpos de agentes de tránsito y transporte de las entidades territoriales se requiere, además:

1. Ser colombiano con situación militar definido.

2. Poseer licencia de conducción de segundo (2°) y cuarto (4°) categoría como mínimo.
3. No haber sido condenado en cualquier época por sentencia judicial, pena privativa de la libertad, excepto por delitos políticos culposos.
4. Ser mayor de edad.
5. Cursar y aprobar el programa de capacitación (cátedra de formación e intensidad mínimo establecido por la autoridad competente).
6. Poseer diploma de bachiller, certificado o constancia de su trámite.

**Parágrafo.** Para la creación de los cargos de agentes de tránsito y transporte de las entidades territoriales deberá evaluarse la conveniencia y oportunidad según el número de habitantes y la cantidad de vehículos que transitan en el Municipio.

### **SECCIÓN III MORALIZACIÓN Y SISTEMA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA**

**Ley 1310 de 2009 Artículo 9°. Moralización.** Los cuerpos de agentes de tránsito son responsables de su moralización, por lo tanto crearan tribunales o comités de ética, los cuales emitirán conceptos sobre el desempeño, conducta, comportamiento de sus componentes, que deberán ser atendidos por los jefes de las dependencias de tránsito.

**Ley 1310 de 2009 Artículo 10. Sistema de participación ciudadana.** Los cuerpos de agentes de tránsito y transporte de las Entidades Territoriales desarrollarán un sistema de participación ciudadana, con el objeto de fortalecer las relaciones entre el ciudadano y la institución, estableciendo mecanismos efectivos para que se expresen y sean atendidos distintos intereses sectoriales y regionales. atinentes al servicio de los agentes de tránsito.

**Ley 1310 de 2009 Artículo 11. Comisión de tránsito y participación ciudadana.** Créase la Comisión de Tránsito y Participación Ciudadana, como mecanismo del más alto nivel, encargada de orientar y fiscalizar las relaciones entre la ciudadanía, los agentes de tránsito de las Entidades Territoriales y las autoridades administrativas. Esta comisión tiene por objeto atender las necesidades de distintos grupos sociales, con relación a los asuntos de tránsito y transporte, y emitir recomendaciones sobre el conjunto de normas procedimentales y de comportamiento que regulan los servicios de la institución.

**Ley 1310 de 2009 Artículo 12. Composición.** La Comisión de Tránsito de las Entidades Territoriales y Participación Ciudadana, estará integrada por:

1. El Alcalde o Gobernador, en cada nivel territorial o su delegado.
2. Un miembro del Consejo Territorial de Planeación.
3. Un delegado del Sindicato de Empleados de Tránsito y Transporte.
4. Un representante de las Juntas de Acción Comunal.
5. Un representante de las Empresas del Transporte.
6. Un representante de los Agentes de Tránsito.
7. Un delegado del Consejo Municipal o Asamblea Departamental, de acuerdo al ente territorial al cual esté adscrito el organismo de tránsito.

**Ley 1310 de 2009 Artículo 13. Funciones.** Son funciones básicas de la Comisión de Tránsito Territorial y Participación Ciudadana:

1. Proponer iniciativas para fortalecer la acción preventiva de los funcionarios públicos de los organismos de tránsito de entes territoriales de tránsito, frente a la sociedad, así como prevenir la comisión de faltas, delitos y omisiones.
2. Proponer iniciativas y mecanismos tendientes a determinar en forma prioritaria una orientación ética, civilista, democrática, educativa y social en la relación comunidad-agentes de tránsito y demás servidores públicos.
3. Promover la participación ciudadana en los asuntos de tránsito y transporte, en los niveles Departamental y Municipal.
4. Recomendar el diseño de mecanismo, proyectos, programas de planeación, prevención, seguridad y control vial, para asegurar el compromiso de la comunidad-agentes de tránsito y entidades del Estado con el apoyo y participación del Fondo de Prevención Vial.
5. Recomendar programas de desarrollo, salud, vivienda, educación y bienestar para los funcionarios de los organismos de tránsito en los entes territoriales.
6. Recomendar la ampliación de los grupos de control vial en cada ente territorial.
7. Las demás que los Entes Territoriales les asignen con relación al tránsito y transporte de la localidad.

**Parágrafo.** El Director o Secretario de tránsito territorial convocará cada tres meses a la Comisión de Tránsito Territorial y Participación Ciudadana.

#### **SECCIÓN IV UNIFORMES, USO Y DISPOSICIONES FINALES**

**Ley 1310 de 2009 Artículo 14. Uniforme y uso.** El Gobierno Nacional expedirá la reglamentación pertinente para definir los aspectos relacionados al uso de los uniformes, diseños y demás aspectos que permitan la identificación de los agentes de tránsito en los entes territoriales.

Estos empleados en servicio activo tendrán derecho a que la respectiva entidad les suministre en forma gratuita, tres (3) dotaciones anuales de uniforme completo, insignias, distintivos y equipo de acuerdo con la reglamentación que expida cada ente territorial. Esta prestación no es salario, ni se computará como factor del mismo en ningún caso.

**Ley 1310 de 2009 Artículo 15. Disposiciones finales.** El Gobierno Nacional dentro de los noventa (90) días a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, expedirá la reglamentación que permita la puesta en funcionamiento de esta Ley.

**Parágrafo Transitorio.** La Comisión Nacional del Servicio Civil podrá hacer las modificaciones necesarias a la convocatoria 001 de 2005 con base en la presente Ley.

## LIBRO OCTAVO

### DISPOSICIONES FINALES

**Ley 336 de 1996 Artículo 52.** Confiérase 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.

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 53º.** *Servicio no autorizado.* Entiéndase por servicio no autorizado, el que se realiza a través de un vehículo automotor de servicio público, sin el permiso o autorización correspondiente para la prestación del mismo; o cuando este se preste contrariando las condiciones inicialmente otorgadas.

**Comentario del Editor:** Se considera servicio no autorizado no solo la prestación del servicio público de transporte en vehículos particulares sino también cuando se presta en una modalidad diferente a la que está autorizado el vehículo o cuando el vehículo presta el servicio por fuera del radio de acción que de acuerdo con el reglamento tiene la modalidad en la cual está vinculado

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 54º.** *Informe de infracciones de transporte.* Los agentes de control levantarán las infracciones a las normas de transporte en el formato que para el efecto reglamentará el Ministerio de Transporte. El informe de esta autoridad se tendrá como prueba para el inicio de la investigación administrativa correspondiente.

**Reglamentación.** Resolución 10800 de 2003

**Resolución 10800 de 2003 Artículo 1º.** *Codificación.* La codificación de las infracciones a las normas de transporte público terrestre automotor será la siguiente:

#### **Sanciones a las empresas de transporte público terrestre automotor colectivo, metropolitano, distrital y municipal de pasajeros o mixto**

- 400 No informar a la autoridad de transporte competente los cambios de sede o de domicilio principal.
- 401 No mantener actualizada la relación del equipo con el cual presta el servicio.
- 402 No suministrar la información que le haya sido solicitada y que no repose en los archivos de la entidad solicitante.
- 403 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.
- 404 Permitir la prestación del servicio en vehículos sin Tarjeta de Operación o con esta vencida.
- 405 No expedir 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.
- 406 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.
- 407 No gestionar, obtener y suministrar oportunamente los documentos que sustentan la operación de los equipos, cuando el propietario, poseedor o tenedor del equipo haya entregado dentro de los términos legales a la empresa la documentación requerida para dicho trámite.
- 408 Exigir u obligar a los propietarios de los vehículos vinculados a comprar acciones de la empresa.
- 409 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.
- 410 Exigir sumas de dinero por desvinculación o por expedición de paz y salvo.
- 411 Modificar el nivel de servicio autorizado.

- 412 Permitir la prestación del servicio en vehículos sin las necesarias condiciones de seguridad.
- 413 Retener por obligaciones contractuales o sin justa causa legal los documentos que sustentan la operación de los equipos.
- 414 Exigir documentos adicionales a los establecidos en la ley, para el trámite de los documentos que soportan la operación.
- 415 Negarse, sin justa causa legal a expedir paz y salvo.
- 416 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.
- 417 No mantener vigentes las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas, que las ampare, incluyendo a todos los vehículos vinculados, de los riesgos inherentes a la actividad transportadora.
- 418 Permitir la operación de los equipos por personas no idóneas.
- 419 Carecer de un programa y sistema de mantenimiento preventivo para los vehículos.
- 420 Permitir la prestación del servicio en vehículos conducidos por personas en estado de embriaguez o bajo efectos de sustancias alucinógenas.
- 421 No implementar el plan de rodamiento del parque automotor de la empresa o no reportarlo semestralmente o cuando sea modificado antes de este plazo.
- 422 Permitir la prestación del servicio excediendo la capacidad transportadora autorizada, en número de pasajeros, de conformidad en lo establecido en la Ficha de Homologación.
- 423 Exceder la capacidad transportadora autorizada a la empresa.
- 424 No mantener en operación los mínimos de capacidad transportadora autorizada.
- 425 Alterar la tarifa.
- 426 Despachar servicios de transporte en rutas o recorridos no autorizados.
- 427 Negarse sin justa causa a expedir oportunamente la Planilla de Despacho.
- 428 Cobrar valor alguno por la expedición de la Planilla de Despacho.
- 429 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.

