



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)
 IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
 www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXI - N° 528

Bogotá, D. C., jueves, 16 de agosto de 2012

EDICIÓN DE 40 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

JESÚS ALFONSO RODRÍGUEZ CAMARGO
 SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
 www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE ACTO LEGISLATIVO

TEXTO DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA AL PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NÚMERO 088 DE 2012 CÁMARA

por medio del cual se modifica el artículo 319
 de la Constitución Política de Colombia.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. El artículo 319 de la Constitución Política de Colombia quedará así:

“Artículo 319. Cuando dos o más municipios tengan relaciones económicas, sociales y físicas, que den al conjunto características de un área metropolitana, podrán organizarse como entidad administrativa encargada de programar y coordinar el desarrollo armónico e integrado del territorio colocado bajo su autoridad; racionalizar la prestación de los servicios públicos a cargo de quienes la integran y, si es el caso, prestar en común algunos de ellos; y ejecutar obras de interés metropolitano.

La ley adoptará para las áreas metropolitanas un régimen administrativo y fiscal de carácter especial; garantizará que en sus órganos de administración tengan adecuada participación las respectivas autoridades municipales.

La conformación de las áreas metropolitanas se realizará a iniciativa de los alcaldes de los municipios interesados en su creación y se formalizará a través de acuerdos emanados de los respectivos Concejos Municipales. En caso de tratarse de municipios de diferentes departamentos, la conformación del área metropolitana deberá contar además de lo anterior, con la aceptación expresa de los respectivos gobernadores y requerirá también ordenanza emanada de las asambleas correspondientes.

Cumplido el procedimiento anterior, los respectivos alcaldes y los concejos municipales protocolizarán la conformación del área y definirán sus atribuciones, financiación y autoridades, de acuerdo con la ley.

Las áreas metropolitanas podrán convertirse en Distritos conforme a la ley.”

Artículo 2°. Vigencia y derogaciones. El presente acto legislativo rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Handwritten signatures of representatives from various departments including Córdoba, Risaralda, and Cauca.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

ANTECEDENTES

El área metropolitana se puede entender como un fenómeno que principalmente se desarrolla a partir del siglo XIX. Sin embargo sus inicios están relacionados más con la Revolución Industrial, pues es conocido por todos que esta empieza a filtrarse en las grandes ciudades, ya no sólo a través del gran desarrollo económico y social en los países desarrollados, sino también, a través de las altas tasas de crecimiento demográfico, en los países emergentes y del Tercer mundo. Durante este período revolucionario, comienza a evidenciarse en todo el mundo, el adelanto en las comunicaciones, la proliferación de nuevas actividades y la expansión urbanística.

En Colombia, la figura de las áreas metropolitanas se introdujo por primera vez en el ordenamiento jurídico, en la reforma constitucional de 1968 a través del Acto legislativo número 1 de 1968, el cual fue reglamentado por la Ley 1ª de 1975.

El objetivo de esta reforma constitucional era permitir, para efectos administrativos, la integración de municipios que compartieran ciertas características, a través de la conformación de una unidad más amplia y con jurisdicción en cada uno de los municipios que la conformarían.

Fue así como se incorporó en la Constitución de 1886, como artículo 198:

“Para la mejor administración o prestación de servicios públicos de dos o más municipios de un mismo departamento cuyas relaciones den al conjunto las características de un área metropolitana, la ley podrá organizarlas como tales, bajo autoridades y regímenes especiales, con su propia personería, garantizando una adecuada participación de las autoridades municipales en dicha organización. Corresponde a las Asambleas, a iniciativa del Gobernador y oída previamente la opinión de los concejos de los municipios interesados, disponer el funcionamiento de las entidades así autorizadas.”.

MARCO CONCEPTUAL

El Área Metropolitana se define como una entidad administrativa constituida por un conjunto de dos o más municipios, los cuales están vinculados entre sí por estrechas relaciones de orden físico, económico y social, entre otras; Dichos municipios se encuentran integrados alrededor de un municipio núcleo o capital metropolitana.

Un aspecto importante de las Áreas Metropolitanas, es que permiten realizar programas de planeación conjunta entre los municipios, y así posibilitar el crecimiento ordenado y proporcional a las fortalezas de cada población.

CONTEXTUALIZACIÓN

En Colombia las Áreas Metropolitanas tienen su origen en el Acto legislativo 01 de 1968 y existen legalmente conformadas 5 áreas a saber:

- **Área Metropolitana de Medellín:** Creada por la Ordenanza número 34 de noviembre 20 de 1980. Conformada por las poblaciones de Medellín, Bello, Barbosa, Copacabana, La Estrella, Girardota, Itagüí, Caldas y Sabaneta. Se denomina Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

- **Área Metropolitana de Bucaramanga:** Creada por la Ordenanza número 20 de 1981. Conformada por las poblaciones de Bucaramanga, Floridablanca y Girón. En 1986 se incorpora a Piedecuesta.

- **Área Metropolitana de Barranquilla:** Creada por la Ordenanza 28 de 1981. Conformada por las poblaciones de Barranquilla, Puerto Colombia, Soledad Malambo y Galapa.

- **Área Metropolitana de Cúcuta:** Creada por el Decreto número 000508 de 1991. Conformada por Cúcuta, Villa del Rosario, Los Patios y El Zulia.

- **Área Metropolitana de Centro Occidente:** Creada por la Ordenanza 014 de 1991. Conformada por las poblaciones de Pereira, Dosquebradas, La Virginia. Pendiente por definir Santa Rosa de Cabal.

Además existen muchas otras áreas reconocidas tácitamente pero no configuradas legalmente, las cuales son entre otras:

- **Área Metropolitana de La Sabana de Bogotá:** Por definir. Conformada por la ciudad de Bogotá con sus 20 localidades, Soacha, Mosquera, Funza, Madrid, Chía, Cajicá, Cota, La Calera, Tenjo, Tabio, Sibaté, Zipaquirá, Facatativá.

- **Área Metropolitana de Cali:** Por definir. Conformada por Santiago de Cali, Palmira, Yumbo, Jamundí, Candelaria, La Cumbre Vijes y Florida.

- **Área Metropolitana de Popayán:** Por definir. Conformada por la ciudad de Popayán y los municipios de El Tambo, Timbío, Cajibío y Pienzamó.

- **Área metropolitana de Tunja:** Por definir. Conformada por: Tunja, Sora, Soracá, Siachoque, Toca, Tuta, Sotaquirá, Cóbbita, Motavita, Oicatá, Chivatá, Cucaita, Samacá y Ventaquemada.

- **Área Metropolitana de Villavicencio:** Estaría constituida por los municipios de Villavicencio (junto con la vereda de Apiay), Acacías, Guamal, Restrepo y Cumaral.

- **Área Metropolitana de Girardot:** Conformada por los municipios de Flandes (Tolima) y Ricaurte (Cundinamarca). Los más cercanos son: Tocaima, Agua de Dios, Nariño, Nilo, Jerusalén y Guataquí.

- **Área Metropolitana de Cartagena:** Sería conformada por los Municipios de Cartagena, Arjona, Clemencia, Mahates, María la Baja, San Estanislao, Santa Catalina, Santa Rosa, Turbaco, Turbana y Villanueva.

- **Área Metropolitana de Manizales:** La conformarían los Municipios de Manizales, Neira, Chinchiná, Villamaría, Palestina

- **Área Metropolitana de Santa Marta:** Estaría conformada por los Municipios de Santa María, Pueblo Viejo y Ciénaga.

- **Área Metropolitana de Armenia:** La conformarían los Municipios de Armenia, Calarcá, Circasia, La Tebaida, Montenegro y Salento.

- **Área Metropolitana de Sincelejo:** Estaría compuesta con los Municipios de Corozal, Los Palmitos, Morroa, Sampués y Sincelejo.

- **Área Metropolitana de Ibagué:** Estaría conformada por: Ibagué, Cajamarca, Alvarado, Venadillo y Piedras.

- **Área Metropolitana de Nariño:** conformada por Túquerres, Espino, Guachucal e Ipiales al sur de Nariño.

- **Área Metropolitana de Montería:** Conformada por Montería, Cereté y San Pelayo.

- **Área Metropolitana de Neiva:** Conformada por Neiva, Rivera, Palermo, Tello, Campoalegre, Baraya, Aipe y Villavieja.

- **Área Metropolitana de Barrancabermeja:** Conformada por Barrancabermeja y Sabana de Torres.

JUSTIFICACIÓN DE LA INICIATIVA

El actual proyecto de acto legislativo *por el cual se modifica el artículo 319 de la Constitución Política*, que sometemos a consideración de los honorables Congresistas, busca eliminar el requisito de Consulta Popular para la conformación de áreas metropolitanas.

Con esta iniciativa se intenta facilitar la conformación de las áreas metropolitanas en Colombia, retomando el concepto que planteó el Acto legislativo número 01 de 1968 el cual introdujo la noción de área metropolitana en la Constitución de 1886 y dejó esta decisión en manos del Ejecutivo, buscando facilitar la asociatividad de municipios con características comunes, teniendo en cuenta los nuevos retos de la planificación urbanística contemporánea, en donde no es necesario que los municipios que se integren en un Área Metropolitana que pertenezca al mismo departamento, por ejemplo.

No se trata de involucrar en la democracia y la legislación colombiana, simplemente se trata de contextualizar la norma a la realidad del país; es decir, no encontramos necesario acudir a la consulta popular como requisito para la conformación de áreas metropolitanas, porque es claro que cuando dos o más municipios pretenden legalizar sus vínculos en una figura administrativa amplia como lo es un área metropolitana, esto es el resultado de años de actividades integradoras entre sus pobladores y por lo tanto es redundante consultarles la intención de agruparse, cuando su modus operandi -costumbre- diariamente lo ratifica.

En este orden de ideas, no podemos desconocer entonces el precepto universal que pone a la costumbre como fuente de derecho. Fuente de derecho que obligatoriamente debe cumplir con dos requisitos:

a) *el material*, que consiste en una serie de actos repetidos de manera constante y uniforme. Es necesario que el uso sea general, es decir observado por la generalidad de las personas.

b) *el psicológico*, que consiste en la convicción común de que se trata de una práctica obligatoria.

Así las cosas, en nuestro criterio, el requerimiento de la Consulta Popular para la conformación

de áreas metropolitanas estipulado en el artículo 319 de la Carta Magna, se convierte en una exigencia innecesaria, puesto que tácitamente ya existe una aceptación de las poblaciones involucradas en la integración, al realizar entre ellas actividades de tipo económico, social y/o político y por tanto, dicho mecanismo de participación ciudadana significa un desgaste institucional que además representa erogaciones para el Estado.

Otro argumento válido es el alto costo que representa para el Estado colombiano el desarrollo de los mecanismos de participación ciudadana que conllevan consigo, una erogación de gasto bastante significativa, que sumado a las demás actividades a cargo de la Registraduría Nacional, desencadenan en un descalabro financiero para el país y en una inoperancia estatal.

Registrador dice que no hay plata para consultas:

“(…) Un caso similar afecta a la consulta por la Región Caribe, que debe ser llevada a cabo en esa misma fecha.

Nada más para el caso de efectuar la consulta Caribe, el registrador Nacional, Carlos Ariel Sánchez, afirmó que los recursos que requiere la entidad para entregar a los votantes de esa región la papeleta de dicha consulta, ascienden a \$5.440 millones, de los cuales \$3.940 millones son para elaborar 16.601 urnas, sobres, sellos de urnas, formularios E -14 y 6 millones 400.000 tarjetas electorales que estarán disponibles ese día.

Asimismo, se requiere dinero para el empaque, clasificación, transporte y custodia el material electoral”.

Igualmente, el Procurador General de la Nación en la Sentencia C-375 de 2002 expone al respecto del tema de áreas metropolitanas lo siguiente:

• Sentencia C-375 de 2002

“Las Áreas Metropolitanas tienen su origen en el Acto legislativo 01 de 1968, norma que exigía para la constitución de este tipo de entes unos precisos requisitos dentro de los cuales no figuraba la consulta popular que para estos efectos prevé la Carta del 91(…)”

No obstante su relevancia en la nueva estructura democrática del Estado colombiano, la consulta popular, como condición para la creación de un área metropolitana, es un requisito de procedimiento (...)

La ley, o la propia Constitución, pueden cambiar el régimen aplicable a las Áreas Metropolitanas ya constituidas (...)

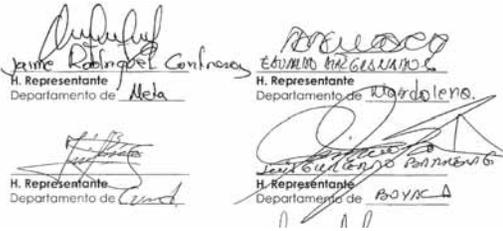
Se busca, entonces, con esta iniciativa, facilitar la descentralización administrativa, tan en boga en Colombia; a través de figuras adminis-

trativas integradoras establecidas otrora tiempos, como lo son las áreas metropolitanas, claro está, sin generar trastornos en otras entidades públicas ni costos a cargo del Estado.

Por lo expuesto anteriormente, solicitamos al honorable Congreso de la República y a las bandadas que lo conforman, el voto favorable para esta iniciativa y se convierta en acto legislativo.

De los señores Senadores y Representantes,
Didier Burgos Ramírez,
 Representante a la Cámara
 Departamento de Risaralda
 Partido de la U.

Apoyan esta iniciativa honorables Representantes a la Cámara. Proyecto de acto legislativo por medio del cual se modifica el artículo 319 de la Constitución Política de Colombia.



Jaime Rodríguez Cordero
 H. Representante
 Departamento de Meta

Éduardo Hernández
 H. Representante
 Departamento de Córdoba

Juan Carlos Ramírez
 H. Representante
 Departamento de Bolívar



H. Representante
 Departamento de Valle del Cauca

H. Representante
 Departamento de Bogotá

H. Representante
 Departamento de Bogotá

**CÁMARA DE REPRESENTANTES
 SECRETARÍA GENERAL**

El día 14 de agosto del año 2012 ha sido presentado en este despacho el Acto Legislativo número 088 de 2012 **Cámara, con su correspondiente exposición de motivos, por el honorable Representante Didier Burgos Ramírez.**

El Secretario General,
Jesús Alfonso Rodríguez Camargo.

PROYECTOS DE LEY

**PROYECTO DE LEY NÚMERO 090 DE 2012
 CÁMARA**

por la cual se legisla para el ejercicio de la función de vigilancia, inspección y control de la Superintendencia de Puertos y Transporte y otras autoridades, se establece el régimen sancionatorio y se dictan otras disposiciones.

“El Congreso de Colombia

DECRETA:

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I

Objeto, principios y cambio de razón social de la Superintendencia de Puertos y Transportes

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto determinar la naturaleza jurídica y las competencias de Vigilancia, Inspección y Control que ejerce la Superintendencia de Puertos y Transporte en todo el territorio nacional y establecer el régimen sancionatorio respectivo.