**Sanciones a 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**

- 430 No mantener el vehículo en óptimas condiciones de comodidad y aseo.
- 431 No aportar oportunamente los documentos necesarios para tramitar los documentos que soportan la operación de los equipos.
- 432 No hacer el aporte correspondiente al Fondo de Reposición.
- 433 Negarse a prestar el servicio sin causa justificada.
- 434 No retirar los distintivos de la empresa de la cual se desvincula.
- 435 Prestar el servicio en un radio de acción diferente al autorizado.
- 436 No portar la Planilla de Despacho en las rutas autorizadas.
- 437 No portar los documentos que soportan la operación de los equipos.

**Sanciones a las empresas de transporte público terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi**

- 438 No informar a la autoridad de transporte competente los cambios de sede o de domicilio principal.
- 439 No mantener actualizada la relación del equipo con el cual presta el servicio.
- 440 No suministrar la información que le haya sido solicitada y que no repose en los archivos de la entidad solicitante.
- 441 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.
- 442 Permitir la prestación del servicio en vehículos sin Tarjeta de Operación o con esta vencida.
- 443 No expedir a los propietarios de los vehículos vinculados un extracto en el cual se discriminen los rubros y montos cobrados y pagados por cada concepto derivados del Contrato de Vinculación.
- 444 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.
- 445 No reportar oportunamente a la autoridad competente la información de los conductores que se encuentren registrados ante la empresa.

- 446 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.
- 447 No gestionar, obtener y suministrar oportunamente los documentos que sustentan la operación de los equipos, cuando el propietario, poseedor o tenedor del equipo haya entregado dentro de los términos legales a la empresa la documentación requerida para dicho trámite.
- 448 Exigir u obligar a los propietarios de los vehículos vinculados a comprar acciones de la empresa.
- 449 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.
- 450 Exigir sumas de dinero por desvinculación o por expedición de paz y salvo.
- 451 Permitir la prestación del servicio en vehículos sin las necesarias condiciones de seguridad.
- 452 Retener por obligaciones contractuales o sin justa causa legal los documentos que sustentan la operación de los equipos.
- 453 Exigir documentos adicionales a los establecidos en la ley para el trámite de los documentos que soportan la operación.
- 454 Negarse sin justa causa legal a expedir paz y salvo.
- 455 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.
- 456 No mantener vigentes las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas, que las ampare, incluyendo a todos los vehículos vinculados, de los riesgos inherentes a la actividad transportadora.
- 457 Permitir la operación de los equipos por personas no idóneas.
- 458 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.
- 459 Negarse sin justa causa legal a expedir oportunamente la Tarjeta de Control.
- 460 Cobrar valor alguno por la expedición de la Tarjeta de Control.

**Sanciones a los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte público terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi**

- 461 No mantener el vehículo en óptimas condiciones de comodidad y aseo.
- 462 No aportar oportunamente los documentos necesarios para tramitar los documentos que soportan la operación de los equipos.
- 463 Negarse a prestar el servicio sin causa justificada.
- 464 No retirar los distintivos de la empresa de la cual se desvincula.
- 465 Prestar el servicio de transporte en un radio de acción diferente al autorizado, sin portar la Planilla de Viaje Ocasional.
- 466 No portar la Tarjeta de Control.
- 467 No portar los documentos de transporte que sustentan la operación de los equipos.

**Sanciones a las empresas de transporte público colectivo de pasajeros y mixto por carretera**

- 468 No informar a la autoridad de transporte competente los cambios de sede o de domicilio principal.
- 469 No mantener actualizada la relación del equipo con el cual presta el servicio.
- 470 No suministrar la información que le haya sido solicitada y que no repose en los archivos de la entidad solicitante.
- 471 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.
- 472 Permitir la prestación del servicio en vehículos sin Tarjeta de Operación o con esta vencida.
- 473 No expedir a los propietarios de los vehículos vinculados un extracto en el cual se discriminen los rubros y montos cobrados y pagados por cada concepto derivados del Contrato de Vinculación.
- 474 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.
- 475 No gestionar, obtener y suministrar oportunamente los documentos que sustentan la operación de los equipos, cuando el propietario, poseedor o tenedor del equipo haya entregado dentro de los términos legales a la empresa la documentación requerida para dicho trámite.
- 476 Exigir u obligar a los propietarios de los vehículos vinculados a comprar acciones de la empresa.

- 477 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.
- 478 Exigir sumas de dinero por desvinculación o por expedición de paz y salvo.
- 479 Modificar el nivel de servicio autorizado.
- 480 Permitir la prestación del servicio en vehículos sin las necesarias condiciones de seguridad.
- 481 Retener por obligaciones contractuales o sin justa causa legal los documentos que sustentan la operación de los equipos.
- 482 Exigir documentos adicionales a los establecidos en la ley, para el trámite de los documentos que soportan la operación.
- 483 Negarse sin justa causa legal a expedir paz y salvo.
- 484 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.
- 485 No mantener vigentes las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas, que las ampare, incluyendo a todos los vehículos vinculados, de los riesgos inherentes a la actividad transportadora.
- 486 Permitir la operación de los vehículos por personas no idóneas.
- 487 Carecer de un programa y sistema de mantenimiento preventivo para los vehículos.
- 488 Permitir la prestación del servicio en vehículos conducidos por personas en estado de embriaguez o bajo efectos de sustancias alucinógenas.
- 489 No implementar el plan de rodamiento del parque automotor de la empresa o no reportarlo semestralmente o cuando sea modificado antes de este plazo.
- 490 Permitir la prestación del servicio excediendo la capacidad transportadora autorizada, en número de pasajeros, de conformidad con lo establecido en la Ficha de Homologación.
- 491 Exceder la capacidad transportadora autorizada a la empresa.
- 492 No mantener en operación los mínimos de capacidad transportadora autorizada.
- 493 Alterar la tarifa.
- 494 Despachar servicios de transporte en rutas o recorridos no autorizados.
- 495 Permitir la prestación del servicio en rutas y horarios sin planilla de despacho.
- 496 No tener Fondo de Reposición, ni reportar ante la autoridad competente los valores consignados.
- 497 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.

**Sanciones a propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte público terrestre automotor de pasajeros y mixto por carretera**

- 498 No mantener el vehículo en óptimas condiciones de comodidad y aseo.
- 499 No aportar oportunamente los documentos necesarios para tramitar los documentos que soportan la operación de los equipos.
- 500 No hacer el aporte correspondiente al fondo de reposición.
- 501 Negarse a prestar el servicio sin causa justificada.
- 502 No retirar los distintivos de la empresa de la cual se desvincula.
- 503 Prestar el servicio en un radio de acción diferente al autorizado.
- 504 No portar la Planilla de Despacho en las rutas autorizadas.
- 505 No portar la planilla de viaje ocasional cuando se presta el servicio en rutas no autorizadas a la empresa.

**Sanciones a las empresas de transporte público terrestre automotor especial**

- 506 No informar a la autoridad de transporte competente los cambios de sede o de domicilio principal.
- 507 No mantener actualizada la relación del equipo con el cual presta el servicio.
- 508 No suministrar la información que le haya sido solicitada y que no repose en los archivos de la entidad solicitante.
- 509 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.
- 510 Permitir la prestación del servicio en vehículos sin Tarjeta de Operación o con esta vencida.
- 511 No expedir a los propietarios de los vehículos vinculados un extracto en el cual se discriminen los rubros y montos cobrados y pagados por cada concepto derivados del Contrato de Vinculación.
- 512 No contar con el sistema de comunicaciones bidireccional exigido para la operación del servicio, o no tenerlo en perfecto estado de funcionamiento.

- 513 Prestar el servicio de transporte escolar, sin acompañante.
- 514 No gestionar, obtener y suministrar oportunamente los documentos que sustentan la operación de los equipos, cuando el propietario, poseedor o tenedor del equipo haya entregado dentro de los términos legales a la empresa la documentación requerida para dicho trámite.
- 515 Exigir u obligar a los propietarios de los vehículos vinculados a comprar acciones de la empresa.
- 516 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.
- 517 Exigir sumas de dinero por desvinculación o por expedición de paz y salvo.
- 518 Permitir la prestación del servicio sin llevar el Extracto del Contrato.
- 519 Permitir la prestación del servicio sin llevar el Extracto del Contrato debida y totalmente diligenciado por la empresa, o con tachaduras o enmendaduras.
- 520 Permitir la prestación del servicio en vehículos sin las necesarias condiciones de seguridad.
- 521 Retener por obligaciones contractuales o sin justa causa legal los documentos que sustentan la operación de los equipos.
- 522 Exigir documentos adicionales a los establecidos en la ley, para el trámite de los documentos que soportan la operación.
- 523 Negarse, sin justa causa legal a expedir paz y salvo.
- 524 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.
- 525 No mantener vigentes las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas, que las ampare, incluyendo a todos los vehículos vinculados, de los riesgos inherentes a la actividad transportadora.
- 526 Permitir la operación de los equipos por personas no idóneas.
- 527 Carecer de un programa y sistema de mantenimiento preventivo para los vehículos.
- 528 Permitir la prestación del servicio en vehículos conducidos por personas en estado de embriaguez o bajo efectos de sustancias alucinógenas.
- 529 No implementar el plan de rodamiento del parque automotor de la empresa y no reportarlo cada vez que presente modificaciones.
- 530 Permitir la prestación del servicio, llevando pasajeros de pie o excediendo la capacidad autorizada en número de pasajeros, establecida en la ficha de homologación.
- 531 Prestar el servicio público de transporte en otra modalidad de servicio.
- 532 Expedir Extractos del Contrato sin la existencia real de los mismos.
- 533 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.

#### **Sanciones a los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte público terrestre automotor especial**

- 534 No mantener el vehículo en óptimas condiciones de comodidad y aseo.
- 535 No aportar oportunamente los documentos necesarios para tramitar los documentos que soportan la operación de los equipos.
- 536 No verificar que el sistema de comunicación bidireccional del vehículo se encuentra en perfecto estado de funcionamiento.
- 537 No retirar los distintivos de la empresa de la cual se desvincula.
- 538 Prestar el servicio sin llevar el Extracto del Contrato.
- 539 Prestar el servicio sin llevar el Extracto del Contrato debida y totalmente diligenciado por la empresa, o con tachaduras o enmendaduras.

#### **Sanciones a los propietarios de vehículos particulares de transporte escolar**

- 540 No reportar ante la autoridad que le otorgó el servicio, los cambios de domicilio.
- 541 No mantener el vehículo en óptimas condiciones de comodidad y aseo.
- 542 Prestar el servicio de transporte escolar sin portar el permiso expedido por la autoridad municipal competente o con este vencido.
- 543 Prestar el servicio de transporte escolar sin portar los distintivos exigidos para la operación.
- 544 Prestar el servicio sin llevar el adulto acompañante.
- 545 Prestar el servicio sin contar con el sistema de comunicaciones en perfecto estado de funcionamiento.

- 546 No mantener vigentes los seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidos en las disposiciones vigentes.
- 547 No mantener el vehículo en óptimas condiciones de seguridad.

#### **Sanciones a las entidades educativas con equipos propios o empresas privadas con equipos propios dedicados al transporte de sus estudiantes o asalariados**

- 548 Carecer de un programa y sistema de mantenimiento preventivo para los vehículos.
- 549 Permitir la prestación del servicio en vehículos conducidos por personas no idóneas.
- 550 No contar, para la prestación del servicio con la presencia de un adulto acompañante.
- 551 No mantener vigentes pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual que ampara los riesgos inherentes al transporte.

#### **Sanciones a las empresas de transporte público terrestre automotor de carga**

- 552 No informar a la autoridad de transporte competente los cambios de sede o de domicilio principal.
- 553 No suministrar la información que legalmente le haya sido solicitada y que no repose en los archivos de la entidad solicitante.
- 554 Exigir u obligar a los propietarios de los vehículos vinculados a comprar acciones de la misma.
- 555 No expedir el Manifiesto Único de Carga.
- 556 Permitir la prestación del servicio sin el correspondiente Manifiesto Único de Carga.
- 557 No mantener vigentes las pólizas exigidas por la ley.
- 558 Permitir la prestación del servicio en vehículos no homologados por el Ministerio de Transporte o quien haga sus veces.
- 559 Trasladar valor del monto de la prima del seguro de que trata el **artículo 994** del Código de Comercio y las normas reglamentarias al propietario del vehículo que efectúa la movilización de las mercancías.
- 560 Permitir, facilitar, estimular, propiciar, autorizar, o exigir el transporte de mercancías con peso superior al autorizado, sin portar el permiso correspondiente.
- 561 Permitir la operación de vehículos con mercancías que excedan las dimensiones permitidas, sin portar el permiso correspondiente.
- 562 No desarrollar programas de mantenimiento preventivo de los equipos propios.
- 563 Negarse, sin justa causa legal a expedir paz y salvo.
- 564 Despachar carga en vehículos que no sean de servicio público.
- 565 Prestar el servicio público sin estar constituido como operador o empresa autorizada para este fin.
- 566 Retener por obligaciones contractuales los equipos o los documentos propios de la operación.
- 567 Carecer de un programa y sistema de mantenimiento preventivo para los vehículos propios.
- 568 Exigir documentos adicionales a los establecidos en la ley, para el trámite de los documentos que soportan la operación.
- 569 Permitir la prestación del servicio público de carga sin las necesarias condiciones de seguridad.
- 570 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.

#### **Sanciones a los propietarios, tenedores o poseedores de vehículos de transporte de carga**

- 571 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.
- 572 Prestar el servicio de transporte de carga sin portar el Manifiesto Único de Carga.
- 573 Permitir o prestar el servicio en vehículos no homologados por el Ministerio de Transporte o quien haga sus veces.
- 574 Negarse a prestar el servicio público de transporte de carga sin justa causa.

#### **Sanciones a los remitentes de la carga**

- 575 Contratar la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, con empresas de transporte no habilitadas, o hacerlo directamente con el propietario, poseedor o tenedor de un vehículo de servicio público o de servicio particular, salvo lo establecido en el Decreto 2044 del 30 de septiembre de 1988.

## **Sanciones a remitentes de la carga, empresas de transporte, propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte público terrestre automotor de carga**

### **- Condiciones económicas mínimas**

576 Pactar el servicio público de transporte terrestre automotor de carga por debajo de las condiciones económicas mínimas establecidas por la autoridad competente, cuando estas se encuentren reguladas.

### **- Suspensión de la licencia, registros, habilitaciones o permisos de operación**

577 Haber 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.

578 No cumplir con la obligación de acreditar, dentro de la oportunidad señalada, las condiciones exigidas para mejorar la seguridad en la prestación del servicio o en la actividad de que se trate.

### **Cancelación de las licencias, registros, habilitaciones o permisos de operación de las empresas de transporte**

579 Las condiciones de operación, técnicas, de seguridad y financieras, que dieron origen a su otorgamiento de las licencias, registros, habilitaciones o permisos de operación de las empresas de transporte, no corresponden a la realidad, una vez vencido el término, no inferior a tres meses, que se le conceda para superar las deficiencias presentadas.

580 De manera injustificada la empresa transportadora, se encuentre en cesación de actividades o de los servicios autorizados.

581 La persona jurídica titular de la empresa de transporte concurre cualquiera de las causales de disolución contempladas en la ley o en sus estatutos.

582 Alterar el servicio como elemento componente de los procesos relacionados con el establecimiento de tarifas, o como factor perturbador del Orden Público.

583 Hay 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 la Ley 336 de 1996.

584 Dentro de los tres años anteriores al inicio de la investigación, se decretó la suspensión de la licencia, registro, habilitación o permiso, a lo menos en dos oportunidades.

### **- Infracciones por las que procede la inmovilización**

585 El equipo no cumple con las condiciones de homologación establecidas por la autoridad competente.

586 Cuando el equipo se encuentre prestando el servicio a una empresa de transporte cuya habilitación o Licencia se les haya suspendido o cancelado, salvo las excepciones expresamente establecidas en las disposiciones respectivas.

587 Cuando se compruebe la inexistencia o alteración de los documentos que sustentan la operación del vehículo y sólo por el tiempo requerido para clarificar los hechos.

588 Por orden de autoridad judicial.

589 Cuando se compruebe que el equipo no reúne las condiciones técnico mecánicas requeridas para su operación.

590 Cuando se compruebe que el equipo está prestando un servicio no autorizado, entendiéndose como aquel servicio que se presta a través de un vehículo automotor de servicio público sin el permiso o autorización correspondiente para la prestación del mismo; o cuando este se preste contrariando las condiciones inicialmente otorgadas. En este caso el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco (5) días, por segunda, vez 20 días, y por tercera vez, 40 días, y si existiere reincidencia, adicionalmente se sancionará con multa de cinco (5) salarios mínimos mensuales legales vigentes.

591 Cuando se compruebe que el vehículo excede los límites permitidos sobre dimensiones, peso o carga.

592 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.

593 Cuando se detecte que el vehículo 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. La inmovilización se cumplirá en el sitio que determine la Autoridad Judicial Competente.