Así mismo, la presente ley determina las competencias de inspección, vigilancia y control que ejercen las autoridades de las áreas metropolitanas, los alcaldes distritales y municipales en sus respectivas jurisdicciones respecto de la prestación del servicio público de transporte y la infraestructura del transporte con sus servicios conexos y complementarios.

Artículo 2°. *Principios.* En ejercicio de las competencias de vigilancia, inspección y control, las

autoridades competentes garantizarán los principios de favorabilidad, presunción de inocencia, tipicidad, contradicción, legalidad, carga de la prueba, entre otros, y su trámite se sujetará a los principios establecidos en el artículo 209 de la Constitución Política y los contenidos en el Código Contencioso Administrativo.

Artículo 3°. La actual Superintendencia de la Infraestructura y el Transporte pasará a ser: “Superintendencia de la Infraestructura y el Transporte”.

CAPÍTULO II

Competencias

Artículo 4°. *Competencia.* Son competentes para ejercer la Vigilancia, Inspección y Control, las siguientes autoridades:

I. La Superintendencia de la Infraestructura y el Transporte, respecto al transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera y especial, transporte terrestre automotor mixto de radio de acción nacional, transporte terrestre automotor de carga, transporte férreo en todas sus modalidades, transporte fluvial en todas sus modalidades, transporte por cable y los servicios conexos y complementarios a estos, así como su infraestructura.

De igual manera, en materia de infraestructura portuaria se ejercerá la competencia de conformidad con lo dispuesto en la ley.

II. Los Alcaldes Municipales y/o Distritales respecto al transporte terrestre automotor urbano de pasajeros en sus modalidades de transporte individual y transporte colectivo, transporte mixto

de radio de acción municipal o distrital y transporte masivo cuando se constituya como tal de acuerdo con la ley.

III. Las Áreas Metropolitanas respecto al transporte terrestre automotor de pasajeros en sus dos modalidades de transporte individual y transporte colectivo, transporte mixto de radio de acción metropolitana siempre y cuando medie acuerdo metropolitano a través del cual se determine el transporte público como hecho metropolitano. Y transporte masivo cuando se constituya como tal, de acuerdo con lo previsto en la ley.

IV. La Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional, respecto al transporte público marítimo.

V. La Aeronáutica Civil, respecto al tránsito, transporte público aéreo, y los servicios conexos y complementarios a estos, así como su infraestructura.

Parágrafo 1°. Lo anterior sin perjuicio de la competencia excepcional que en todos los casos podrá ejercer la Superintendencia de la Infraestructura y el Transporte, incluso respecto de las entidades anteriormente mencionadas de las entidades territoriales o administrativas cuando esté en riesgo la adecuada prestación o la continuidad del servicio público de transporte e impacte el Sistema Nacional del Transporte.

Parágrafo 2°. Todas las autoridades de orden nacional o territorial, especialmente la Policía Nacional, so pena de incurrir en falta gravísima, deberán apoyar a la Superintendencia de Puertos y Transporte y demás autoridades de Vigilancia, Inspección y Control, haciendo efectivas las decisiones adoptadas mediante la oportuna ejecución de los actos administrativos que sean expedidos, las órdenes que sean dadas, o la información que sea solicitada.

Parágrafo 3°. Las autoridades de supervisión podrán celebrar convenios con la Policía Nacional, a fin de tener disponibilidad permanente de personal para el ejercicio de la Vigilancia, Inspección y Control, sin perjuicio de las funciones operativas que legalmente le corresponden a las autoridades de Policía.

Artículo 5°. Sujetos de Vigilancia, Inspección y Control. Son Sujetos de Vigilancia, Inspección y Control:

1. Prestadores de servicio público de transporte de los modos terrestres automotores, aéreos, fluviales, férreos, transporte por cable, y demás sistemas de transporte que surjan.

2. Concesionarios y/o Administradores de infraestructura de transporte, servicios conexos y complementarios a estos, y demás como: terminales de transporte de pasajeros, de carga o mixtos.

3. Importadores, armadores, astilleros, ensambladores y fabricantes de chasis, carrocerías y vehículos destinados al servicio público de transporte.

4. Las Sociedades Portuarias y Operadores Portuarios.

5. Autoridades Territoriales y/o administrativas de transporte y tránsito.

6. Los entes públicos, privados o mixtos que constituyan entidades de apoyo al sector tránsito y transporte, Centros de Reconocimiento de Conductores, Centros de Diagnóstico Automotor, Centros de Enseñanza Automovilística, Centros Integrales de Atención.

7. Los Organismos de Tránsito.

8. Los propietarios, poseedores, tenedores de los equipos de transporte.

9. Los conductores u operadores de los equipos de transporte.

10. Los remitentes y/o generadores de carga.

11. Aquellas personas naturales o jurídicas u otras formas asociativas, que forman parte de la cadena logística de transporte en cada una de sus modalidades.

12. Aquellas personas naturales o jurídicas u otras formas asociativas, que violen las normas o realicen ilegalmente actividades relacionadas con la prestación del servicio público de transporte, los servicios conexos o complementarios y su infraestructura.

13. Las entidades públicas que conforman el sector y sistema nacional de transporte excepto el Ministerio de Transporte.

Artículo 6°. Naturaleza y alcance de las competencias de Vigilancia, Inspección y Control. Las competencias de Vigilancia, Inspección y Control son de naturaleza administrativa, preventiva y sancionatoria, sin perjuicio de las facultades de Policía Judicial determinadas en la ley. Su alcance es integral, esto es, tanto en lo objetivo como en lo subjetivo.

Los procesos de vigilancia, inspección y control que ejerce la Superintendencia están orientados a velar por el cumplimiento de los mandatos constitucionales y legales, a tomar las medidas que garantizan el cumplimiento de los principios del transporte público consagrados en la ley, así como a imponer las respectivas sanciones a que haya lugar por su incumplimiento.

CAPÍTULO III

Vigilancia, inspección y control

Artículo 7°. De la vigilancia, inspección y control. En desarrollo de las competencias de vigilancia, inspección y control se realizarán, además de las contempladas en el libro II del Código de Comercio y la Ley 222 de 1995 y demás normas que la modifiquen, adicionen o deroguen, las siguientes acciones:

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

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

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

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

e) Hacer las averiguaciones pertinentes con el fin de obtener la información probatoria que se requiera;

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

Artículo 8°. *Implementación de herramientas para el ejercicio de la vigilancia.* Con el propósito de desarrollar las acciones de vigilancia por parte de las autoridades competentes, los entes sujetos a la Vigilancia, Inspección y Control de que trata la presente ley deben implementar: I. Herramientas de gestión y resultados, II. Herramientas de sistemas de información, que sean compatibles con los sistemas de información de la Superintendencia de la Infraestructura y el Transporte y con las demás herramientas de información de las entidades del Sistema Nacional de Transporte.

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

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

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

Artículo 9°. *Sistemas de Información.* La Superintendencia en un término de dos (2) años contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, deberá diseñar e implementar directamente o a través de terceros, un sistema de información que permita tener en línea la información

técnica, operativa, administrativa, legal, así como los cierres financieros y contables, después de los cinco (5) días de su terminación; de las empresas prestadoras del servicio público de transporte y de aquellas que en general realizan actividades que las hacen sujetos de aplicación de la presente ley. Dicho sistema deberá integrarse con el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito, salvo en aquello que la reserva de ley y el derecho al hábeas data imponen. El Gobierno Nacional reglamentará la materia.

Artículo 10. *De las auditorías y apoyo técnico y profesional.* Para el cumplimiento de sus competencias, las autoridades de que trata esta ley podrán celebrar convenios, y contratos para la realización de auditorías, estudios, pruebas y demás diligencias técnicas especializadas, con firmas o profesionales, los cuales se seleccionarán mediante los mecanismos previstos en las normas de contratación estatal.

CAPÍTULO IV

Facultad de prevención y medidas cautelares

Artículo 11. *Facultades de prevención.* La Superintendencia de la Infraestructura y el Transporte y demás autoridades de Vigilancia, Inspección, y Control del Sistema Nacional de Transporte podrán:

1. Emitir las órdenes necesarias para que se elimine el riesgo que pueda afectar la prestación de los servicios objeto de supervisión y se adopten las correspondientes medidas correctivas y de saneamiento, sin perjuicio de la competencia asignada a otras autoridades.

2. Conminar mediante multas, sucesivas o no, hasta de doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales cada una, a quienes incumplan las órdenes de la autoridad competente en los términos de esta ley, respetando el derecho de defensa y el debido proceso. Lo anterior hasta cuando se supere el hecho o se cumpla la orden y hasta antes de dar inicio a la apertura de investigación que corresponda, siempre y cuando no exista otra sanción expresamente determinada por la ley.

3. Las multas se impondrán por quien haga el requerimiento, a través de resolución motivada, previa solicitud de informe al vigilado sobre las razones del incumplimiento, que deberá rendirse dentro del término de tres (3) días, contados a partir del día siguiente del envío de la comunicación. La resolución se notificará mediante comunicación que se enviará por el medio físico o electrónico más expedito y contra este acto administrativo procede únicamente recurso de reposición.

4. Las autoridades que ejercen el control operativo, podrán ordenar la retención o inmovilización de los equipos, cuando se presente cualquiera de los siguientes eventos, sin perjuicio de las sanciones a que haya lugar:

a) Cuando se compruebe que el equipo no cumple con las condiciones de homologación establecidas por la autoridad competente;

b) Cuando se trate de equipos al servicio de empresas de transporte cuya habilitación y permiso de operación, licencia, registro, autorización o matrícula se les haya suspendido o cancelado;

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

e) Cuando se compruebe que el equipo presta un servicio no autorizado. En este caso el vehículo y/o equipo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco (5) días; por segunda vez, 20 días y por tercera vez, 40 días;

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

g) Cuando no se porten los documentos que sustentan la operación del equipo;

h) Cuando se compruebe que el equipo excede los límites de dimensiones, peso y carga permitidos.

Artículo 12. Procedimiento en caso de inmovilización o retención de vehículos y/o equipos. Para llevar a cabo la inmovilización o retención de vehículos y equipos, la autoridad competente, ordenará detener la marcha del vehículo y/o equipos y librára al conductor copia del informe que da origen a la medida.

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

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

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

CAPÍTULO V

Medidas Cautelares

Artículo 13. Medidas cautelares. La Superintendencia de la Infraestructura y el Transporte y demás autoridades de Vigilancia, Inspección y Control, impondrán las siguientes medidas cautelares dentro del proceso administrativo:

a) Ordenar al vigilado la revisión de todo el equipo de transporte a él vinculado, o al propietario, según el caso, en las entidades de inspección

técnica que correspondan de acuerdo con la modalidad, cuando quiera que existan hechos o circunstancias que justifiquen la medida;

b) Ordenar, al vigilado, la realización del examen de idoneidad de todos los conductores u operadores de los equipos de transporte utilizados para la prestación del servicio, en un centro de inspección de personas, que corresponda según la modalidad, cuando quiera que existan hechos o circunstancias que justifiquen la medida;

c) Intervenir administrativamente al ente vigilado, de manera directa, o por medio de personas especialmente designadas o contratadas para ello, y en forma temporal, cuando con ocasión del ejercicio de las acciones de vigilancia, inspección y control, se detecten situaciones que pongan en peligro o afecten de manera grave la prestación o continuidad del servicio. Para el efecto se seguirán las normas y reglamentos especiales que regulen el sector y en su defecto por las normas aplicables a la intervención administrativa que regula la Superintendencia de Servicios Públicos domiciliarios;

d) Inhibición temporal para la toma de decisiones relacionadas con los hechos objeto de investigación, cuando estos amenacen o vulneren los derechos de los accionistas, asociados o usuarios.

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

Artículo 14. Costos de la imposición de las medidas cautelares. Los costos en que incurra la autoridad de supervisión, con ocasión de las medidas cautelares, correrán por cuenta del vigilado, al cual se le aplicó la medida cautelar.

Artículo 15. Levantamiento de las medidas cautelares. Las medidas cautelares se levantarán de oficio o a petición de parte, cuando se compruebe que han desaparecido las causas que las originaron.

TÍTULO II

NATURALEZA JURÍDICA DE LA SUPERINTENDENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA Y EL TRANSPORTE

Artículo 16. Naturaleza jurídica y estructura de la Superintendencia de la Infraestructura y el Transporte. La Superintendencia de la Infraestructura y el Transporte es un organismo de carácter técnico, adscrito al Ministerio de Transporte, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonial. La Superintendencia tendrá su sede principal en la ciudad de Bogotá, D. C., sin perjuicio de que se puedan crear direcciones territoriales para el cumplimiento de sus competencias.

Artículo 17. *Representación legal y dirección de la Superintendencia.* La representación legal y la dirección de la Superintendencia de la Infraestructura y el Transporte, corresponde al Superintendente de la Infraestructura y el Transporte. Este desempeñará sus funciones específicas de control, inspección y vigilancia con independencia de los órganos de regulación pertinentes y con la inmediata colaboración de los Superintendentes Delegados, incluso, con la facultad de delegar las funciones que expresamente se le hayan delegado. El Superintendente será de libre nombramiento y remoción del Presidente de la República. El Superintendente es la primera autoridad técnica y administrativa en el ramo del control, inspección y vigilancia sobre el tránsito, la prestación del servicio público de la infraestructura y el transporte, así como de sus actividades conexas e inherentes.

Artículo 18. *Ingresos de la Superintendencia de la Infraestructura y el Transporte.* La Superintendencia de la Infraestructura y el Transporte además de los recursos captados por concepto de la contribución para la vigilancia, contará con recursos provenientes de:

- a) Los recursos que se le transfieran del Presupuesto General de la Nación;
- b) Los recursos que se obtengan por la venta de sus publicaciones, así como de fotocopias, certificaciones o constancias;
- c) Los aportes, subvenciones o donaciones que reciba para el cumplimiento de sus fines;
- d) Los cánones percibidos por concepto de arrendamiento de sus activos;
- e) Los recursos provenientes de los servicios que preste la entidad;
- f) Los intereses, rendimientos y demás beneficios que reciba por el manejo de sus recursos propios;
- g) Los demás ingresos que le sean reconocidos por las leyes.

Artículo 19. *Facultades extraordinarias.* Facúltase al Presidente de la República, por el término de doce (12) meses, contados a partir de la publicación de la presente ley, para modificar la estructura de la Superintendencia de la Infraestructura y el Transporte.

TÍTULO III RÉGIMEN SANCIONATORIO CAPÍTULO I Sanciones

Artículo 20. *Sanciones.* Las autoridades competentes impondrán las siguientes sanciones:

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

CAPÍTULO II

Multas a imponer a las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga

Artículo 21. Serán sancionadas con multa equivalente a cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de Transporte Terrestre Automotor de Carga, que incurran en las siguientes infracciones:

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

6. No atender las peticiones, quejas o reclamos de los usuarios o no disponer de los mecanismos necesarios para ello.

Artículo 22. Serán sancionadas con multa equivalente a ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de Transporte Terrestre Automotor de Carga, que incurran en las siguientes infracciones:

1. No suministrar la información que le sea requerida, dentro de los plazos otorgados y que no repose en los archivos de la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente.
2. No gestionar, obtener o suministrar oportunamente los documentos que sustentan la operación de los vehículos, cuando el propietario, poseedor o tenedor del mismo haya entregado, dentro de los términos legales o reglamentarios, a la empresa, la documentación requerida para dicho trámite.
3. Cobrar a los propietarios de los vehículos, mayor valor por concepto de pago de la prima de los seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual, al realmente facturado por la compañía de seguros, cuando a ello haya lugar.

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 23. Serán sancionadas con multa equivalente a doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de Transporte Terrestre Automotor de Carga, que incurran en las siguientes infracciones:

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

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

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

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

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

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

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

8. No mantener vigentes las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas por la ley o los reglamentos, que las ampare, incluyendo a todos los vehículos vinculados, de los riesgos inherentes a la actividad transportadora.

9. Permitir la operación de los equipos por personas no idóneas; sin licencia de conducción, sin la licencia requerida para el tipo de vehículo que se opera o con licencia de conducción vencida, suspendida o cancelada.

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

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

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

13. No mantener las condiciones que dieron origen a la habilitación, permiso, licencia, autorización o registro.

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

15. No expedir el Manifiesto Único de Carga.

16. Permitir la prestación del servicio sin el correspondiente Manifiesto Único de Carga.

17. Trasladar valor del monto de la prima del seguro de que trata el artículo 994 del Código de Comercio y las... No suscribir los contratos de vinculación de los equipos; normas reglamentarias al propietario del vehículo que efectúa la movilización de las mercancías.

18. Permitir la operación de vehículos con mercancías que excedan las dimensiones permitidas, sin portar el permiso correspondiente.

19. Despachar carga en vehículos que no sean de servicio público.

20. Prestar el servicio público sin estar constituido como operador o empresa autorizada para este fin.

21. No contar con una ficha técnica de mantenimiento por cada uno de los equipos que contenga entre otros requisitos la identificación del mismo, fecha de revisión, reparaciones efectuadas reportes, control y seguimiento.

22. La ficha no podrá ser objeto de alteraciones o enmendaduras.

Artículo 24. Serán sancionados los propietarios, tenedores o poseedores de vehículos de transporte público de carga, con multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), que incurran en las siguientes infracciones:

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

2. Prestar el servicio de transporte de carga sin portar el Manifiesto único de Carga.

3. Permitir o prestar el servicio en vehículos no homologados por el Ministerio de transporte o quien haga sus veces.

4. Negarse a prestar el servicio público de transporte de carga sin justa causa.

Artículo 25. Serán sancionados con multa de doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), los remitentes y/o generadores de la carga, que incurran en las siguientes infracciones:

1. Contratar la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, con empresas de transporte no habilitadas.

2. Contratar la prestación del servicio directamente con el propietario, poseedor o tenedor de un vehículo de servicio público o de servicio particular, salvo lo establecido en el Decreto 2044 del 30 de septiembre de 1988 o las normas que lo aclaren, adicionen, modifiquen o deroguen.

Artículo 26. *Del sobrepeso.* Quien permita, facilite, estimule, propicie, autorice o exija el transporte de mercancías con peso superior al autorizado, sin portar el permiso correspondiente; será sancionado conforme a los siguientes criterios:

1. Con multa equivalente a cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), cuando exceda hasta el 30% del peso bruto máximo autorizado del vehículo.

2. Con multa equivalente a ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), cuando exceda del 30% y hasta el 50% del peso bruto máximo autorizado del vehículo.

3. Con multa equivalente a doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), cuando exceda en más del 50% del peso bruto máximo autorizado del vehículo.

Artículo 27. *Del incumplimiento al régimen tarifario.* Quien incremente o disminuya el régimen tarifario legalmente establecido será sancionado con multa equivalente a doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv).

CAPÍTULO III

Multas a imponer a las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros y mixto por carretera

Artículo 28. Serán sancionadas con multa equivalente a cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte público colectivo de pasajeros y mixto por carretera, que incurran en las siguientes infracciones:

1. No informar a la autoridad de Inspección, Vigilancia y Control de transporte competente, cualquier cambio de sede o domicilio.

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

3. No reportar semestralmente, la relación del equipo con el cual presta el servicio público de transporte a la autoridad de Inspección Vigilancia y Control de transporte competente.

4. No expedir, mínimo mensualmente, a los propietarios de los vehículos vinculados, un documento en el cual se discriminen los rubros y montos cobrados y pagados por cada concepto derivado del contrato de vinculación.

5. No suministrar a los usuarios información sobre los servicios ofrecidos, tarifas y horarios, o suministrar información engañosa, errada, inoportuna y/o incompleta.

6. No atender las peticiones, quejas o reclamos de los usuarios o no disponer de los mecanismos necesarios para ello.

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

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

9. Negarse a prestar el servicio a personas con discapacidad acompañadas de su perro de asistencia, siempre y cuando este último vaya provisto del distintivo especial indicativo que se establezca, y las características del perro y la tipología del respectivo vehículo permitan su transporte en forma normal.

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

11. No contar con el dispositivo de control de velocidad o tener este en mal estado de funcionamiento.

Artículo 29. Serán sancionadas con multa equivalente a ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte público colectivo de pasajeros y mixto por carretera, que incurran en las siguientes infracciones:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

15. No tener reglamentado el fondo de reposición.

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

Artículo 30. Serán sancionadas con multa equivalente a doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte público colectivo de pasajeros y mixto por carretera, que incurran en las siguientes infracciones:

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

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

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

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

5. Modificar el nivel de servicio autorizado.

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

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

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

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

10. No mantener vigentes las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas por la ley o los reglamentos, que las ampare, incluyendo a todos los vehículos vinculados, de los riesgos inherentes a la actividad transportadora.

11. Permitir la operación de los equipos por personas no idóneas; sin licencia de conducción, sin la licencia requerida para el tipo de vehículo que se opera o con licencia de conducción vencida, suspendida o cancelada.

12. Permitir la prestación del servicio en vehículos conducidos por personas en estado de embriaguez o bajo efectos de sustancias alucinógenas.

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

14. Permitir o exceder, la prestación del servicio público de transporte excediendo la capacidad transportadora autorizada.

15. No mantener en operación los mínimos de capacidad transportadora autorizada.

16. Permitir la prestación del servicio excediendo el número de pasajeros, de conformidad con lo establecido en la Ficha Técnica de Homologación del vehículo.

17. Despachar servicios en rutas o recorridos no autorizados.

18. Alterar la tarifa, cuando esta se encuentre regulada.

19. Permitir o tolerar el cambio del recorrido o trazado de la ruta que le ha sido autorizado.

20. Negarse, sin justa causa, a expedir oportunamente la Planilla de Despacho.

21. Cobrar valor alguno por la expedición de la Planilla de Despacho.

22. No suscribir los contratos de vinculación de los equipos.

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

24. Disminuir injustificadamente el servicio autorizado en más de un 50%.

25. No tener constituido fondo de reposición.

26. Dar uso indebido y/o manejar irregularmente, los dineros recaudados para el fondo de reposición.

27. No tener en operación el parque automotor mínimo accesible, de acuerdo a la ley o el reglamento.

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

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

30. No mantener las condiciones que dieron origen a la habilitación, permiso, licencia, autorización o registro.

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

32. 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.

33. No tener Fondo de Reposición, ni reportar ante la autoridad competente los valores consignados.

34. No hacer uso de los terminales de transporte para el despacho o llegada de sus vehículos, cuando tengan autorizadas o registradas rutas en cuyos municipios de origen o destino exista terminal de transporte autorizado por el Ministerio de Transporte, o cuando en las rutas autorizadas o registradas existan terminales de tránsito, para el servicio básico de transporte.

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

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

37. Prestar el servicio público sin estar constituido como operador o empresa autorizada para este fin.

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

Artículo 31. Serán sancionados los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte público terrestre automotor de pasajeros y mixto por carretera, con multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), que incurran en las siguientes infracciones:

1. No mantener el vehículo en óptimas condiciones de comodidad, higiene y aseo.

2. No aportar oportunamente los documentos necesarios para tramitar los documentos que soportan la operación de los equipos.

3. No retirar los distintivos de la empresa de la cual se desvincula.

4. No contar con el dispositivo de control de velocidad o tener este en mal estado de funcionamiento.

5. No hacer el aporte correspondiente al fondo de reposición.

6. Negarse a prestar el servicio sin causa justificada.

7. Prestar el servicio en un radio de acción diferente al autorizado.

8. No portar la Planilla de Despacho en las rutas autorizadas.

9. No portar la planilla de viaje ocasional cuando se presta el servicio en rutas no autorizadas a la empresa.

10. No portar la Tarjeta de Operación.

CAPÍTULO IV

Multas a imponer a las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial

Artículo 32. Serán sancionadas con multa equivalente a cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte terrestre automotor especial, que incurran en las siguientes infracciones:

1. No informar a la autoridad de Inspección, Vigilancia y Control de transporte competente, cualquier cambio de sede o domicilio.

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

3. No reportar semestralmente, la relación del equipo con el cual presta el servicio público de transporte a la autoridad de Inspección Vigilancia y Control de transporte competente.

4. No expedir, mínimo mensualmente, a los propietarios de los vehículos vinculados, un extracto en el cual se discriminen los rubros y montos cobrados y pagados por cada concepto derivado del contrato de vinculación.

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

6. No suministrar a los usuarios información sobre los servicios ofrecidos, tarifas y horarios, o suministrar información engañosa, errada, inoportuna y/o incompleta.

7. No atender las peticiones, quejas o reclamos de los usuarios o no disponer de los mecanismos necesarios para ello.

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

9. Negarse a prestar el servicio a personas con discapacidad acompañadas de su perro de asistencia, siempre y cuando este último vaya provisto del distintivo especial indicativo que se establezca, y las características del perro y la tipología del respectivo vehículo permitan su transporte en forma normal.

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

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

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

Artículo 33. Serán sancionadas con multa equivalente a ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de Transporte Terrestre Automotor Especial, que incurran en las siguientes infracciones:

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

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

3. No contar con el dispositivo de control de velocidad o tener este en mal estado de funcionamiento.

4. Exigir documentos adicionales a los establecidos en la ley o el reglamento, para el trámite de los documentos que soportan la operación de transporte.

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

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

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

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

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

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

11. Permitir la prestación del servicio público de transporte en vehículos sin Tarjeta de Operación, sin portarla en el vehículo o con esta vencida.

12. No contar con el sistema de comunicaciones bidireccional exigido para la operación del servicio, o no tenerlo en perfecto estado de funcionamiento.

13. Prestar el servicio de transporte escolar, sin acompañante.

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

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

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

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

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

Artículo 34. Serán sancionadas con multa equivalente a doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de Transporte Terrestre Automotor Especial, que incurran en las siguientes infracciones:

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

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

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

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

5. Permitir la prestación del servicio público de transporte en vehículos que no tengan en perfecto

funcionamiento sus frenos, sistema de dirección, sistema de suspensión, sistema de señales visuales y audibles permitidas y el sistema de escape de gases; o que no demuestren un estado adecuado de llantas, del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos, o que no cumplan con las normas de emisiones contaminantes que establezcan las autoridades ambientales.

6. Vincular a la empresa, o permitir la prestación del servicio, en vehículos no homologados para esta modalidad de servicio por el Ministerio de transporte o por quien haga sus veces, o equipos con licencia de tránsito para un servicio diferente al público.

7. No mantener vigentes las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas por la ley o los reglamentos, que las ampare, incluyendo a todos los vehículos vinculados, de los riesgos inherentes a la actividad transportadora.

8. Permitir la operación de los equipos por personas no idóneas; sin licencia de conducción, sin la licencia requerida para el tipo de vehículo que se opera, con licencia de conducción vencida, suspendida o cancelada.

9. Permitir la prestación del servicio en vehículos conducidos por personas en estado de embriaguez o bajo efectos de sustancias alucinógenas.

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

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

12. No mantener las condiciones que dieron origen a la habilitación, permiso, licencia, autorización o registro.

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

14. Negarse, sin justa causa, a expedir oportunamente el extracto de contrato.

15. Cobrar valor alguno por la expedición del extracto de contrato.

16. Expedir Extractos del Contrato sin la existencia real de los mismos.

17. Permitir la prestación del servicio sin llevar el Extracto del contrato.

18. Permitir la prestación del servicio sin llevar el Extracto del Contrato debida y totalmente diligenciado por la empresa, o con tachaduras o enmendaduras.

19. Prestar el servicio público de transporte en otra modalidad de servicio.

20. Despachar servicios en rutas o recorridos no autorizados.

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

22. No tener Fondo de Reposición, ni reportar ante la autoridad competente los valores consignados.

23. Permitir la prestación del servicio, llevando pasajeros de pie o excediendo la capacidad autorizada en número de pasajeros, establecida en la ficha de homologación.

24. Permitir la prestación del servicio público de transporte excediendo la capacidad transportadora autorizada.

25. Permitir la prestación del servicio excediendo el número de pasajeros, de conformidad con lo establecido en la Ficha Técnica de Homologación del vehículo.

26. Exceder la capacidad transportadora autorizada a la empresa.

27. No mantener en operación los mínimos de capacidad transportadora autorizada.

28. Modificar el nivel de servicio autorizado.

29. Alterar la tarifa, cuando esta se encuentre regulada.

30. Permitir o tolerar el cambio del recorrido o trazado de la ruta que le ha sido autorizado.

31. Disminuir injustificadamente el servicio autorizado en más de un 50%.

32. No tener en operación el parque automotor mínimo accesible, de acuerdo a la ley o el reglamento.

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

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

35. 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.

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

37. Prestar el servicio público sin estar constituido como operador o empresa autorizada para este fin.

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

Artículo 35. Serán sancionados con multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los propietarios, po-

seedores o tenedores de vehículos de Transporte Terrestre Automotor Especial, que incurran en las siguientes infracciones:

1. No mantener el vehículo en óptimas condiciones de comodidad y aseo.

2. No contar con el dispositivo de control de velocidad o tener este en mal estado de funcionamiento.

3. No aportar oportunamente los documentos necesarios para tramitar los documentos que soportan la operación de los equipos.

4. No verificar que el sistema de comunicación bidireccional del vehículo se encuentra en perfecto estado de funcionamiento.

5. No retirar los distintivos de la empresa de la cual se desvincula.

6. Prestar el servicio sin llevar el Extracto del contrato.

7. Prestar el servicio sin llevar el Extracto del Contrato debida y totalmente diligenciado por la empresa, o con tachaduras o enmendaduras.

CAPÍTULO V

Multas a imponer al servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros urbano colectivo municipal, distrital o metropolitano

Artículo 36. Serán sancionadas con multa equivalente a cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros urbano colectivo municipal, distrital o metropolitano, que incurran en las siguientes infracciones:

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

2. No informar a la autoridad de Inspección, Vigilancia y Control de transporte competente, cualquier cambio de sede o domicilio.