**Resolución 10800 de 2003 Artículo 2º. Adopción de formato.** Adóptese el formato de informe de infracciones de transporte público terrestre automotor, anexo a la presente resolución y que hace parte integral de la misma.

**Resolución 10800 de 2003 Artículo 3º. Nuevas tecnologías.** Las Entidades de Control podrán implementar distintos sistemas para la elaboración de los Informes de Infracciones de Transporte Público Terrestre Automotor, siempre que los mismos contengan como mínimo los datos establecidos en el formato adoptado en la presente resolución.

**Resolución 10800 de 2003 Artículo 4º. Elaboración.** Los Agentes de Control ordenarán la impresión y reparto del Formato de Informe de Infracciones de Transporte Público Terrestre Automotor, de acuerdo con lo señalado en la codificación establecida en el artículo primero de la presente resolución y el formato anexo.

**Resolución 10800 de 2003 Artículo 5º. Aplicación.** El formato de que trata la presente resolución, deberá ponerse en aplicación a partir del primero de marzo del año 2004.

**Resolución 10800 de 2003 Artículo 6º. Disposición transitoria.** Hasta tanto entre en aplicación el nuevo Formato de Informe de Infracciones de Transporte Público Terrestre Automotor, se continuará utilizando el Formulario de Comparendo, adoptado mediante la Resolución número 17777 del 8 de noviembre de 2002. En la casilla de observaciones se especificarán los sujetos de sanción y los demás elementos que se consideren necesarios para clarificar la infracción cometida.

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 55º. Establecimientos educativos o las asociaciones de padres de familia.** Serán sancionados con multa de 6 a 10 salarios mínimos mensuales legales vigentes, los establecimientos educativos y las asociaciones de padres de familia, que contraten la prestación del servicio de transporte con empresas no habilitadas o directamente con el propietario, tenedor o conductor del equipo.

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 56º. Facilidades de pago.** Las autoridades competentes podrán adoptar las medidas para facilitar el pago de las multas, que se generen de la aplicación de este decreto, a través de la celebración de acuerdos de pago.

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 57º. Suspendido Auto del 22 de mayo de 2008 del Consejo de Estado. Incumplimiento.** Cuando el sujeto de sanción no haya dado cumplimiento a la amonestación escrita dentro de los 30 días siguientes de la ejecutoria del acto administrativo que la impuso, será sancionado con cinco (5) salarios mínimos mensuales legales vigentes.

**Providencia:** Consejo de Estado, Sección Primera, Auto del 22 de Mayo de 2008, Expediente 11001-03-24-000-2008-00098-00, CP Marco Antonio Velilla Moreno.

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 58º.** Las autoridades territoriales del orden Distrital, Metropolitano, Municipal y Departamental, no podrán establecer sanciones distintas a las contenidas en el presente decreto.

**Decreto 3366 de 2003 Artículo 59º. Vigencia.** El presente decreto rige a partir de la fecha de su publicación y deroga todas aquellas disposiciones que le sean contrarias, en especial los Decretos 176 de 2001 y 651 de 1998.

**Concepto Ministerio de Transporte N° 15449 del 19 de abril de 2005:** "De tal forma que al señalarse de manera clara que no puede haber dos (2) regímenes de sanciones paralelos y que el Decreto 3366 de 2003 deroga los Decretos 176 de 2001 y 651 de 1998 y todas las disposiciones que le sean contrarias, considera esta Oficina Jurídica salvo mejor opinión que si la Secretaría de Tránsito y Transporte está imponiendo sanciones que no se encuentran señaladas en el régimen de sanciones (Decreto 3366 de 2001), se entendería que son contrarias a este".



## INDICE NORMATIVO

### CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA:

Art. 1	17
Art. 2	17
Art. 3	17
Art. 13	17
Art. 24	17
Art. 82	21
Art. 84	21
Art. 150	21
Art. 189	22
Art. 300	23
Art. 333	23
Art. 334	23
Art. 365	24
Art. 366	25

### CODIGOS

#### CODIGO DE COMERCIO:

Art. 968	136
Art. 981	131
Art. 982	131
Art. 983	131
Art. 984	131
Art. 985	132
Art. 986	132
Art. 987	133
Art. 988	133
Art. 989	133
Art. 990	134
Art. 991	134
Art. 992	134
Art. 993	135
Art. 994	135
Art. 995	135
Art. 996	135
Art. 997	136

Art. 998	136
Art. 1000	349
Art. 1001	349
Art. 1002	349
Art. 1003	349
Art. 1004	349
Art. 1005	350
Art. 1006	350
Art. 1007	350
Art. 1008	234
Art. 1009	236
Art. 1010	236
Art. 1011	237
Art. 1012	237
Art. 1013	237
Art. 1014	237
Art. 1015	238
Art. 1016	238
Art. 1017	238
Art. 1018	238
Art. 1019	239
Art. 1020	239
Art. 1021	239
Art. 1022	239
Art. 1023	239
Art. 1024	240
Art. 1025	240
Art. 1026	240
Art. 1027	245
Art. 1028	246
Art. 1029	246
Art. 1030	246
Art. 1031	248
Art. 1032	248
Art. 1033	249
Art. 1034	249
Art. 1035	249

#### CODIGO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO

Art. 34	740
Art. 35	740

Art. 38	740	Art. 9	704
Art. 49	740	Art. 11	85
Art. 50	741	Art. 41	124
Art. 51	741	Art. 42	124
Art. 69	741	Art. 43	125
Art. 70	742	Art. 44	125
Art. 71	742	Art. 45	125
Art. 72	742	Art. 68	59
Art. 73	742		
Art. 74	742	<b>LEY 191 DE 1995:</b>	
Art. 85	742	Art. 2	119
		Art. 30	119
<b>LEYES</b>			
		<b>LEY 276 DE 1996:</b>	
<b>LEY 9 DE 1979:</b>		Art. 1	43
Art. 278		Art. 2	64
Art. 279	185		
Art. 280	185		
Art. 281	185	<b>LEY 300 DE 1996:</b>	
Art. 282	185	Art. 61	487
	186	Art. 62	487
<b>LEY 86 DE 1989:</b>		Art. 86	488
Art. 1	669	Art. 90	490
Art. 2	672	Art. 91	490
Art. 3	688	Art. 92	490
Art. 5	688		
Art. 12	691	<b>LEY 310 DE 1996:</b>	
Art. 13	692	Art. 1	674
Art. 14	693	Art. 2	693
		Art. 3	698
<b>LEY 105 DE 1993:</b>		Art. 4	698
Art. 1	26	Art. 5	698
Art. 2	47	Art. 6	699
Art. 3	48-676	Art. 7	688
Art. 4	55		
Art. 5	43	<b>LEY 336 DE 1996:</b>	
Art. 6	64	Art. 1	25
Art. 7	67-435	Art. 2	38
		Art. 3	676-26

Art. 4	56	Art. 48	734
Art. 5	56	Art. 49	735
Art. 6	58	Art. 50	740
Art. 7	58	Art. 51	740
Art. 8	38	Art. 52	756
Art. 9	86	Art. 53	118
Art. 10	88	Art. 54	118
Art. 11	88	Art. 55	118
Art. 12	94	Art. 56	120
Art. 13	94	Art. 57	120
Art. 14	101	Art. 58	121
Art. 15	101	Art. 59	66-436
Art. 16	101	Art. 60	121
Art. 17	104	Art. 61	122
Art. 18	105	Art. 62	109
Art. 19	105	Art. 63	122
Art. 20	105	Art. 64	123
Art. 21	106	Art. 65	123
Art. 22	106	Art. 66	123
Art. 23	107	Art. 67	123
Art. 24	107	Art. 85	700
Art. 25	107	Art. 86	700
Art. 26	108		
Art. 27	108		
Art. 28	108	<b>LEY 361 DE 1997:</b>	
Art. 29	109		
Art. 30	109	Art. 6	126
Art. 31	110	Art. 43	126
Art. 32	110	Art. 44	128
Art. 33	110	Art. 45	128
Art. 34	110	Art. 46	128
Art. 35	111	Art. 59	128
Art. 36	114	Art. 60	128
Art. 37	118	Art. 61	129
Art. 38	118	Art. 62	129
Art. 39	118	Art. 63	129
Art. 40	45	Art. 64	129
Art. 41	46	Art. 65	129
Art. 42	47		
Art. 43	43		
Art. 44	705	<b>LEY 488 DE 1998:</b>	
Art. 45	708		
Art. 46	708	Art. 29	700
Art. 47	733		