3. No reportar semestralmente, la relación del equipo con el cual presta el servicio público de transporte a la autoridad de Inspección Vigilancia y Control de transporte competente.

4. No expedir, mínimo mensualmente, a los propietarios de los vehículos vinculados, un extracto en el cual se discriminen los rubros y montos cobrados y pagados por cada concepto derivado del contrato de vinculación.

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

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

7. Negarse a prestar el servicio a personas con discapacidad acompañadas de su perro de asistencia, siempre y cuando este último vaya provisto del distintivo especial indicativo que se establezca, y las características del perro y la tipología del respectivo vehículo permitan su transporte en forma normal.

8. No suministrar a los usuarios información sobre los servicios ofrecidos, tarifas y horarios, o suministrar información engañosa, errada, inoportuna y/o incompleta.

9. No atender las peticiones, quejas o reclamos de los usuarios o no disponer de los mecanismos necesarios para ello.

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

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

Artículo 37. Serán sancionadas con multa equivalente a ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte de pasajeros urbanos colectivo municipal, distrital o metropolitano, que incurran en las siguientes infracciones:

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

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

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

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

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

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

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

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

9. No acondicionar, en todo vehículo de capacidad igual o superior a 20 pasajeros, dos (2) sillas, dotadas de cinturón de seguridad, lo más cercanas

a las puertas de acceso y señalizadas adecuadamente, para uso preferencial por parte de los pasajeros con discapacidad.

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

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

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

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

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

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

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

17. No constituir fondo de reposición.

Artículo 38. Serán sancionadas con multa equivalente a doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte de pasajeros urbano colectivo municipal, distrital o metropolitano, que incurran en las siguientes infracciones:

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

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

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

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

5. Modificar el nivel de servicio autorizado.

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

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

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

9. No mantener vigentes las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas por la ley o los reglamentos, que las ampare, incluyendo a todos los vehículos vinculados, de los riesgos inherentes a la actividad transportadora.

10. Permitir la operación de los equipos por personas no idóneas; sin licencia de conducción, sin la licencia requerida para el tipo de vehículo que se opera o con licencia de conducción vencida, suspendida o cancelada.

11. Permitir la prestación del servicio en vehículos conducidos por personas en estado de embriaguez o bajo efectos de sustancias alucinógenas.

12. Permitir la prestación del servicio público de transporte excediendo la capacidad transportadora autorizada.

13. No mantener en operación los mínimos de capacidad transportadora autorizada.

14. Permitir la prestación del servicio excediendo el número de pasajeros, de conformidad con lo establecido en la Ficha Técnica de Homologación del vehículo.

15. Despachar servicios en rutas o recorridos no autorizados.

16. Permitir o tolerar el cambio del recorrido o trazado de la ruta que le ha sido autorizado.

17. Negarse, sin justa causa, a expedir oportunamente la Planilla de Despacho.

18. Cobrar valor alguno por la expedición de la Planilla de Despacho.

19. No suscribir los contratos de vinculación de los equipos.

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

21. Disminuir injustificadamente el servicio autorizado en más de un 50%.

22. No tener en operación el parque automotor mínimo accesible, de acuerdo a la ley o el reglamento.

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

24. No vigilar o constatar que los conductores de los equipos vinculados, estén afiliados al sistema de seguridad social según lo prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia.

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

26. No mantener las condiciones que dieron origen a la habilitación, permiso, licencia, autorización o registro.

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

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

29. Permitir la prestación del servicio público de transporte en vehículos sin Tarjeta de Operación, sin portarla en el vehículo o con esta vencida.

30. No suscribir los contratos de vinculación de los equipos.

31. Permitir la prestación del servicio, llevando pasajeros de pie o excediendo la capacidad autorizada en número de pasajeros, establecida en la ficha de homologación.

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

33. No tener en operación el parque automotor mínimo accesible, de acuerdo a la ley o el reglamento.

34. No tener constituido fondo de reposición.

35. Dar uso indebido y/o manejar irregularmente, los dineros recaudados para el fondo de reposición.

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

37. Prestar el servicio público sin estar constituido como operador o empresa autorizada para este fin.

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

Artículo 39. Serán sancionados los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte de pasajeros urbano colectivo municipal, distrital o metropolitano, con multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), que incurran en las siguientes infracciones:

1. No mantener el vehículo en óptimas condiciones de comodidad, higiene y aseo.

2. No aportar oportunamente los documentos necesarios para tramitar los documentos que soportan la operación de los vehículos.

3. No retirar los distintivos de la empresa de la cual se desvincula.

4. No hacer el aporte correspondiente al Fondo de Reposición, cuando a ello haya lugar.

5. Negarse a prestar el servicio sin causa justificada.

6. Prestar el servicio en un radio de acción diferente al autorizado sin la correspondiente planilla de viaje ocasional.

7. No portar la Planilla de Despacho en las rutas autorizadas.

8. No portar los documentos que soportan la operación de los vehículos.

9. No portar la Tarjeta de Operación.

CAPÍTULO VI

Multas a imponer al servicio público de transporte terrestre automotor en vehículos taxi

Artículo 40. Serán sancionadas con multa equivalente a cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte individual de pasajeros en vehículos taxi, que incurran en las siguientes infracciones:

1. No informar a la autoridad de Inspección, Vigilancia y Control de transporte competente, cualquier cambio de sede o domicilio.

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

3. No mantener actualizada, frente a la autoridad de Inspección Vigilancia y Control de transporte competente, la relación del equipo con el cual presta el servicio público de transporte.

4. No expedir, mínimo mensualmente, a los propietarios de los vehículos vinculados, un extracto en el cual se discriminen los rubros y montos cobrados y pagados por cada concepto derivado del contrato de vinculación.

5. No suministrar a los usuarios información sobre los servicios ofrecidos, tarifas y horarios, o suministrar información engañosa, errada, inoportuna y/o incompleta.

6. No atender las peticiones, quejas o reclamos de los usuarios o no disponer de los mecanismos necesarios para ello.

7. Negarse a prestar el servicio a personas con discapacidad acompañadas de su perro de asistencia, siempre y cuando este último vaya provisto del distintivo especial que establezca la ley y las características del perro y la tipología del respectivo vehículo permitan su transporte en forma normal.

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

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

Artículo 41. Serán sancionadas con multa equivalente a ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte individual de pasajeros en vehículos taxi, que incurran en las siguientes infracciones:

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

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

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

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

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

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

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

8. Permitir la operación de los vehículos vinculados, sin portar los distintivos de la misma o los señalados por las disposiciones legales vigentes según la modalidad de servicio.

9. No Presentar, dentro de los primeros cuatro meses del año, el modelo de contrato que utilizará para la vinculación de los vehículos, el cual debe sujetarse a los parámetros establecidos en la reglamentación expedida por el Gobierno Nacional para esta modalidad de servicio.

10. No reportar oportunamente a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente la información de los conductores que se encuentren registrados ante la empresa.

11. Carecer de un programa y sistema de mantenimiento preventivo y correctivo para los vehículos vinculados.

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 42. Serán sancionadas con multa equivalente a doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte individual de pasajeros en vehículos taxi, que incurran en las siguientes infracciones:

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

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

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

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

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

6. Vincular a la empresa, o permitir la prestación del servicio, en vehículos no homologados para esta modalidad de servicio por el Ministerio de transporte o por quien haga sus veces, o equipos con licencia de tránsito para un servicio diferente al público.

7. No mantener vigentes las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas por la ley o los reglamentos, que las ampare, incluyendo a todos los vehículos vinculados, de los riesgos inherentes a la actividad transportadora.

8. Permitir la operación de los equipos por personas no idóneas; sin licencia de conducción, sin la licencia requerida para el tipo de vehículo que se opera, con licencia de conducción vencida, suspendida o cancelada.

9. Permitir la prestación del servicio en vehículos conducidos por personas en estado de embriaguez o bajo efectos de sustancias alucinógenas.

10. Permitir la prestación del servicio excediendo el número de pasajeros, de conformidad con lo establecido en la Ficha Técnica de Homologación del vehículo.

11. Alterar la tarifa, cuando esta se encuentre regulada.

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

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

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

15. No suministrar la Planilla de Viaje Ocasional o cobrar suma adicional a la establecida por el Ministerio de transporte o la autoridad en quien este delegue.

16. Permitir la prestación del servicio público de transporte en vehículos sin Tarjeta de Operación, sin portarla en el vehículo o con esta vencida.

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

18. Permitir la prestación del servicio público de transporte en vehículos sin Tarjeta de Operación, sin portarla en el vehículo o con esta vencida.

19. No mantener las condiciones que dieron origen a la habilitación, permiso, licencia, autorización o registro.

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

21. Prestar el servicio público sin estar constituido como operador o empresa autorizada para este fin.

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

Artículo 43. Serán sancionados con multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte individual de pasajeros en vehículos taxi, que incurran en las siguientes infracciones:

1. No mantener el vehículo en óptimas condiciones de comodidad, higiene y aseo.

2. No aportar oportunamente los documentos necesarios para tramitar los documentos que soportan la operación de los equipos.

3. Negarse a prestar el servicio sin causa justificada.

4. No retirar los distintivos de la empresa de la cual se desvincula.

5. Prestar el servicio de transporte en un radio de acción diferente al autorizado, sin portar la Planilla de Viaje Ocasional.

6. No portar la Tarjeta de Control.

7. No portar los documentos de transporte que sustentan la operación de los equipos.

8. No mantener las condiciones que dieron origen a la habilitación, permiso, licencia, autorización o registro.

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

10. Prestar el servicio público sin estar constituido como operador o empresa autorizada para este fin.

CAPÍTULO VII

Multas a imponer a los centros de diagnóstico automotor

Artículo 44. Serán sancionados con multa equivalente a setenta y cinco (75) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), los centros de diagnóstico automotor, que almacenen y custodien inadecuadamente y sin cumplir los parámetros que para el efecto establezca el RUNT, la información de todos los Certificados de las Revisiones Técnico-mecánicas y de Gases que expida y de todos los informes de resultados de las revisiones efectuadas en el centro.

Artículo 45. Será sancionado con multa equivalente a ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los centros de diagnóstico automotor, que incurran en las siguientes conductas:

1. Realizar actividades afines con las legalmente establecidas a su cargo, tales como labores de reparación, mantenimiento y/o venta de repuestos.

2. Abstenerse de comunicar al Ministerio de Transporte y a las autoridades competentes las modificaciones que se efectúen, respecto a la información acreditada para obtener su habilitación.

3. No reportar por medios electrónicos en línea y en tiempo real al RUNT las revisiones efectuadas a todos los vehículos con las características y en la oportunidad exigida por este.

4. No tener vigente los seguros a su cargo.

5. Abstenerse de reportar por escrito a las autoridades competentes las inconsistencias que se presenten entre la información documental del vehículo y la confrontación física del mismo.

6. No llevar el registro computarizado de los resultados de las revisiones técnico-mecánicas y de emisiones contaminantes de cada vehículo, incluso de los que no la aprueben.

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

Artículo 46. Será sancionado con multa equivalente a doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los centros de diagnóstico automotor, que incurran en las siguientes conductas:

1. Hacer uso inadecuado del código de acceso a la base de datos del RUNT.

2. Expedir Certificados de Revisión Técnico-mecánica y de Gases, sin agotar el procedimiento y las pruebas exigidas en las Especificaciones Técnicas y las que regulan la actividad para la cual fueron habilitados.

3. No calificar los resultados según los parámetros de las revisiones técnico-mecánicas y de gases establecidos en las normas relacionadas con la materia.

4. No cumplir con las condiciones de operación y funcionamiento establecidas en las normas legales que regulan la materia o en las auditorías de seguimiento y de control efectuadas por el Organismo de Acreditación, Superintendencia de Industria y Comercio o quien haga sus veces que le otorgó el reconocimiento.

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

CAPÍTULO VIII

Multas a imponer a los Centros de Reconocimiento de Conductores

Artículo 47. Serán sancionados con multa equivalente a setenta y cinco (75) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los centros de reconocimiento de conductores almacenen y custodien inadecuadamente y sin cumplir los parámetros que para el efecto establezca el RUNT, la información de todos los Certificados de Aptitud Física, Mental y de Coordinación que expida y de todos los informes de evaluación de las valoraciones efectuadas en el centro.

Artículo 48. Será sancionado con multa equivalente a cien cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los centros de reconocimiento de conductores, que incurran en las siguientes conductas:

1. Abstenerse de comunicar al Ministerio de Transporte y a las autoridades competentes las modificaciones que se presenten respecto a la información acreditada para obtener su habilitación.

2. Expedir certificaciones sin seguir los procedimientos y utilizando formatos diferentes a los establecidos en las normas vigentes.

3. Permitir la pérdida de vigencia de los registros, certificaciones y autorizaciones propias de su actividad, expedidas por las autoridades competentes.

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

Artículo 49. Será sancionado con multa equivalente a doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los centros de reconocimiento de conductores, que incurran en las siguientes conductas:

1. No realizar el procedimiento de evaluación establecido en las normas relacionadas con la materia.

2. Alterar los resultados del procedimiento de evaluación establecidos en las normas relacionadas con la materia.

3. Expedir Certificados de Aptitud Física; Mental y de Coordinación Motriz, sin efectuar la evaluación completa, ni aprobar todos los parámetros establecidos por las normas técnicas y las que regulan la actividad para la cual fueron habilitados.

4. Calificar los resultados de las pruebas a su cargo, sin seguir los parámetros de evaluación establecidos en las normas vigentes.

5. Hacer uso inadecuado del código de acceso a la base de datos del RUNT.

6. No cumplir con las condiciones de operación y funcionamiento establecidas en las normas legales que regulan la materia o en las auditorías de seguimiento y de control efectuadas por el Organismo de Acreditación, Superintendencia de Industria y Comercio o quien haga sus veces que le otorgó el reconocimiento.

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

CAPÍTULO IX

Multas a imponer a los centros de enseñanza automovilística

Artículo 50. Serán sancionados con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los centros de enseñanza automovilística, que incurran en las siguientes conductas:

1. No crear ni facilitar la operación de mecanismos de recepción y emisión permanente de información a los usuarios sobre los servicios ofrecidos, tarifas y horarios de atención.

2. No llevar los archivos de los alumnos debidamente matriculados, capacitados y certificados.

Artículo 51. Serán sancionados con multa equivalente a sesenta (60) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los centros de enseñanza automovilística, que incurran en las siguientes conductas:

1. Abstenerse de comunicar al Ministerio de Transporte las modificaciones que se presenten respecto a la información suministrada para la habilitación de funcionamiento del Centro de Enseñanza Automovilística.