		Art. 29	158
		Art. 31	609
		Art. 32	168
		Art. 33	282
		Art. 41	120
		Art. 84	468
		Art. 85	62
		Art. 87	62
		Art. 88	668
		Art. 89	658
		Art. 90	612
		Art. 91	62
		Art. 92	63
		Art. 93	63
		Art. 125	736
		Art. 132	64
		Art. 141	631
		<b>LEY 903 DE 2004:</b>	
		Art. 1	642
		<b>LEY 962 DE 2005:</b>	
		Art. 68	300
		<b>LEY 1101 DE 2006:</b>	
		Art. 3	488
		Art. 12	487
		Art. 13	487
		<b>LEY 768 DE 2002:</b>	
		Art. 31	488
		<b>LEY 769 DE 2002:</b>	
		Art. 28	59
		<b>LEY 1145 DE 2007:</b>	
		Art. 19	126
		<b>LEY 1151 DE 2007:</b>	
		Art. 53	619

**LEY 1231 DE 2008:**

Art. 1	172
Art. 2	173
Art. 3	173
Art. 4	174
Art. 5	175
Art. 6	175
Art. 7	175
Art. 8	175
Art. 9	176

**LEY 1310 DE 2009**

Art. 3	750
Art. 4	751
Art. 5	752
Art. 6	753
Art. 7	753
Art. 9	754
Art. 10	754
Art. 11	754
Art. 12	754
Art. 13	755
Art. 14	755
Art. 15	755

**DECRETOS****DECRETO 2044 DE 1988:**

Art. 1	142
Art. 2	144
Art. 3	144
Art. 4	144

**DECRETO 2304 DE 1989**

Art. 3	741
--------	-----

**DECRETO 1916 DE 1994:**

Art. 1	592
Art. 2	592
Art. 3	592

**DECRETO 105 DE 1995:**

Art. 1	612
Art. 2	612
Art. 3	612
Art. 4	612
Art. 5	612

**DECRETO 2150 DE 1995:**

Art. 138	338-592
----------	---------

**DECRETO 2263 DE 1995:**

Art. 1	613
Art. 2	613
Art. 3	613
Art. 4	613
Art. 5	614

**DECRETO 491 DE 1996:**

Art. 2	338-595
--------	---------

**DECRETO 1910 DE 1996:**

Art. 1	243
Art. 2	243
Art. 3	244
Art. 4	246
Art. 5	157
Art. 6	157
Art. 7	157
Art. 8	157

Art. 9 157

**DECRETO 2172 DE 1997:**

Art. 1 44

Art. 2 44

Art. 3 44

Art. 4 44

Art. 5 45

Art. 6 45

Art. 7 45

Art. 8 45

**DECRETO 3075 DE 1997:**

Art. 5 186

Art. 30 186

Art. 33 186

**DECRETO 3109 DE 1997:**

Art. 1 680

Art. 2 680

Art. 3 681

Art. 4 683

Art. 5 683

Art. 6 683

Art. 7 683

Art. 8 683

Art. 9 686

Art. 10 686

Art. 11 686

Art. 12 686

Art. 13 686

Art. 14 687

Art. 15 687

Art. 16 687

Art. 17 687

Art. 18 688

**DECRETO 636 DE 1998:**

Art. 1 243

**DECRETO 650 DE 1998:**

Art. 1 250

Art. 2 250

Art. 3 250

**DECRETO 652 DE 1998:**

Art. 1 243

**DECRETO 735 DE 1998:**

Art. 1 250

**DECRETO 1042 DE 1998:**

Art. 1 45

Art. 2 46

Art. 3 46

Art. 4 46

Art. 5 46

**DECRETO 1326 DE 1998:**

Art. 1 38

Art. 2 38

Art. 3 39

**DECRETO 1365 DE 1998:**

Art. 1 699

Art. 2 699

Art. 3 699

<b>DECRETO 2659 DE 1998:</b>		Art. 2	524
		Art. 3	524
Art. 1	595	Art. 4	524
Art. 2	596-338	Art. 5	526
Art. 3	597-339	Art. 6	526
Art. 4	597-339	Art. 7	528
Art. 5	597-339	Art. 8	530
Art. 6	597-340	Art. 9	531
Art. 7	597-340	Art. 10	531
		Art. 11	539
		Art. 12	540
<b>DECRETO 2660 DE 1998:</b>		Art. 13	540
		Art. 14	540
Art. 1	326-614-653	Art. 15	541
Art. 2	327-614-653	Art. 16	546
Art. 3	327-614-653	Art. 17	546
Art. 4	331-618-658	Art. 18	548
		Art. 19	548
		Art. 20	549
<b>DECRETO 1926 DE 1999:</b>		Art. 21	551
		Art. 22	551
Art. 1	339-596	Art. 23	551
		Art. 24	551
		Art. 25	552
<b>DECRETO 101 DE 2000:</b>		Art. 26	552
		Art. 27	552
Art. 40	744	Art. 28	553
Art. 41	746	Art. 29	553
Art. 42	747	Art. 30	553
Art. 43	747	Art. 31	557
Art. 44	747	Art. 32	557
		Art. 33	557
		Art. 34	558
<b>DECRETO 1402 DE 2000:</b>		Art. 35	552
	746	Art. 36	552
		Art. 37	563
		Art. 38	564
<b>DECRETO 2801 DE 2000:</b>		Art. 39	564
		Art. 40	566
Art. 1	339-596	Art. 41	566
		Art. 42	569
<b>DECRETO 170 DE 2001:</b>		Art. 43	570
		Art. 44	580
Art. 1	524	Art. 45	581

Art. 46	581	Art. 19	367
Art. 47	581	Art. 20	367
Art. 48	581	Art. 21	367
Art. 49	583	Art. 22	368
Art. 50	583	Art. 23	368
Art. 51	584	Art. 24	369
Art. 52	585	Art. 25	370
Art. 53	586	Art. 26	371
Art. 54	586	Art. 27	373
Art. 55	588	Art. 28	374
Art. 56	588	Art. 29	374
Art. 57	588	Art. 30	378
Art. 58	588	Art. 31	378
Art. 59	589	Art. 32	378
Art. 60	589	Art. 33	378
Art. 61	590	Art. 34	378
Art. 62	590	Art. 35	385
Art. 63	619	Art. 36	386
Art. 64	619	Art. 37	386
Art. 65	619	Art. 38	389
Art. 66	619	Art. 39	389
Art. 67	619	Art. 40	390
		Art. 41	390
		Art. 42	393
		Art. 43	397
		Art. 44	400
		Art. 45	403
		Art. 46	403
		Art. 47	404
		Art. 48	412
		Art. 49	413
		Art. 50	413
		Art. 51	414
		Art. 52	414
		Art. 53	415
		Art. 54	416
		Art. 55	417
		Art. 56	417
		Art. 57	418
		Art. 58	424
		Art. 59	425
		Art. 60	425
		Art. 61	425
		Art. 62	425
<b>DECRETO 171 DE 2001:</b>			
Art. 1	350		
Art. 2	353		
Art. 3	353		
Art. 4	353		
Art. 5	353		
Art. 6	353		
Art. 7	354		
Art. 8	359		
Art. 9	360		
Art. 10	361		
Art. 11	361		
Art. 12	361		
Art. 13	361		
Art. 14	362		
Art. 15	365		
Art. 16	365		
Art. 17	366		
Art. 18	366		

Art. 63	425	Art. 30	660
Art. 64	425	Art. 31	661
Art. 65	426	Art. 32	661
Art. 66	426	Art. 33	661
Art. 67	427	Arr. 34	662
Art. 68	427	Art. 35	649
Art. 69	440	Art. 36	651
Art. 70	440	Art. 37	651
Art. 71	440	Art. 38	653
Art. 72	440	Art. 39	663
Art. 73	441	Art. 40	663

**DECRETO 172 DE 2001:**

Art. 1	630	Art. 41	663
Art. 2	630	Art. 42	663
Art. 3	630	Art. 43	663
Art. 4	631	Art. 44	664
Art. 5	631	Art. 45	665
Art. 6	631	Art. 46	665
Art. 7	631	Art. 47	665
Art. 8	633	Art. 48	666
Art. 9	633	Art. 49	666
Art. 10	634	Art. 50	667
Art. 11	634	Art. 51	668
Art. 12	634	Art. 52	668
Art. 13	635	Art. 53	653
Art. 14	637	Art. 54	668
Art. 15	638	Art. 55	668
Art. 16	639	Art. 56	668
Art. 17	639	Art. 57	669
Art. 18	639	Art. 58	669
Art. 19	640		
Art. 20	641		
Art. 21	642		
Art. 22	642		
Art. 23	644		
Art. 24	647		
Art. 25	647		
Art. 26	658		
Art. 27	659		
Art. 28	659		
Art. 29	660		

**DECRETO 173 DE 2001:**

Art. 1	137
Art. 2	137
Art. 3	137
Art. 4	137
Art. 5	141
Art. 6	142
Art. 7	144
Art. 8	145
Art. 9	146
Art 10	146
Art. 11	146