2. No producir ninguna comunicación dentro de los Doscientos (200) días siguientes a la inactivación.

3. Negarse a proporcionar información y/o facilitar la labor de auditoría o de control.

4. No impartir capacitación ni expedir las certificaciones en el término de seis (6) meses.

5. Suministrar información al Ministerio de Transporte y a las Secretarías de Educación, no ajustada a la realidad.

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

Artículo 52. Serán sancionados con multa equivalente a noventa (90) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los centros de enseñanza automovilística, que incurran en las siguientes conductas:

1. No cumplir en su totalidad con los programas de instrucción, requisitos e intensidad horaria establecidos en la normatividad vigente.

2. Modificar las condiciones técnicas y administrativas que dieron origen a su habilitación.

3. Incumplir los programas y procedimientos establecidos para el proceso de capacitación e instrucción de los alumnos.

4. Modificar las condiciones exigidas por la secretaría de educación que le otorgó el registro de los programas.

5. No mantener los vehículos autorizados al Centro de Enseñanza Automovilística con las condiciones de seguridad requeridas y la tarjeta de servicio vigente.

6. No disponer de los vehículos requeridos para la enseñanza y aprendizaje de las personas en situación de discapacidad y adecuación con mecanismos manuales.

7. No mantener los vehículos que le fueron aprobados al momento de la habilitación, con las adaptaciones respectivas.

8. Impartir la enseñanza teórica incumpliendo los requisitos que para tal efecto han sido determinados para las instalaciones, materiales didácticos e idoneidad de los instructores.

9. Abstenerse de certificar la idoneidad de un conductor o instructor una vez se verifique el cumplimiento de los requisitos determinados para tal fin.

10. No reportar por medios electrónicos, en línea y en tiempo real los cursos de capacitación efectuados a todos los alumnos en las condiciones y oportunidad exigidas en las normas respectivas.

11. No realizar las evaluaciones, teórica y práctica al alumno una vez surtido el proceso de capacitación, en los términos señalados en la reglamentación.

12. Hacer uso inadecuado del código de acceso a la base de datos del RUNT.

13. Injustificada cesación de actividades.

14. Cuando los hechos que dieron origen a la habilitación no correspondan a la realidad.

15. No tener vigente los seguros a su cargo.

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

CAPÍTULO X

Multas a imponer a los Instructores de Centros de Enseñanza Automovilística

Artículo 53. Serán sancionados con multa equivalente a cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los instructores en conducción que no actúen con imparcialidad, sin asegurar ni garantizar los derechos de todas las personas, sin ninguna clase de discriminación.

Artículo 54. Serán sancionados con multa equivalente a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los instructores en conducción que incurran en las siguientes conductas:

1. No aportar la documentación e información requerida para su acreditación y el desempeño del cargo.

2. No capacitarse ni actualizarse en el área donde se desempeña.

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

Artículo 55. Será sancionado con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los instructores en conducción que incurran en las siguientes conductas:

1. Impartir la enseñanza en una clase de vehículo de categoría diferente a la categoría de la licencia que se pretende obtener.

2. Impartir instrucción en vehículos que no cumplen con los requisitos establecidos en las reglamentaciones.

3. Poner en riesgo la integridad y seguridad de los alumnos.

4. No cumplir con las intensidades horarias determinadas para cada categoría de licencia.

5. Impartir instrucción en categorías diferentes a la cual fue autorizado.

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

CAPÍTULO XI

Multas a imponer a los Centros Integrales de Atención

Artículo 56. Serán sancionados con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), los centros integrales de atención que no lleven ni guarden archivo de toda la información de los conductores infractores que adelanten curso en sus instalaciones.

Artículo 57. Serán sancionados con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los centros integrales de atención que incurran en las siguientes conductas:

1. Abstenerse de comunicar al Ministerio de Transporte o a la autoridad competente las modificaciones que se presenten respecto a la información suministrada para la habilitación y funcionamiento como Centro Integral de Atención.

2. No certificar la asistencia al curso una vez esta haya sido realizado.

3. Negarse a proporcionar la información requerida por el Ministerio de Transporte, el Inpec y las autoridades de vigilancia, inspección y control.

4. Mantener desactualizadas las ayudas pedagógicas y el material didáctico.

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

Artículo 58. Serán sancionados con multa equivalente a sesenta (60) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los centros integrales de atención que incurran en las siguientes conductas:

1. No impartir la instrucción requerida y en el tiempo de duración establecido en las normas que regulan la materia.
2. Abstenerse de reportar al RUNT, en línea y en tiempo real la asistencia al curso de reeducación de los conductores infractores en las condiciones y oportunidades exigidas en las normas respectivas.
3. No impartir capacitación ni expedir los certificados correspondientes o ejercer las funciones de casa cárcel durante el término de un (1) año.
4. No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente.

CAPÍTULO XII

Multas a imponer a los Organismos de Tránsito

Artículo 59. Serán sancionados con multa equivalente a cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), los organismos de tránsito que presten de manera deficiente los servicios de atención a los usuarios.

Artículo 60. Serán sancionados con multa equivalente a ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los organismos de tránsito que incurran en las siguientes conductas:

1. Omitir, retardar o denegar en forma injustificada a los usuarios, la prestación de los servicios a los que están obligados por ley.
2. No suministrar a los usuarios información sobre los servicios ofrecidos, tarifas, horarios de atención, entre otras.
3. Hacer caso omiso a las instrucciones impartidas por el Ministerio de Transporte u otra autoridad competente.
4. Impedir u obstaculizar las acciones de las autoridades que ejercen la vigilancia, inspección y control.
5. Ejercer funciones dentro del ámbito de jurisdicción de otro organismo de tránsito.
6. No disponer de los mecanismos necesarios para ofrecer y garantizar en forma óptima la atención al usuario en sus peticiones, quejas y recursos.
7. No regular el flujo de tránsito, ni cumplir con la responsabilidad de colocar y mantener las señales de tránsito.
8. No presentar a los concejos municipales o distritales o a las asambleas departamentales, según el caso, los estudios y la solicitud de autorización y aprobación del valor de los servicios que prestará el Organismo de Tránsito.
9. Obstaculizar la actuación de las autoridades de vigilancia, inspección y control.

Artículo 61. Serán sancionados con multa equivalente a doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los organismos de tránsito que incurran en las siguientes conductas:

1. Excederse en las funciones o no llevar a cabo el procedimiento reglamentado.
2. No formular, implementar y ejecutar los planes de seguridad vial y movilidad establecidos por la ley o el reglamento.
3. No mantener las condiciones técnicas, administrativas y financieras que dieron origen a su funcionamiento.
4. No generar e ingresar en línea la información de cada uno de los registros que integran el Registro Único Nacional de Tránsito de acuerdo a los procedimientos establecidos para tal fin.
5. No hacer adecuado uso del código de acceso a la base de datos y de la información del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT, así como de los registros físicos, documentos y archivos que se encuentran bajo su custodia.
6. Utilizar y expedir especies venales sin el lleno de los requisitos establecidos por acto administrativo.
7. Alterar las tarifas legalmente establecidas por las autoridades competentes, para la prestación de servicios y liquidación de gravámenes.
8. Exigir requisitos diferentes a los establecidos legalmente para los trámites que se adelantan ante dichos organismos.
9. No suspender o cancelar la licencia de conducción en los eventos establecidos por la ley, especialmente en los casos de reincidencia.
10. No reportar la información necesaria para mantener actualizado el Registro Único de Tránsito, RUNT, de que trata el artículo 8° de la Ley 769 de 2002, dentro del término y condiciones establecidas en la ley o el reglamento expedido por el Ministerio de Transporte.
11. Realizar trámites contrariando lo establecido por el Parágrafo del artículo 10 de la Ley 769 de 2002.
12. No adelantar dentro del término legalmente establecido, la actuación administrativa correspondiente por los comparendos impuestos.
13. Omitir cancelar las licencias de conducción en casos de reincidencia.
14. No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente.

CAPÍTULO XIII

Multas a imponer a las empresas de Servicio de Transporte Masivo

Artículo 62. Será sancionado con multa equivalente a trescientos (300) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) cuando se incurra en las siguientes conductas:

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

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

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

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

Artículo 63. Será sancionado con multa equivalente a seiscientos (600) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) cuando se incurra en las siguientes conductas:

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 64. Será sancionado con multa equivalente a mil (1.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) cuando se incurra en las siguientes conductas:

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

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

3. Permitir la prestación del servicio en vehículos conducidos por personas en estado de embriaguez o bajo efectos de sustancias alucinógenas.

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

CAPÍTULO XIV

Multas a imponer al Servicio Público de Transporte Férreo

Artículo 65. Los responsables del servicio de transporte férreo serán sancionados con multa equivalente a trescientos (300) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) cuando incurran en las siguientes conductas:

1. No apostar anuncios publicitarios en la vía de tal manera que obstruyan las señales o que pongan en riesgo la operación.

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

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

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

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

Artículo 66. Los responsables del servicio de transporte férreo serán sancionados con multa equivalente a seiscientos (600) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) cuando incurran en las siguientes conductas:

1. No informar a la autoridad de Inspección, Vigilancia y Control de transporte competente, cualquier cambio de sede o domicilio.

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

3. No cumplir con las normas internacionales en materia de manipulación, transporte y almacenamiento de mercancías.

4. No someterse a exámenes médicos, teóricos, técnicos y prácticos en la especialidad correspondiente al personal operador o auxiliar del equipo.

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

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

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

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

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

Artículo 67. Los responsables del servicio de transporte férreo serán sancionados con multa equivalente a mil (1.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) cuando incurran en las siguientes conductas:

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

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

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

4. No contar los equipos con las especificaciones técnico-mecánica que exigen las normas internacionales y del fabricante. Las especificaciones técnicas de la vía y de los equipos deben corresponderse mutuamente.

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

6. Permitir la operación de los equipos por personas no idóneas; sin la licencia requerida, con ella vencida, suspendida o cancelada.

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

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

CAPÍTULO XV

Multas a imponer a las empresas de Transporte por Cable

Artículo 68. Los responsables del servicio serán sancionados con multa equivalente a cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), cuando se incurra en las siguientes conductas:

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

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

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

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

Artículo 69. Los responsables del servicio serán sancionados con multa equivalente a ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) cuando se incurra en las siguientes conductas:

1. No informar a la autoridad de Inspección, Vigilancia y Control de transporte competente, cualquier cambio de sede o domicilio.

2. No contar con las pólizas exigidas por el régimen legal.

3. No demostrar y mantener el aseguramiento de calidad en la prestación del servicio público de transporte por cable, conforme lo establece la ley y el reglamento.

4. No contratar directamente los operadores de los equipos con los cuales se presta el servicio público.

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

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

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

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

Artículo 70. Los responsables del servicio serán sancionados con multa equivalente a doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) cuando se incurra en las siguientes conductas:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO XVI

Multas a imponer a las empresas de Transporte Fluvial

Artículo 71. Serán sancionados con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte fluvial que incurran en las siguientes conductas:

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

2. No tomar las medidas preventivas necesarias para estibar cuidadosamente el cargamento.

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

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

Artículo 72. Será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) empresas de transporte fluvial que incurran en las siguientes conductas:

1. No informar a la autoridad de Inspección, Vigilancia y Control de transporte competente, cualquier cambio de sede o domicilio.

2. No informar a la inspección fluvial o quien haga sus veces acerca de la carga a bordo de las embarcaciones a ella vinculadas.

3. Enrolar u ocupar tripulantes que se amparen con licencias o permisos de otro, o que dicho documento esté vencido.

4. Contaminar las vías fluviales, salvo caso fortuito o fuerza mayor.

5. Transportar mercancías sin el respectivo contrato fluvial.

6. Embarcar materiales tóxicos en la misma bodega de carga donde se transporten víveres a granel o materias primas para elaborar alimentos.

7. Causar daño a la infraestructura de los puentes, principalmente cuando no se tiene en cuenta la altura del cargamento.

8. No contar los botes con compartimientos estancos, cuando se transporta carga líquida.

9. No portar los equipos de seguridad y contra incendio apropiado para apagar cualquier inicio de fuego.

10. Atracar la embarcación en sitios desfavorables al usuario.

11. Las demás establecidas por el Ministerio de Transporte en sus reglamentos de navegación fluvial y puertos.

12. No vigilar o constatar que los tripulantes de los equipos vinculados, estén afiliados al sistema de seguridad social según lo prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia.

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

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

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

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

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

Artículo 73. Será sancionado con multa equivalente a sesenta (60) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) empresas de transporte fluvial que incurran en las siguientes conductas:

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

2. No cumplir con los requisitos establecidos por la ley o el reglamento para el zarpe de las embarcaciones.

3. Permitir, tolerar o autorizar la tripulación de las embarcaciones vinculadas a ellas en estado de embriaguez o bajo el influjo de sustancias alucinógenas de cualquier miembro de la tripulación.

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

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

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

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

8. Permitir, tolerar o autorizar salir de puerto una embarcación que este a ella vinculada sin permiso de zarpe.

9. Transportar pasajeros en embarcaciones no autorizadas para ello.

10. Llevar sobrecupo de pasajeros.

11. Abastecerse de combustible con pasajeros a bordo.

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

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

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

CAPÍTULO XVII

Multas a imponer a los Concesionarios y Administradores de Infraestructura de Transporte

Artículo 74. Serán sancionados con multa equivalente a trescientos (300) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los concesionarios y administradores de infraestructura de transporte que no atiendan en forma oportuna las peticiones, quejas o reclamos de los usuarios o, no disponer de los mecanismos necesarios para ofrecer y garantizar en forma óptima la atención al usuario en los aspectos relacionados.

Artículo 75. Serán sancionados con multa equivalente a seiscientos (600) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los concesionarios y administradores de infraestructura de transporte que incurran en las siguientes conductas:

1. No suministrar a los usuarios información sobre los servicios ofrecidos, tarifas, horarios de atención o, suministrar información engañosa, errada, inoportuna o incompleta.

2. No librar o expedir oportunamente el documento que acredita el pago de tarifas, peajes, tasa de uso y demás documentos que en desarrollo de sus funciones deba emitir.

3. No elaborar, aplicar y mantener actualizado su propio manual operativo o reglamento técnico de operaciones de conformidad con las disposiciones vigentes o las que se expidan para tal fin.

4. No suministrar de manera oportuna, la información solicitada, por el Ministerio de Transporte o por la autoridad competente de vigilancia, inspección y control.

5. Las demás que constituyan violación a las normas que las rige.

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

Artículo 76. Serán sancionados con multa equivalente a mil (1.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), los concesionarios y administradores de infraestructura de transporte que incurran en las siguientes conductas:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO XVIII

Multas a imponer a las Terminales de Transporte

Artículo 77. Serán sancionados con multa equivalente a cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los terminales de transporte que incurran en las siguientes conductas:

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

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

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

Artículo 78. Serán sancionados con multa equivalente a cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los terminales de transporte que incurran en las siguientes conductas:

1. No prestar los servicios propios del terminal relacionados con la actividad transportadora, en condiciones de equidad, oportunidad, calidad y seguridad.

2. No elaborar el Manual Operativo.

3. No aplicar el Manual Operativo.

4. No distribuir, de acuerdo con la necesidad del servicio y la disponibilidad física, las áreas operativas.

5. No permitir al interior del terminal, el desempeño de sus funciones a las autoridades de transporte y tránsito respecto del control de la operación en general de la actividad transportadora.

6. No expedir oportunamente el documento que acredita el pago de la tasa de uso al vehículo despachado desde el terminal de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera cuando se haya cancelado la respectiva tasa de uso.

7. No disponer, dentro de las instalaciones físicas del Terminal de Transporte, de los equipos, el personal idóneo y el área suficiente para efectuar exámenes médicos generales de aptitud física y practicar la prueba de alcoholimetría a una muestra representativa de los conductores que estén próximos a ser despachados del respectivo Terminal.

8. No suministrar a las Autoridades de Transporte de manera oportuna la información relacionada con la operación del transporte de pasajeros de acuerdo con los formatos, plazos y medios que para este fin establezca el Ministerio.

9. No cobrar las tasas de uso fijadas por el Ministerio de Transporte.

10. Permitir, dentro de las instalaciones de las terminales, el pregoneo de los servicios o rutas que prestan las empresas transportadoras.

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

Artículo 79. Serán sancionados con multa equivalente a doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los terminales de transporte que incurran en las siguientes conductas:

1. No operar el terminal de acuerdo con los criterios establecidos por la ley o el reglamento.

2. No permitir el despacho de los vehículos de las empresas legalmente habilitadas y con permiso de operación en las rutas en origen, destino o tránsito.

3. Permitir el despacho de vehículos de empresas diferentes a aquellas debidamente habilitadas, en las rutas autorizadas o registradas ante el Ministerio de Transporte.

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

CAPÍTULO XIX

Multas a imponer a las Sociedades Portuarias y Operadores Portuarios

Artículo 80. Serán sancionadas con multa equivalente a seiscientos (600) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las sociedades portuarias y operadores portuarios que incurran en las siguientes conductas:

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

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

3. Realizar sus actividades por fuera de las zonas concesionadas.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

13. No realizar la señalización y adecuación apropiada de sus instalaciones para el desplazamiento de personas con discapacidad, cuando se trate de terminales de pasajeros.

14. Cuando se trate de terminales de pasajeros, no contar con el personal capacitado para la atención de personas con discapacidad.

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

Artículo 81. Serán sancionadas con multa equivalente a mil (1.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las sociedades portuarias y operadores portuarios que incurran en las siguientes conductas:

1. Realizar sus actividades en contravía a las reglas de aplicación general establecidas por la ley o el reglamento.
2. Realizar actividades portuarias sin tener aprobado el Reglamento Técnico de Operaciones.
3. No dar cumplimiento al Reglamento Técnico de Operaciones que le haya sido aprobado.
4. No dar cumplimiento a las leyes o actos administrativos dictados especialmente para las sociedades portuarias por las autoridades portuarias.
5. Realizar cualquier actividad que viole el Estatuto de Puertos Marítimos o sus reglamentos.
6. No cumplir las condiciones en las cuales se otorgó una concesión o licencia.
7. No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente.

Artículo 82. Las demás infracciones que no se encuentren reguladas expresamente para las sociedades portuarias y operadores portuarios, se aplicará la Ley 1ª de 1991 y las normas que la reglamenten, modifiquen, adicionen o deroguen.

Artículo 83. Las demás conductas que no estén establecidas expresamente en los anteriores artículos de este título, serán sancionadas de la siguiente manera:

- a) Transporte Terrestre: de uno (1) a mil (1000) salarios mínimos mensuales vigentes;
- b) Transporte Fluvial: de uno (1) a mil (1.000) salarios mínimos mensuales vigentes;
- c) Transporte Marítimo: de uno (1) a mil quinientos (1.500) salarios mínimos mensuales vigentes;
- d) Transporte Férreo: de uno (1) a mil quinientos (1.500) salarios mínimos mensuales vigentes;
- e) Transporte Aéreo: de uno (1) a dos mil (2.000) salarios mínimos mensuales vigentes.

Artículo 84. *Criterios de graduación.* Para imponer las sanciones a que refiere el artículo anterior, se aplicarán los siguientes criterios de graduación:

- a) La dimensión del daño o puesta en peligro al servicio público de transporte o su infraestructura;
- b) El beneficio económico que se hubiere obtenido para el infractor o para terceros, por la comisión de la infracción;
- c) La resistencia, negativa u obstrucción a la acción investigadora o de supervisión de la autoridad competente;
- d) La utilización de medios fraudulentos en la comisión de la infracción, o cuando se utilice persona interpuesta para ocultarla o encubrir sus efectos;

e) El grado de prudencia y diligencia con que se hayan atendido los deberes o se hayan aplicado las normas legales pertinentes;

f) La renuencia o desacato a cumplir con las órdenes impartidas por la autoridad competente;

g) El procurar resarcir el daño o compensar el perjuicio causado;

h) Que no haya sido sancionado;

i) Atribuir infundamente la responsabilidad a un tercero.

Parágrafo. Sólo podrá imponerse el máximo de la sanción cuando concurren únicamente circunstancias de agravación y el mínimo, cuando concurren exclusivamente circunstancias de atenuación.

TÍTULO IV

PROCESO SANCIONATORIO

CAPÍTULO I

Aspectos generales

Artículo 85. *Naturaleza.* El procedimiento sancionatorio que aquí se regula es de naturaleza administrativa; en su desarrollo se aplicarán, las disposiciones especiales de la presente ley, y en lo no previsto en ella, en su orden, las contenidas en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, en el Código General del Proceso y en las demás normas de carácter legal que modifiquen o adicionen dichos códigos.

Artículo 86. *Reserva.* Las actuaciones adelantadas en el proceso administrativo sancionatorio tendrán el carácter de reservadas hasta el momento de la notificación del Auto de Apertura de investigación. Sin embargo, posterior a esta fase, los sujetos procesales deben guardar reserva hasta que sea concluida la etapa probatoria, momento en el cual la investigación será pública. El incumplimiento de las anteriores obligaciones constituirá falta disciplinaria gravísima.

Artículo 87. *Sujetos procesales.* Los sujetos de esta actuación administrativa serán además del investigado y/o su apoderado legalmente constituido, el cual si es una persona jurídica, intervendrá el representante legal de esta y/o su apoderado legalmente constituido. Serán también los contemplados en el Libro I, Sección Segunda, Título VI, Capítulos: I, II y III.

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

Artículo 88. *Suspensión de términos.* El cómputo de los términos previstos para la actuación administrativa se suspenderá por la tramitación de una declaración de impedimento o recusación. Además, por situaciones de fuerza mayor o caso fortuito demás eventos previstos en la ley.

Artículo 89. *Impedimentos, incompatibilidades y conflicto de intereses.* El régimen de impedimentos, incompatibilidades y conflicto de intereses contenido en la Constitución y la ley, se entiende

incorporado a la presente ley y su trámite se adelantará, según las previsiones del artículo 12 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, o las normas que lo modifiquen o adicionen.

Artículo 90. *Prohibición de la reformatio in pejus*. Cuando se resuelva el recurso de apelación interpuesto por apelante único en contra del fallo sancionatorio, el Superior no podrá agravar la sanción impuesta.

Artículo 91. *Inoponibilidad de la reserva y deber de colaboración*. A las actuaciones desplegadas por las autoridades competentes en el trámite del proceso administrativo sancionatorio, los vigilados no podrán oponer reserva alguna, salvo en casos en que los hechos investigados gocen de reservas de ley declaradas mediante acto administrativo o judicialmente mediante providencia, estos actos o providencias deberán estar en firme y para sustentar la reserva el investigado allegará la constancia de ejecutoria del acto o providencia que declara la reserva.

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

Artículo 92. *Medios de prueba y valoración probatoria*. En el proceso administrativo sancionatorio serán admisibles los medios de prueba previstos en el código General del Proceso y en el Código de Procedimiento Penal.

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

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

CAPÍTULO II

Origen de la Actuación Administrativa Sancionatoria

Artículo 93. *Actuación administrativa sancionatoria*. La actuación administrativa sancionatoria se adelantará:

- a) Por informe de infracción de transporte elaborado por los cuerpos especializados de control operativo de transporte o el documento que haga sus veces;
- b) De oficio;
- c) A solicitud de parte;
- d) Por traslado de otras autoridades;
- e) Por cualquier medio que ofrezca credibilidad.

CAPÍTULO III

Procedimiento ordinario

Artículo 94. *Procedencia*. Cuando se tenga conocimiento de la comisión de una infracción a las normas de transporte o tránsito o a cualquiera de las normas que regulan las diversas actividades objeto de inspección, vigilancia y control cuya con-

secuencia jurídica sea la suspensión o cancelación de licencias, registros, habilitaciones o permisos de operación, se agotará el siguiente procedimiento ordinario:

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

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

2. Del auto de apertura se correrá traslado al vigilado por un término de cinco (5) días hábiles, para que por escrito responda a los cargos formulados y solicite las pruebas que considere, las cuales solo se decretarán si son pertinentes y conducentes. Si transcurridos este término contado a partir del envío de la comunicación, no compareciere el presunto responsable, se entenderá legalmente vinculado al proceso, sin perjuicio de que posteriormente pueda comparecer o designar apoderado en cualquier momento, caso en el cual asumirá el proceso en el estado en que se encuentre.

El apoderado designado deberá ser abogado titulado.

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

4. Las pruebas decretadas deberán evacuarse dentro de los treinta (30) días siguientes a haberse ejecutoriado el acto que las decreta, prorrogables hasta por la mitad del inicialmente fijado. Estos términos podrán ser omitidos, si al momento del estudio sobre el decreto de pruebas, se evidencia que todas las necesarias para resolver ya se encuentran en el proceso por haber sido aportadas por las autoridades o alguna de las partes, lo cual deberá indicarse en el auto que se profiera para el efecto.

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

6. La notificación del acto administrativo decisorio se efectuará en los términos del artículo mismos términos establecidos en el literal e) del numeral 1 del presente artículo, contra el cual procederán los recursos de vía gubernativa dentro del término de los cinco (5) días, contados a partir del día siguiente de la notificación.

Parágrafo. Hasta tanto se implemente el sistema de información de que trata el artículo 9° de la presente ley, lo cual debe hacerse obligatoriamente por todos los prestadores del servicio, o cuando el vigilado a investigar sea de aquellos que no está obligado a estar vinculado al sistema de información, las notificaciones de que trata este artículo se surtirán en los términos establecidos en el artículo 56 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y demás normas que lo modifiquen o adicionen.

CAPÍTULO IV

Procedimiento Verbal

Artículo 95. *Procedencia.* En todas las investigaciones que adelanten las autoridades de que trata esta ley, salvo lo mencionado en el artículo precedente, procederá el procedimiento verbal. Sin embargo, mientras se implementan los mecanismos logísticos y sistemáticos para poner en funcionamiento este procedimiento, se aplicará de manera preferente el procedimiento ordinario. Las autoridades de que trata este artículo informarán a los vigilados anticipadamente la entrada en vigencia del procedimiento verbal.

Artículo 96. *Auto de apertura e imputación.* Dicho auto además de cumplir con los requisitos formales debe advertir expresamente que el trámite se adelantará por el proceso verbal.

Artículo 97. *Citación a la audiencia.* En el auto de apertura se citará al investigado a audiencia, el cual notificará personalmente.

Artículo 98. *Audiencia.* En el día y hora fijados para la celebración de la audiencia, se dará lectura al auto de apertura del proceso verbal, procediéndose a escuchar en la misma diligencia, los descargos al presunto infractor.

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

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

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

Si se tratare de pruebas que no pudieren practicarse en el curso de la audiencia, esta se suspenderá por un lapso de quince (15) días hábiles prorrogables hasta por otro tanto, y se dispondrá lo necesario para su práctica dentro de ese plazo.

Artículo 99. *Representación Judicial.* Si el investigado así lo desea o para los eventos en que no pudiere comparecer a la audiencia, podrá designar apoderado que lo represente.

El apoderado designado deberá ser abogado titulado.

Artículo 100. *Fallo.* Terminadas las intervenciones y practicadas las pruebas, el funcionario competente proferirá, en la misma audiencia, o en una posterior en caso de ser necesario y de manera motivada, el fallo definitivo. Para tal efecto, la audiencia se podrá suspender por un término máximo de diez (10) días hábiles, sin perjuicio de lo previsto para las pruebas, al cabo de los cuales se reanudará y se procederá a dictar el fallo correspondiente, el cual se notificará en estrados. Contra dicho fallo se podrán presentar y sustentar los recursos de vía gubernativa dentro de la audiencia.

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

CAPÍTULO IV

Notificaciones

Artículo 101. *Formas de notificación.* Las notificaciones de las decisiones adoptadas en el proceso son de las siguientes clases: personal, por edicto, en estrados, por estado, por medios electrónicos o por conducta concluyente.

Mediante la notificación se pone el expediente o copia del mismo a disposición de los sujetos procesales.

Artículo 102. *Notificación personal.* El auto de apertura de investigación y el que decide de fondo la actuación en primera instancia, se notificarán personalmente al investigado, o a su apoderado.

Para el anterior efecto, si no existe otro medio más eficaz de informarlo, se le enviará la citación por correo a la última dirección que el investigado haya suministrado a la entidad.

Se entenderá enviada la citación el día y la hora en que esta sea entregada a la oficina o empresa de correo o mensajería. La constancia del envío de la citación se anexará al expediente.

En todo caso, además del envío de la respectiva citación, el funcionario podrá hacer uso de los demás medios idóneos de que disponga para lograr la comparecencia de quien se pretende notificar. De lo anterior, se dejará constancia en el expediente.

Si el investigado no concurre a notificarse dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes al envío de la comunicación si el proceso es ordinario y dentro de los tres (3) días si el proceso es verbal, se fijará un edicto en un lugar público de la secretaría, por el término de cinco (5) días hábiles para el proceso ordinario y por tres (3) días para el proceso verbal, con inserción de la parte resolutive del auto. Transcurrido dicho término se entenderá notificada la providencia.

Parágrafo. Cuando exista más de un presunto infractor en un mismo proceso, a todos los involucrados se les notificará mediante el mismo edicto.

Artículo 103. *Notificación por medios de comunicación electrónicos y tecnológicos.* Las decisiones que no deban notificarse personalmente y no se hayan notificado en estrados en los procesos verbales, podrán surtirse enviándolas al número de fax o a la dirección de correo electrónico que el vigilado haya registrado ante la autoridad respectiva, o por cualquier otro medio autorizado por la ley.

En estos casos, la notificación se entenderá surtida en la fecha que aparezca en el reporte del fax o en la que el correo electrónico haya sido enviado. La respectiva constancia será anexada al expediente.

La Superintendencia de Infraestructura y del Transporte deberá implementar en la página web un sistema de información actualizado de los trámites procesales.