Art. 12	147	Art. 15	480
Art. 13	147	Art. 16	481
Art. 14	149	Art. 17	481
Art. 15	149	Art. 18	481
Art. 16	150	Art. 19	482
Art. 17	150	Art. 20	482
Art. 18	151	Art. 21	483
Art. 19	153	Art. 22	483
Art. 20	153	Art. 23	483
Art. 21	153	Art. 24	483
Art. 22	155	Art. 25	484
Art. 23	157	Art. 26	485
Art. 24	158	Art. 27	485
Art. 25	158	Art. 28	485
Art. 26	158	Art. 29	485
Art. 27	170	Art. 30	486
Art. 28	176	Art. 31	491
Art. 29	179	Art. 32	501
Art. 30	179	Art. 33	502
Art. 31	180	Art. 34	502
Art. 32	180	Art. 35	503
Art. 33	180	Art. 36	503
Art. 34	180	Art. 37	503
Art. 35	181	Art. 38	503
Art. 36	181	Art. 39	504
Art. 37	181	Art. 40	504
		Art. 41	504
		Art. 42	504
		Art. 43	505
		Art. 44	505
		Art. 45	505
		Art. 46	506
		Art. 47	506
		Art. 48	506
		Art. 49	506
		Art. 50	506
		Art. 51	507
		Art. 52	507
		Art. 53	507
		Art. 65	521
		Art. 66	521
		Art. 67	522
		Art. 68	522
		Art. 69	523
<b>DECRETO 174 DE 2001:</b>			
Art. 1	468		
Art. 2	468		
Art. 3	468		
Art. 4	469		
Art. 5	469		
Art. 6	469		
Art. 7	470		
Art. 8	471		
Art. 9	471		
Art. 10	471		
Art. 11	472		
Art. 12	472		
Art. 13	472		
Art. 14	480		



Art. 3	443	Art. 6	81
Art. 4	443	Art. 7	81
Art. 5	443	Art. 8	81
Art. 6	443	Art. 9	81
Art. 7	444	Art. 10	81
Art. 8	446	Art. 11	81
Art. 9	446	Art. 12	82
Art. 10	446	Art. 13	82
Art. 11	448	Art. 14	82
Art. 12	448	Art. 15	82
Art. 13	458	Art. 16	82
Art. 14	462	Art. 17	82
Art. 15	462	Art. 18	83
Art. 16	462	Art. 19	84
Art. 17	733	Art. 20	84
Art. 18	733	Art. 21	84
Art. 19	733	Art. 22	84
Art. 20	463	Art. 23	84
Art. 21	47-464	Art. 24	85
Art. 22	464		
Art. 23	464		
Art. 24	464		
Art. 26	464		

**DECRETO 29 DE 2002:**

Art. 1	39
Art. 2	39
Art. 3	39
Art. 4	40
Art. 5	40
Art. 6	42
Art. 7	42
Art. 9	43

**DECRETO 1485 DE 2002:**

Art. 1	79
Art. 2	79
Art. 3	80
Art. 4	80
Art. 5	80

**DECRETO 1609 DE 2002:**

Art. 1	191
Art. 2	191
Art. 3	191
Art. 4	194
Art. 5	197
Art. 6	198
Art. 7	198
Art. 8	199
Art. 9	199
Art. 10	199
Art. 11	200
Art. 12	203
Art. 13	204
Art. 14	206
Art. 15	208
Art. 16	728
Art. 17	209
Art. 18	209
Art. 19	209
Art. 20	209
Art. 21	210

Art. 22	210	<b>DECRETO 2366 DE 2002:</b>	
Art. 23	210		
Art. 24	210	Art. 1	323
Art. 25	210	Art. 2	323
Art. 26	728	<b>DECRETO 2963 DE 2002:</b>	
Art. 27	728		417
Art. 28	728		
Art. 29	729		
Art. 30	729	<b>DECRETO 1660 DE 2003:</b>	
Art. 31	729		
Art. 32	729	Art. 1	130
Art. 33	730	Art. 2	130
Art. 34	730	Art. 3	130
Art. 35	730	Art. 5	130
Art. 36	730	Art. 9	465-228
Art. 37	730	Art. 10	465
Art. 38	730	Art. 11	466
Art. 39	731	Art. 12	466
Art. 40	731	Art. 13	466-629
Art. 41	731	Art. 14	466-629
Art. 42	731	Art. 15	466-629
Art. 43	211	Art. 16	467-629
Art. 44	211	Art. 17	467-629
Art. 45	211	Art. 18	701
Art. 46	211	Art. 19	701
Art. 47	211	Art. 20	702
Art. 48	211		
Art. 49	211		
Art. 50	212	<b>DECRETO 3366 DE 2003:</b>	
Art. 51	212		
Art. 52	212	Art. 1	705
Art. 53	151	Art. 2	705
Art. 54	151	Art. 3	705
Art. 55	151	Art. 4	706
Art. 56	152	Art. 5	706
Art. 57	152	Art. 6	706
Art. 58	212	Art. 7	707
Art. 59	212	Art. 8	707
Art. 60	212	Art. 9	708
Art. 61	212	Art. 10	710
Art. 62	213	Art. 11	711
		Art. 12	711
		Art. 13	712
		Art. 14	712

Art. 15	713	Art. 59	763
Art. 16	714		
Art. 17	714	<b>DECRETO 3628 DE 2003:</b>	
Art. 18	714	Art. 1	448
Art. 19	714	<b>DECRETO 4116 DE 2004:</b>	
Art. 20	715		
Art. 21	716	Art. 9	642
Art. 22	716	Art. 10	643
Art. 23	716	Art. 11	644
Art. 24	716	Art. 12	644
Art. 25	717		
Art. 26	717		
Art. 27	718	<b>DECRETO 2828 DE 2005:</b>	
Art. 28	718		
Art. 29	721	Art. 1	40
Art. 30	721		
Art. 31	721	<b>DECRETO 616 DE 2006:</b>	
Art. 32	722		
Art. 33	723	Art. 10	187
Art. 34	723	Art. 55	187
Art. 35	724	Art. 56	187
Art. 36	724	Art. 57	187
Art. 37	724	Art. 58	188
Art. 38	725	Art. 59	188
Art. 39	725		
Art. 40	725		
Art. 41	725	<b>DECRETO 2028 DE 2006:</b>	
Art. 42	726		
Art. 43	727	Art. 1	443
Art. 44	727	Art. 2	446
Art. 45	733	Art. 3	448
Art. 46	734	Art. 4	461
Art. 47	737	Art. 5	463-733
Art. 48	738		
Art. 49	739		
Art. 50	739	<b>DECRETO 3149 DE 2006:</b>	
Art. 51	743		
Art. 52	743	Art. 7	182
Art. 53	756	Art. 8	182
Art. 54	756	Art. 9	183
Art. 55	763	Art. 10	183
Art. 56	763	Art. 11	183
Art. 57	763	Art. 12	184
Art. 58	763	Art. 13	184

Art. 14	185	Art. 5	316
Art. 17	190	Art. 6	316
Art. 18	190	Art. 7	317
Art. 19	190	Art. 8	317
Art. 24	191	Art. 9	317

**DECRETO 4668 DE 2006:**

Art. 1	89	Art. 10	317
Art. 2	89	Art. 11	319
Art. 3	90	Art. 12	319
Art. 4	90	Art. 13	319
		Art. 14	322
		Art. 15	323
		Art. 16	323
		Art. 17	325
		Art. 18	325

**DECRETO 414 DE 2007:**

Art. 2	182
Art. 3	183
Art. 4	183
Art. 5	184
Art. 6	190
Art. 7	191

**DECRETO 1842 DE 2007:**

Art. 1	145
Art. 2	158
Art. 3	158

**DECRETO 3680 DE 2007:**

Art. 1	39
Art. 2	39

**DECRETO 4190 DE 2007:**

Art. 1	315
Art. 2	302
Art. 3	315
Art. 4	316

**DECRETO 805 DE 2008:**

Art. 1	517
Art. 2	518
Art. 3	518
Art. 4	519
Art. 5	519
Art. 6	520
Art. 7	520
Art. 8	520
Art. 9	521
Art. 10	521
Art. 11	521

**DECRETO 2085 DE 2008:**

Art. 1	255
Art. 2	255
Art. 3	255
Art. 4	256
Art. 5	256
Art. 6	268
Art. 7	269
Art. 8	269
Art. 9	282
Art. 10	282
Art. 11	282

**DECRETO 2450 DE 2008:**

Art. 1	255
Art. 2	268
Art. 3	269
Art. 4	269

Art. 21	720
Art. 22	720
Art. 23	720
Art. 24	720
Art. 25	720
Art. 26	348
Art. 27	348

**DECRETO 2663 DE 2008:**

Art. 1	224
Art. 2	228
Art. 3	229
Art. 4	231
Art. 5	231
Art. 6	231
Art. 7	231
Art. 8	232
Art. 9	232
Art. 10	232