Parágrafo. La notificación que se surta en el proceso verbal deberá realizarse a través de los medios electrónicos y tecnológicos que se implementen en el sistema de información de que habla la presente ley, remitida a las últimas direcciones, correos electrónicos o faxes registrados por la persona ante la Superintendencia de Infraestructura y del Transporte o ante las autoridades de vigilancia, inspección y control que correspondan según la competencia respectiva.

Artículo 104. *Notificación por Estado.* Las decisiones que no puedan notificarse en los términos del artículo anterior, se notificarán por estado el cual se fijará en un lugar público de la Secretaría General por el término de un día, vencido este, se entenderá notificada la decisión.

Artículo 105. *Notificación en estrados.* Las decisiones que se adopten en el curso del proceso verbal se notificarán en estrados, con excepción del auto de apertura.

Artículo 106. *Notificación por conducta conchuyente.* Cuando no se hubiere realizado la notificación personal o por edicto, o esta fuere irregular, la exigencia legal de notificar se entenderá cumplida si los interesados interponen los recursos correspondientes o manifiestan por cualquier medio que se encuentran enterados de la providencia en cuestión.

TÍTULO IV DISPOSICIONES ESPECIALES

Artículo 107. *Reducción de la sanción.* El monto de la sanción se reducirá en un 50%, si el infractor la cancela dentro de los cinco (5) días siguientes a la comisión de hecho o dentro del término de traslado para presentar descargos, caso en el cual se presume la aceptación de la comisión de la infracción y su correlativa responsabilidad.

Artículo 108. *Incremento de la sanción.* En aquellos casos en que el vigilado sea sancionado por una misma conducta, la sanción prevista en esta ley se incrementará en un 20%, sin perjuicio del beneficio regulado en el artículo anterior y

siempre y cuando no incurra en causal de suspensión o cancelación de la licencia, registro, habilitación o permisos de operación.

Artículo 109. *Cobertura del servicio.* Cuando se adopten las medidas preventivas de que trata la presente ley, se suspenda o cancele la habilitación de un prestador de un servicio público y no exista en el servicio otro prestador autorizado, el Ministerio de Transporte podrá otorgar permisos especiales y transitorios a otros, o tomar otras medidas que considere necesarias, con el fin de garantizar la continuidad del servicio.

Artículo 110. *Caducidad de la acción sancionatoria administrativa y de prescripción del proceso.* La facultad para imponer sanciones atribuida mediante la presente ley caducará si transcurridos tres (3) años desde la comisión de la infracción, no se ha proferido acto administrativo de apertura.

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

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

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

Artículo 111. *Función de cobro coactivo.* La Superintendencia de Infraestructura y del Transporte y demás autoridades que ejercen la función de vigilancia, inspección y control ostentan la facultad de cobro coactivo para hacer efectivas las sanciones pecuniarias impuestas en ejercicio de su función, la cual será ejercida de conformidad con las disposiciones del Estatuto Tributario y demás disposiciones que lo modifiquen.

Artículo 112. *Carácter de Policía Judicial.* Los servidores públicos de la Superintendencia de Puertos y Transporte y las otras autoridades competentes que realicen funciones de vigilancia, inspección y control, o que estén comisionados tendrán funciones de policía judicial exclusivamente para las materias que regula esta ley.

Artículo 113. *Otras sanciones.* Para aquellos sujetos no contemplados en esta disposición o que se creen en el futuro, cuyas actividades y funciones se enmarquen dentro de la presente ley, se les aplicarán los procedimientos y las sanciones previstas en la presente ley, teniendo en cuenta la actividad que realicen.

Artículo 114. *Doctrina probable.* La interpretación que de las normas jurídicas haga la Superintendencia de Puertos y Transporte, las circulares que en tal sentido expida su titular en ejercicio de

sus funciones y tres decisiones ejecutoriadas uniformes frente al mismo asunto, constituyen doctrina probable en el único caso de existir vacío legal.

Artículo 115. *Obligación de suministrar información.* Los sujetos vigilados estarán obligados a entregar la información que les sea requerida por la Superintendencia de Infraestructura y del Transporte, sin que puedan oponer reserva alguna, en la forma y términos que esta determine mediante reglamentación general que para el efecto expida.

TÍTULO VI

DE LA CONTRIBUCIÓN PARA LA VIGILANCIA Y REGULACIÓN

Artículo 116. *Contribución para la vigilancia y regulación.* Establézcase una contribución por vigilancia y regulación para cubrir los gastos para la inspección, vigilancia y control que ejerce la Superintendencia de Infraestructura y del Transporte, incluidos los gastos que ocasione el funcionamiento y sostenimiento del sistema de información de que trata esta ley. Esta contribución será pagada anualmente, por todos los vigilados por la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Se exceptúan de esta contribución, los entes vigilados que sean organismos del orden nacional o territorial, bien sea de la administración central o descentralizada, salvo que estén constituidos como empresas industriales y comerciales o sociedades de economía mixta.

Artículo 117. *Base de la contribución.* La base sobre la cual se aplica la tarifa de la contribución por vigilancia la constituyen los ingresos brutos del año anterior que obtenga cada uno de los vigilados.

Parágrafo. Cuando los vigilados presten los servicios a sí mismos o no sea posible determinar el ingreso bruto por las actividades sujetas a vigilancia, para efectos de establecer la base de la contribución, los vigilados tomarán como ingresos brutos el valor comercial de la actividad, sobre la base de los promedios que por unidad determine el Ministerio de Transporte.

Artículo 118. *Monto de la contribución.* El monto global de la contribución de vigilancia será la sumatoria del valor de los gastos de funcionamiento, adicionados con un 20% de los gastos de inversión como amortización y obsolescencia de la misma, aprobados en la ley de presupuesto de la Superintendencia de Infraestructura y del Transporte, más el valor de los gastos de funcionamiento, adicionados con un 20% de los gastos de inversión como amortización y obsolescencia de la misma, aprobados en la ley de presupuesto de Ministerio de Transporte para la Comisión de Regulación de Transporte.

El monto de la contribución se adicionará con el presupuesto de la financiación del Centro de Llamadas de que trata la ley 1383 de 2010, cuando el mismo no esté incluido en el presupuesto de la Superintendencia de Infraestructura y del Transporte, de tal forma que su financiación queda in-

cluida en la tarifa de la contribución de vigilancia y regulación, y se establecerá el porcentaje en que este concepto participa dentro del total de la contribución.

Las entidades recaudadoras de la contribución de vigilancia entregarán directamente a la administradora del Centro de Llamadas, el valor recaudado para tal fin.

El Centro de Llamadas, cubrirá la información de las distintas modalidades de transporte, pero su contratación se podrá hacer conjunta o independientemente. En todo caso, la Superintendencia de Infraestructura y del Transporte, en un término no superior a dos (2) años, contados a partir de la vigencia de la presente ley, deberá poner en funcionamiento el Centro de Llamadas directamente o a través de la correspondiente contratación. Igualmente, la Superintendencia de Infraestructura y del Transporte, podrá disponer de los recursos necesarios provenientes de la tarifa de contribución de que trata el Título V de esta ley, con el fin de cubrir todas las necesidades de carácter logístico que se deriven del proceso de implementación del Centro de Llamadas.

Parágrafo. Cuando existan excedentes en la ejecución de la contribución en un año, se destinarán a ampliar el presupuesto del año siguiente o se disminuirá el monto de la contribución a recaudar en el año siguiente. Cuando no fuera posible lo anterior, se devolverá a los vigilados la parte proporcional de su aporte.

Artículo 119. *Liquidación de la contribución.* Para liquidar y pagar la contribución, los vigilados tomarán los ingresos brutos del año anterior y lo multiplicarán por la tarifa determinada conforme se establece en esta ley.

Los vigilados presentarán anualmente una declaración de la Contribución de Vigilancia, en la cual liquiden la misma y la pagarán en las fechas y lugares que determine la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Artículo 120. *Tarifa.* Para establecer la tarifa de la contribución, se tomará el total del monto de la contribución establecido de acuerdo con la presente ley y se dividirá por el total de la sumatoria de los ingresos brutos declarados por los vigilados en el último año de declaración de la contribución, ajustados por el IPC. El porcentaje que resulte de tal operación, constituye la tarifa a aplicar con tres decimales, el último de los cuales se aproximará al dígito más cercano.

Para la determinación de la tarifa en el primer año de aplicación de esta contribución, se tomarán los ingresos brutos totales de los vigilados con base en los reportes que tenga la Superintendencia de Puertos y Transporte.

El Ministerio de Transporte, a través de la Comisión de Regulación del Transporte determinará anualmente la tarifa de acuerdo con lo previsto en este artículo y establecerá los porcentajes en que participan en su recaudo la Superintendencia de Infraestructura y del Transporte y la parte correspondiente al Centro de Llamadas.

Artículo 121. *Sanciones y procedimiento.* El régimen de sanciones y los procedimientos para la administración de la Contribución por Vigilancia son los establecidos en el Estatuto Tributario Nacional para el impuesto de renta, los cuales se aplicarán para la administración, determinación, discusión, cobro, devoluciones, régimen sancionatorio, incluida su imposición.

El Superintendente de Infraestructura y del Transporte será el competente para administrar esta contribución, pero podrá delegarla en sus funcionarios.

Las entidades recaudadoras de la contribución de vigilancia entregarán directamente y de forma separada a la Superintendencia de Infraestructura y del Transporte, el valor correspondiente al porcentaje del recaudo que le corresponde a cada entidad.

TÍTULO VII DISPOSICIONES FINALES CAPÍTULO I

De la remisión normativa, el régimen transitorio y la amnistía

Artículo 122. *Remisión normativa.* En los aspectos no regulados en la presente ley, se aplicarán, en su orden, el Código Contencioso Administrativo, el Código de Procedimiento Civil y el estatuto tributario.

Artículo 123. *Régimen transitorio.* Las infracciones cometidas en vigencia de las normas que derogue la presente ley se seguirán investigando y sancionando con base en dichas disposiciones, tanto estos expedientes como los actos administrativos impongan multa, serán condonados sin perjuicio de la aplicación del principio de favorabilidad y del decaimiento del acto administrativo.

Artículo 124. *Amnistía.* A los procesos por infracciones de comparendos que a la fecha de entrada en vigencia de la presente ley, se les haya proferido el acto administrativo de apertura de investigación continuarán con dicho procedimiento, con la decisión a que hubiere lugar y serán condonados en un cincuenta por ciento (50%).

CAPÍTULO II

Vigencia y derogatorias

Artículo 125. *Vigencia y derogatorias.* La presente ley rige a partir de la publicación en el diario oficial y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias en materia de sanciones, en especial las contenidas en el Capítulo IX, del Título I de la Ley 336 de 1996.

Diego Alberto Naranjo Escobar. Autor,
Representante a la Cámara, departamento de
Risaralda,
Partido Conservador Colombiano
Diego Patiño Amariles,
Representante a la Cámara, departamento de
Risaralda.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Este proyecto de ley pretende retomar el recientemente archivado Proyecto de ley número 208 de 2009, el cual tenía como objetivo primordial el de regular legislativamente el régimen sancionatorio en materia de transportes en lo concerniente a las funciones de inspección, vigilancia y control; la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes cree que es su deber exclusivo, el de legislar en esta materia, ya que las normas que actualmente están rigiendo merecieron una seria revisión y una completa actualización por parte de esta célula legislativa tanto en el periodo 2006-2010 como en el primer año de este periodo 2010-2014. El país no puede seguir en el limbo en materia de legislación sancionatoria en materia de transportes, por lo tanto considera la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes que es su obligación retomar este proyecto de ley y darle el trámite que le corresponde, para que el Congreso de la República pueda cumplir con su deber de dar a la nación las normas que requiere.

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

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

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

Para efectos de la ejecución del servicio, se prevé la expedición de una habilitación o licencia de

funcionamiento otorgada por la autoridad competente, que será conferida al solicitante previo cumplimiento de ciertos requisitos relacionados con la organización, capacidad técnica y económica, accesibilidad, comodidad y seguridad, necesarios para garantizar a los usuarios una óptima, eficiente y continua e ininterrumpida prestación del servicio de transporte público.

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

En materia de tránsito, es importante señalar que en el nuevo Código Nacional de Tránsito, – Ley 769 de 2002– se establecieron organismos de apoyo que prestan servicios al tránsito y por tal razón son sujetos de vigilancia de la Superintendencia de Puertos y Transporte y no cuentan con un sistema de sanciones, por lo tanto, no hay duda sobre la necesidad de una iniciativa que contenga el sistema sancionatorio del sector, pues si bien hoy en día existen leyes que contemplan este régimen, a la luz de la dinámica que acompaña esta actividad han surgido nuevas circunstancias y nuevos actores que hacen necesaria la expedición de una norma que permita el cubrimiento a todos los actores.

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

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

En relación con las alarmas que genere la auditoría o proceso de vigilancia, vendrá la comprobación física frente a los documentos o a la operación misma de transporte, para lo cual el rol o perfil del funcionario o servidor a cargo será el de inspector, quien de las alarmas o hallazgos identificados por el auditor, procederá a su comprobación, para lo cual también deberá contar con una formación especializada en lo objetivo y subjetivo, con el fin de

garantizar la debida comprobación de los hallazgos del auditor y consecuentemente poder dictaminar en relación con su comprobación, dictamen, que será el sustrato de trabajo de los gestores del control.

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

Ahora bien, es oportuno precisar que el régimen sancionatorio es de reserva exclusivamente legal, ya que por constitución es inherente e indelegable por parte del legislativo, y por lo tanto el sector desde hace más de diez (10) años ha requerido con urgencia el trámite de esta iniciativa, toda vez que el Consejo de Estado ha declarado la nulidad de actos administrativos contentivos de sanciones y expedidos por el ejecutivo, como es el caso concreto del Decreto número 3366 de 2003, por el cual se establece el régimen de sanciones por infracciones a las normas de transporte público terrestre automotor y se determinan unos procedimientos, generándose con ello incertidumbre en cuanto a la normatividad a aplicarse.

El derecho sancionatorio o *ius puniendi* del Estado, el cual, se encuentra sujeto a los principios de legalidad, tipicidad, reserva legal, debido proceso (1), razonabilidad, proporcionalidad, teniendo cada uno de estos principios, particularidades en cuanto a sus intereses, sujetos involucrados, sanciones y efectos jurídicos sobre la comunidad, consagrados en la Constitución Nacional, adquieren matices dependiendo precisamente del tipo de derecho sancionador de que se trate.

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

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

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

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

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

Esta iniciativa de la Comisión Sexta implementa mecanismos que buscan el fortalecimiento para el ejercicio de la vigilancia, inspección y control que debe ejercer la Superintendencia de Puertos y Transporte no solo a los prestadores del Servicio Público de Transporte en sus diferentes modalidades y a los prestadores de servicios conexos y complementarios al transporte, sino que también se prevé su alcance para los demás sujetos de vigilancia de la Superintendencia como son los Organismos de Tránsito, Centros de Diagnóstico Automotor, Centros de Reconocimiento de Conductores, Centros de Enseñanza Automovilística, Importadores, ensambladores y fabricantes de carrocerías y vehículos destinados al servicio público de transporte y demás organismos de apoyo que por ley se hagan sujetos de vigilancia de esta entidad, como elementos integrantes de la movilidad.