**DECRETO 4372 DE 2008:**

Art. 1	269
--------	-----

**DECRETO 4654 DE 2008:**

Art. 1	255
--------	-----

**DECRETO 4125 DE 2008:**

Art. 1	340
Art. 2	340
Art. 3	341
Art. 4	341
Art. 5	342
Art. 6	342
Art. 7	345
Art. 8	345
Art. 9	345
Art. 10	345
Art. 11	346
Art. 12	346
Art. 13	346
Art. 14	346
Art. 15	347
Art. 16	347
Art. 17	347
Art. 18	347
Art. 19	348
Art. 20	719

**DECRETO 1131 DE 2009**

Art. 1	255
Art. 2	269

**DECRETO 1499 DE 2009:**

Art. 1	144
Art. 2	158
Art. 3	158
Art. 4	176
Art. 5	145-158

**DECRETO 3422 DE 2009:**

Art. 1	620
Art. 2	620
Art. 3	621
Art. 4	622
Art. 5	622
Art. 6	622
Art. 7	623
Art. 8	623
Art. 9	624

Art. 10	624	<b>RESOLUCIONES:</b>	
Art. 11	624	<b>RESOLUCION 19199 DE 1993:</b>	
Art. 12	624		
Art. 13	625		
Art. 14	625	Art. 4	436
Art. 15	625	<b>RESOLUCION 709 DE 1994:</b>	
Art. 16	625		
Art. 17	627		
Art. 18	627		
Art. 19	627	Art. 1	436
Art. 20	627	Art. 2	437
Art. 21	627	Art. 3	437
Art. 22	627	Art. 4	437
Art. 23	628	Art. 5	437
Art. 24	628	<b>RESOLUCION 4350 DE 1998:</b>	
Art. 25	628		
<b>DECRETO 4817 DE 2010:</b>		Art. 1	327-614-654
		Art. 2	327-614-654
Art. 1	518	Art. 3	327-614-654
		Art. 4	331-618-658
<b>DECRETO 087 DE 2011:</b>		<b>RESOLUCION 2252 DE 1999:</b>	
Art. 1	27		
Art. 2	27	Art. 1	552
Art. 3	28	Art. 2	552
Art. 4	28		
Art. 5	28	<b>RESOLUCION 3199 DE 1999:</b>	
Art. 6	30		
Art. 7	31	Art. 1	651
Art. 8	32	Art. 2	608
Art. 9	32	Art. 3	501
Art. 13	33	<b>RESOLUCION 3202 DE 1999:</b>	
Art. 14	33		
Art. 15	34	Art. 1	371
Art. 16	35		
Art. 17	35		

**RESOLUCION 364 DE  
2000:**

Art. 1	437
Art. 2	437
Art. 3	437
Art. 4	437
Art. 5	438
Art. 6	438
Art. 7	438
Art. 8	439
Art. 9	436-439

**RESOLUCION 1016 DE  
2000:**

Art. 4	749
--------	-----

**RESOLUCION 3176 DE  
2000:**

Art. 1	390-500
Art. 2	390-500
Art. 3	391-500

**RESOLUCION 3600 DE  
2001:**

Art. 1	355
Art. 2	355
Art. 3	355
Art. 4	355
Art. 5	355
Art. 6	356
Art. 7	356

**RESOLUCION 3666 DE  
2001:**

Art. 1	169
Art. 2	169
Art. 3	169

Art. 4	170
Art. 5	170
Art. 6	170

**RESOLUCION 7147 DE  
2001:**

Art. 1	318-370
Art. 2	319-371
Art. 3	319-371

**RESOLUCION 7777 DE  
2001:**

Art. 1	609
Art. 2	411-501
Art. 3	412-501

**RESOLUCION 7811 DE  
2001:**

Art. 1	372
Art. 2	372
Art. 3	372
Art. 4	372
Art. 5	372
Art. 6	372

**RESOLUCION 2222 DE  
2002:**

Art. 1	448
Art. 2	449
Art. 3	449
Art. 4	449
Art. 5	449
Art. 6	449

**RESOLUCION 2502 DE  
2002:**

Art. 1	165
Art. 2	165
Art. 3	165
Art. 4	165
Art. 5	166

**RESOLUCIÓN 5953 DE  
2002:**

Art. 1	40
Art. 2	41
Art. 3	41
Art. 4	41
Art. 5	41
Art. 6	42
Art. 7	42

**RESOLUCION 6398 DE  
2002:**

Art. 1	448
Art. 2	449
Art. 3	450
Art. 4	449-450

**RESOLUCION 9888 DE  
2002:**

Art. 1	498
Art. 2	499
Art. 3	499
Art. 4	499

**RESOLUCION 9901 DE  
2002:**

Art. 1	373
--------	-----

**RESOLUCION 15001 DE  
2002:**

Art. 1	169
Art 2	170

**RESOLUCION 17829 DE  
2002:**

Art. 1	377
Art. 2	377

**RESOLUCIÓN 2999 DE  
2003:**

Art. 1	60
Art. 2	60
Art. 3	60
Art. 4	61
Art. 5	61

**RESOLUCIÓN 8941 DE  
2003:**

Art. 1	61
Art. 2	61
Art. 3	61

**RESOLUCION 5666 DE  
2003:**

Art. 1	609
Art. 2	609
Art. 3	609
Art. 4	610
Art. 5	610
Art. 6	611
Art. 7	611
Art. 8	612

Art. 9	612	Art. 7	159
		Art. 8	159
		Art. 9	162
<b>RESOLUCION 9606 DE 2003:</b>		Art. 10	162
		Art. 11	162
Art. 1	168	Art. 12	162
Art. 2	168	Art. 13	162
Art. 3	168	Art. 14	163
Art. 4	168	Art. 15	163
Art. 5	168	Art. 16	163
Art. 6	169	Art. 17	164
Art. 7	169	Art. 18	164
		<b>RESOLUCION 4110 DE 2004:</b>	
<b>RESOLUCION 10800 DE 2003:</b>		Art. 1	427-513
		Art. 2	427-513
Art. 1	756	Art. 3	427-513
Art. 2	763	Art. 4	430-516
Art. 3	763	<b>RESOLUCIÓN 909 DE 2005:</b>	
Art. 4	763		
Art. 5	763	Art. 1	61
Art. 6	763	Art. 2	61
		Art. 3	61
<b>RESOLUCION 2505 DE 2004:</b>			
		<b>RESOLUCION 1122 DE 2005:</b>	
Art. 1	188		
Art. 2	188	Art 1	427-513
Art. 3	188	Art. 2	427-514
Art. 4	189	Art. 3	428-514
Art. 5	190	Art. 4	428-515
		Art. 5	429-515
<b>RESOLUCION 4100 DE 2004:</b>		Art. 6	429-515
		Art. 7	429-515
Art. 1	159	Art. 8	429-516
Art. 2	159	Art. 9	430-516
Art. 3	159	Art. 10	430-516
Art. 4	159	Art. 11	430-516
Art. 5	159	Art. 12	430-516
Art. 6	159	Art. 13	427-513

**RESOLUCION 2888 DE  
2005:**

Art. 1	159
Art. 2	159
Art. 3	162
Art. 4	163
Art. 5	163
Art. 6	163

**RESOLUCION 4000 DE  
2005:**

Art. 1	475
Art. 2	475
Art. 3	475
Art. 4	475
Art. 5	476
Art. 6	476
Art. 7	476
Art. 8	476
Art. 9	477
Art. 10	477
Art. 11	477

**RESOLUCION 303 DE  
2006:**

Art. 1	430-517
Art. 2	431-517

**RESOLUCION 4959 DE  
2006:**

Art. 1	282
Art. 2	282
Art. 3	283
Art. 4	283
Art. 5	283
Art. 6	284
Art. 7	286
Art. 8	286
Art. 9	287
Art. 10	289
Art. 11	290

Art. 12	290
Art. 13	290
Art. 14	294
Art. 15	295
Art. 16	295
Art. 17	298
Art. 18	299
Art. 19	299
Art. 20	299
Art. 21	300

**RESOLUCION 5081 DE  
2006:**

Art. 1	285
Art. 2	285
Art. 3	286

**RESOLUCION 1724 DE  
2007:**

Art. 1	296
Art. 2	296
Art. 3	297

**RESOLUCION 2680 DE  
2007:**

Art. 1	598
Art. 2	599
Art. 3	599
Art. 4	599
Art. 5	599
Art. 6	601
Art. 7	601
Art. 8	601

**RESOLUCION 2685 DE  
2007:**

Art. 1	394
Art. 2	394

**RESOLUCION 3705 DE  
2007:**

Art. 1	600
Art. 2	600
Art. 3	600

**RESOLUCION 4193 DE  
2007:**

Art. 1	287
Art. 2	288

**RESOLUCION 4596 DE  
2007**

Art. 1	164
--------	-----

**RESOLUCION 5131 DE  
2007:**

Art. 1	184
Art. 2	184
Art. 3	182
Art. 4	182

**RESOLUCION 5786 DE  
2007:**

Art. 1	356
Art. 2	356

**RESOLUCION 319 DE  
2008:**

Art. 1	166
Art. 2	166
Art. 3	166
Art. 4	166

**RESOLUCION 2657 DE  
2008:**

Art. 1	394
Art. 2	394
Art. 3	395

**RESOLUCION 2658 DE  
2008:**

Art. 1	500
Art. 2	500
Art. 3	500

**RESOLUCION 2694 DE  
2008:**

Art. 1	498
Art. 2	498
Art. 3	498
Art. 4	499
Art. 5	499
Art. 6	499

**RESOLUCION 3175 DE  
2008:**

Art. 1	229
Art. 2	229
Art. 3	230
Art. 4	230
Art. 5	230

**RESOLUCION 3253 DE  
2008:**

Art. 1	256
Art. 2	256
Art. 3	257
Art. 4	257
Art. 5	258
Art. 6	258
Art. 7	258
Art. 8	259
Art. 9	260
Art. 10	261
Art. 11	261
Art. 12	262
Art. 13	262
Art. 14	262
Art. 15	262
Art. 16	262
Art. 17	262
Art. 18	263
Art. 19	263
Art. 20	264
Art. 21	264
Art. 22	265
Art. 23	265
Art. 24	265
Art. 25	265
Art. 26	267
Art. 27	267
Art. 29	268
Art. 30	268
Art. 31	268

**RESOLUCION 3909 DE  
2008**

255

**RESOLUCION 3924 DE  
2008:**

Art. 1	176
Art. 2	176

Art. 3	177
Art. 4	177
Art. 5	177
Art. 6	177
Art. 7	178
Art. 8	178
Art. 9	178
Art. 10	179

**RESOLUCION 4160 DE  
2008:**

Art. 1	269
Art. 2	271
Art. 3	271
Art. 4	272
Art. 5	272

**RESOLUCION 4185 DE  
2008:**

Art. 1	324-389-647
Art. 2	324-389-647
Art. 3	324-389-647
Art. 4	324-389-648
Art. 5	324-389-648
Art. 6	325-390-648
Art. 7	325-390-648
Art. 8	325-390-648

**RESOLUCION 4383 DE  
2008:**

Art. 1	450
Art. 2	450
Art. 3	450

**RESOLUCION 5259 DE  
2008:**

Art. 1	272
Art. 2	272
Art. 3	272
Art. 4	273

Art. 5	273	Art. 47	222
Art. 6	274	Art. 48	222
Art. 7	274		
Art. 8	275		
Art. 9	275	<b>RESOLUCION 497 DE 2009</b>	
Art. 10	275		
Art. 11	276	Art. 1	276
Art. 12	276	Art. 2	277
		Art. 3	278
<b>RESOLUCION 5090 DE 2008:</b>		Art. 4	278
		Art. 5	278
Art. 1	177	Art. 6	278
Art. 3	178	Art. 7	278
<b>RESOLUCION 5352 DE 2008:</b>		<b>RESOLUCION 618 DE 2009:</b>	
Art. 1	275	Art. 1	268
		Art. 2	268
		Art. 3	266
<b>RESOLUCION 009 DE 2009:</b>		<b>RESOLUCION 696 DE 2009:</b>	
Art. 1	213	Art. 1	177
Art. 2	213	Art. 2	177
Art. 4	213	Art. 3	178
Art. 5	213	Art. 4	178
Art. 6	214	Art. 5	178
Art. 7	214	Art. 6	178
Art. 11	217	Art. 7	178
Art. 13	219		
Art. 14	219		
Art. 15	220		
Art. 33	220	<b>RESOLUCION 804 DE 2009:</b>	
Art. 34	220		
Art. 35	220	Art. 1	507
Art. 36	221	Art. 2	507
Art. 37	221	Art. 3	508
Art. 39	221	Art. 4	508
Art. 40	221	Art. 5	508
Art. 41	221	Art. 6	509
Art. 42	222	Art. 7	509
Art. 43	222	Art. 8	509

Art. 9	510	<b>RESOLUCION 1525 DE 2009:</b>	
Art. 10	510		
Art. 11	510	Art. 1	255
Art. 12	511	Art. 2	255
Art. 13	511	Art. 3	255
Art. 14	511		
Art. 15	511		
Art. 16	512	<b>RESOLUCION 1736 DE 2009:</b>	
Art. 17	512		
		Art. 1	396-484
<b>RESOLUCION 995 DE 2009:</b>		Art. 2	396-484
		Art. 3	396-484
Art. 1	386		
Art. 2	387	<b>RESOLUCION 1782 DE 2009:</b>	
Art. 3	387		
		Art. 1	160
<b>RESOLUCION 1018 DE 2009:</b>			
Art. 1	395	<b>RESOLUCION 1886 DE 2009:</b>	
Art. 2	395		
Art. 3	395	Art. 3	273
Art. 4	396		
Art. 5	396	<b>RESOLUCION 2181 DE 2009:</b>	
Art. 6	396		
Art. 7	396	Art. 1	342
		Art. 2	342
<b>RESOLUCION 1056 DE 2009:</b>		Art. 3	343
		Art. 4	343
Art. 1	278	Art. 5	343
Art. 2	280	Art. 6	343
Art. 3	280	Art. 7	343
Art. 4	280	Art. 8	344
Art. 5	281	Art. 9	344
Art. 6	281	Art. 10	344
		Art. 11	344
		Art. 12	345

<b>RESOLUCION 2394 DE 2009:</b>		Art. 2	703
		Art. 3	703
		Art. 4	703
		Art. 5	703
Art. 1	166		
Art. 2	167		
Art. 3	167	<b>RESOLUCION 4188 DE 2009:</b>	
Art. 4	167		
Art. 5	167		
Art. 6	167	Art. 1	277
Art. 7	167		
<b>RESOLUCION 2614 DE 2009:</b>		<b>RESOLUCION 4659 DE 2009:</b>	
		Art. 1	702
Art. 1	278	Art. 2	702
Art. 2	281	Art. 3	702
Art. 3	281	Art. 4	702
<b>RESOLUCION 3054 DE 2009:</b>		<b>RESOLUCION 4693 DE 2009:</b>	
Art. 1	500	Art. 1	469
Art. 2	500	Art. 2	470
		Art. 3	470
		Art. 4	470
<b>RESOLUCION 3569 DE 2009:</b>		<b>RESOLUCION 4775 DE 2009:</b>	
Art. 1	373	Art. 6	643
Art. 2	374	Art. 28	642
Art. 3	374	Art. 29	644-646
<b>RESOLUCION 4134 DE 2009:</b>		<b>RESOLUCION 4776 DE 2009:</b>	
Art. 1	183	Art. 1	256
<b>RESOLUCION 4147 DE 2009:</b>		<b>RESOLUCION 5644 DE 2009:</b>	
Art. 1	703	Art. 1	167

**RESOLUCION 5967 DE  
2009:**

Art. 1	164
Art. 2	164
Art. 3	164
Art. 4	164
Art. 5	164

**RESOLUCION 6427 DE  
2009:**

Art. 1	163
Art. 2	163
Art. 3	163

**RESOLUCION 478 DE  
2010:**

Art. 1	318
--------	-----

**RESOLUCION 479 DE  
2010:**

Art. 1	404-491-601
Art. 2	405-491-601
Art. 3	405-491-601
Art. 4	405-491-602
Art. 5	405-491-602
Art. 6	406-492-603
Art. 7	407-493-604
Art. 8	407-493-604
Art. 9	407-494-604
Art. 10	408-494-605
Art. 11	408-495-605
Art. 12	409-495-605
Art. 13	409-495-606
Art. 14	410-496-607
Art. 15	410-496-607
Art. 16	410-496-607
Art. 17	410 496 607

Art. 18	410-497-607
Art. 19	411-497-607
Art. 20	411-497-608

**RESOLUCION 980 DE  
2010:**

Art. 1	386
--------	-----

**RESOLUCION 2115 DE  
2010:**

Art. 1	386
--------	-----

**RESOLUCION 3172 DE  
2010:**

Art. 2	404-491-601
Art. 3	405-491-601
Art. 4	405-491-602
Art. 5	406-492-603
Art. 6	407-493-604
Art. 7	407-493-604
Art. 8	408-494-605
Art. 9	408-495-605
Art. 10	409-495-605
Art. 11	410-496-607
Art. 12	410-497-607
Art. 13	411-497-608

**RESOLUCION 3526 DE  
2010:**

Art. 1	386
--------	-----

**RESOLUCION 262 DE  
2011:**

Art. 1	386
--------	-----

**RESOLUCION 512 DE  
2011:**

Art. 1	411-498-608
--------	-------------