El proyecto esta estructurado en siete (7) títulos y 125 artículos y se ratifican los principios bajo los cuales se debe regir la actuación administrativa sancionatoria, estableciendo que en desarrollo de las funciones de vigilancia, inspección y control las autoridades competentes deben garantizar el debido proceso consagrado en el ordenamiento constitucional en su artículo 29, el principio de favorabilidad, presunción de inocencia y que su trámite se deberá adelantar con sujeción a los principios establecidos en el artículo 209 de la Constitución Política a través del cual se determina que la función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento

en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, además de los contenidos en el Código Contencioso Administrativo.

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

Considera esta célula legislativa que es de gran importancia, precisar la clase de control a ejercerse dado que por no existir claridad normativa al respecto, el Consejo de Estado le ha atribuido a la Superintendencia de Puertos y Transporte mediante Sentencia C-746 de 2001, la función a esta entidad de ejercer el control societario de cada uno de los actores del transporte y el tránsito, lo que desdibuja y distrae en nuestro concepto el control que verdaderamente tiene que ejercer la Superintendencia de Puertos y Transporte. La Superintendencia de Sociedades está instituida precisamente para vigilar la composición accionaria, el cumplimiento de los reglamentos y estatutos que rigen cada persona jurídica y, mal haría la Superintendencia de Puertos entrar a vigilar estos aspectos y dejar de ejercer su vigilancia sobre lo que realmente le debe interesar por su naturaleza misma y es la prestación de los servicios en sí mismos.

Desde esta perspectiva, no se puede desconocer que habrán situaciones en las que los conflictos que al interior de una sociedad se puedan suscitar lleguen a poner en riesgo o afectar la óptima prestación del servicio, casos en los cuales se está previendo en este artículo que la Superintendencia de Puertos podrá examinar y comprobar operaciones de carácter contable, administrativo, financiero, jurídico, económico que en una u otra forma puedan afectar la prestación del servicio. De hecho, parte de estos aspectos hoy son verificados por parte de la autoridad de transporte.

Lo que se quiere dejar claro con esta precisión es que la Superintendencia de Puertos no debe abordar el control subjetivo, pues dejaría con esta tarea tan compleja, de ejercer el verdadero control a la prestación de los servicios de tránsito y transporte, esto es, el verdadero control objetivo que consideramos es el que debe ejercer como regla general y en forma excepcional el control subjetivo cuando las circunstancias lo ameriten.

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

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

Así mismo, se precisa en los numerales que preceden, los demás entes que constituyen organismos de apoyo del tránsito y que dado que fueron creados con posterioridad a las normas sancionatorias no hay hoy, un régimen legal que permita ejercer la vigilancia a estos entes. De igual manera y en cumplimiento de lo previsto por el legislador se contempla en el proyecto el régimen sancionatorio aplicable a los Organismos de Tránsito.

En este proyecto se prevé la aplicación de este régimen sancionatorio a un ente que con posterioridad a la expedición de la ley, surja y cuya norma de creación determine que será sujeto de la vigilancia, inspección y control que ejerce la superintendencia, esto es, un nuevo prestador de servicios de transporte o tránsito.

Un aspecto de importancia altísima, es la relacionada con la responsabilidad. Se determina en esta iniciativa que la responsabilidad administrativa estará radicada en cabeza del titular de la habilitación, permiso o registro de acuerdo al acto administrativo que lo autorizó para la prestación del servicio o realización de la actividad de que se trata. No se puede concebir la aplicación de un régimen sancionatorio a un tercero que bajo ninguna circunstancia ha adquirido unas obligaciones o unos compromisos con una entidad del Estado, sino que su relación nace de un acuerdo con quien efectivamente ha sido autorizado en forma legal para prestar un servicio. En otras palabras una persona adquiere la responsabilidad ante el Estado de prestar un servicio y el Estado no puede sancionar a unos terceros que en ningún momento han adquirido dicha obligación.

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

Se tiene conocimiento que la adopción de las medidas preventivas en este proyecto ha generado intranquilidad y controversia por parte del sector, pues se está considerando que hay vulneración al principio del debido proceso consagrado en la Constitución Política. Es de anotar que al decretar una medida preventiva o cautelar no se está desconociendo el debido proceso, como su nombre lo indica, es una medida preventiva que surge como consecuencia de la vulneración objetiva de una norma y que tiene como propósito evitar una mayor vulneración a un derecho o la suspensión de una actividad ilícita en forma inmediata. Decretada dicha medida, vendrá el agotamiento del procedimiento descrito en el proyecto donde se tiene la oportunidad de controvertir las pruebas a que haya lugar para luego determinar la sanción a imponer cuando hubiere lugar a ello. (C-379 de 2004).

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

Las medidas cautelares tienen amplio sustento constitucional, puesto que desarrollan *el principio de la eficacia de la administración de justicia*, son un elemento integrante del derecho de las personas a acceder a la administración de justicia y contribuyen a la igualdad procesal. Sin embargo, la Corte ha afirmado que “aunque el legislador goza de una considerable libertad para regular el tipo de instrumentos cautelares y su procedimiento

de adopción, debe de todos modos obrar cuidadosamente, por cuanto estas medidas, por su propia naturaleza, se imponen a una persona antes de que ella sea vencida en juicio”.

Con ocasión de las medidas preventivas ha dicho la Corte, C-1156/03 magistrado ponente Álvaro Tafur Galvis:

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

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

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

Herramienta importante dentro de las implementadas a través de este proyecto está la relacionada con las **auditorías** de que trata el artículo 17 del proyecto.

Con el propósito de transmitir la seguridad respecto a la facultad de delegar las funciones de inspección, vigilancia y control radicadas en cabeza del Presidente de la República a otras autoridades es necesario traer a colación apartes de la Sentencia C-199 de 2001, la cual expresó al respecto lo siguiente:

“... Ahora bien, como se infiere de distintos mandatos constitucionales, las funciones de inspección, control y vigilancia asignadas al Presidente de la República, deben ser desarrolladas con la anuencia y participación del órgano legislativo a quien le corresponde definir el fundamento jurídico de su ejercicio. En efecto, según lo preceptuado en el numeral 8 del artículo 150 Superior, al Congreso le compete ‘Expedir las normas a las cuales debe sujetarse el Gobierno para el ejercicio de las funciones de inspección y vigilancia que le señala la Constitución’. En el caso específico de los servicios públicos, también el numeral 23 de la norma antes citada, le asigna al legislador la función de ‘Expedir las leyes que regirán el ejercicio de las funciones públicas y la prestación de los servicios

públicos’, al tiempo que el inciso segundo del artículo 365 ibídem señala que estos ‘*estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley*’.

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

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

*“Siguiendo los textos constitucionales, es claro que los objetivos generales y la estructura orgánica de las superintendencias se fijan directamente por la ley, el Presidente de la República, a su turno, teniendo en cuenta la estructura fija dada por la ley, y, en armonía con los objetivos legalmente asignados, puede delegar en el superintendente, que es el jefe superior de una superintendencia, potestades constitucionales suyas en los términos del citado artículo 211 constitucional y las normas legales que lo desarrollan”*² (Subrayas fuera de texto).

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

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

“Se deduce de los anteriores predicados que el desempeño de las competencias atribuidas a algunas superintendencias en lo atinente a la inspección, vigilancia y control está condicionado a la cabal observancia de las directrices que la ley trace con arreglo a criterios estables que, sin embargo, no impiden la actuación ágil y oportuna de estos organismos, encargados de verificar en la práctica la transparencia de las operaciones sometidas a su escrutinio, ni enervan la flexibilidad por estos requerida para hacer efectivos en las situaciones concretas los postulados constitucionales y legales, todo lo cual exige que se los dote de los instrumentos y de las atribuciones necesarias.” (Sentencia C-233 de 1997, M. P. Fabio Morón Díaz).

Y en reciente pronunciamiento, la Corporación reiteró:

A propósito, se observa por la Corte, que los empleados públicos que se encuentran al frente de estos organismos tienen una delicada tarea a desarrollar y, es por esta razón, que la misma Constitución Política les faculta para delegar el ejercicio de sus funciones, defiriendo a la ley, el señalamiento de las condiciones de ese acto de delegación. Así pues, también la ley, al fijar o señalar esas “condiciones” debe tener en cuenta, la relevancia y trascendencia de las funciones delegables y, por lo tanto, indicar las personas que por sus calidades profesionales y cercanía con las personas que tienen a su cargo la dirección y manejo de las entidades mencionadas en el inciso precedente, pueden entrar en determinado momento a realizarlas bajo su responsabilidad, en el entendido eso sí, de que actúan bajo las orientaciones generales que le indique el titular de la función, sobre el ejercicio de las funciones delegadas, como lo establece la misma Ley 489 de 1998 en el artículo 10. (Sentencia C-561 de 1999, M. P. Alfredo Beltrán Sierra).

Citados estos preceptos constitucionales queda claro que el legislador está facultado para implementar las herramientas que considere necesarias con el propósito de garantizar una efectiva actuación de las autoridades encargadas de ejercer las funciones aquí descritas. Si no se prevé la implementación de esta clase de herramientas no va a ser posible mejorar y optimizar la prestación de esta clase de servicios dada la amplitud del espectro.

En el Título II del proyecto, relativo al régimen sancionatorio, en primera instancia se están estableciendo unos criterios para que el juzgador tenga en cuenta al momento de entrar a determinar la sanción a imponer, esto es dependiendo de las circunstancias de tiempo, modo y lugar, la intencionalidad, la falta de prudencia o diligencia si el sujeto es o no reincidente en la realización de la conducta, aspectos que permiten medir la prudencia o diligencia desplegada por el investigado. Es de aclarar que nada tiene que ver el orden en que se encuentran descritas las diferentes sanciones en el respectivo artículo, pues como se ha expuesto, los criterios de gradualidad son la herramienta que

le permitirá al juzgador determinar si la conducta desplegada por el vigilado amerita una sanción de amonestación que se considera es la menos grave o si de acuerdo a las pruebas y análisis de los criterios de gradualidad conlleva a la imposición de la sanción de cancelación de un permiso o registro.

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

Para los demás sujetos pasivos se realizan dos gradualidades, que igualmente se están determinando con el monto de la multa a imponer.

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

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

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

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

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

Dos medidas que igualmente contribuirán a dar agilidad a las tareas de supervisión, y que se están contemplando en el Título IV del proyecto son, una primera, **la acumulación de procesos**, a través de la cual se busca, en aplicación del principio de economía procesal, facultar a la Superintendencia decretar de oficio la acumulación de aquellos procesos que se siguen contra el mismo ente vigilado por la comisión de diferentes infracciones, siempre y cuando no se haya proferido fallo en primera instancia y una segunda medida, es la que contempla la posibilidad de pagar el 50% del valor de la infracción de transporte, si el ciudadano acepta la comisión de esta y realiza el pago dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la imposición de la infracción, evitando mover el aparato estatal para iniciar el respectivo proceso administrativo; esta medida igualmente evita al ciudadano el agotamiento de todo un proceso para cumplir con una obligación que previamente ha reconocido tener. Para la aplicación de esta medida igualmente es necesario determinar el monto de la multa a imponer, por tanto en el capítulo respectivo se deja en forma concreta el monto en smldv.

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

El Título VI del proyecto contiene disposiciones alusivas a la naturaleza jurídica de la Superintendencia de Puertos y Transporte, sustentado en lo siguiente:

La Ley 489 de 1998 contempla dos variantes del concepto de *Superintendencia*. Uno, el definido en el artículo 66, correspondiente a la figura de superintendencias sin personería jurídica, que son **“organismos creados por la ley, con autonomía administrativa y financiera que aquella les señale, sin personería jurídica, que cumplen funciones de inspección y vigilancia atribuidas por ley o mediante delegación que haga el presidente de**

la República previa autorización legal”. (*Resalta la Corte*) Las superintendencias así definidas, pertenecen al sector central de la Administración. (Fuente Sentencia C-727 de 2000).

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

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

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

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

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

De los numerales 24 y 25 del artículo 189 de la Constitución se desprende que al Congreso corresponde señalar las directrices a las que habrá de sujetarse el ejecutivo para el cumplimiento de las

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

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

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

Entre los objetivos esenciales de nuestro actual Plan Nacional de Desarrollo (2010-2014), se encuentran dos directamente relacionados con las Superintendencias de manera general y en particular con la Superintendencia de Puertos y Transporte.

La contribución del desarrollo empresarial, entendido este como el esfuerzo sistemático por aprovechar las ventajas comparativas y generar ventajas competitivas, requiere entre otros, cambios integrales en las instituciones, la regulación del mercado interno y la capacidad del Estado de hacer cumplir las reglas.

La integración económica y comercial continuará a través de la firma de nuevos acuerdos (países andinos, Centroamérica, EE. UU., Europa, Canadá, Corea, México, Chile, Suiza, Japón y países asiáticos) y la profundización de los vigentes. El aprovechamiento de estos tratados comerciales dependerá en buena medida de la fortaleza de nuestras instituciones, entre otras, las encargadas de la inspección, vigilancia y control de los sectores estratégicos para el desarrollo económico del país como es el sector de transporte de carga y pasajeros.

Como se puede concluir el fortalecimiento de la autonomía administrativa de la Superintendencia de Puertos y Transporte es una condición fundamental para avanzar en el desarrollo institucional que demanda el sector de transporte, el tránsito y su infraestructura para garantizar que se cumplen plenamente las competencias de inspección, vi-

gilancia y control de forma que se garanticen las condiciones propicias para la competitividad y el desarrollo del sector, al servicio del crecimiento económico con equidad.

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

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

Cordialmente,

Diego Naranjo Escobar
 DIEGO ALBERTO NARANJO ESCOBAR. Autor.
 Representante a la Cámara Departamento de Risaralda
 Partido Conservador Colombiano
Diego Patiño Amariles
 Representante a la Cámara Depto de Risaralda

CÁMARA DE REPRESENTANTES
 SECRETARÍA GENERAL

El día 14 del mes de agosto del año 2012 ha sido presentado en este Despacho el Proyecto de ley número 090, con su correspondiente exposición de motivos. Por honorables Representantes *Diego Naranjo Escobar, Diego Patiño Amariles.*

El Secretario General,

Jesús Alfonso Rodríguez Camargo.

CONTENIDO

Gaceta número 528 - Jueves, 16 de agosto de 2012
 CÁMARA DE REPRESENTANTES Págs.
 PROYECTOS DE ACTO LEGISLATIVO
 Texto de la propuesta legislativa al Proyecto de Acto Legislativo número 088 de 2012 Cámara, por medio del cual se modifica el artículo 319 de la Constitución Política de Colombia. 1
 PROYECTOS DE LEY
 Proyecto de ley número 090 de 2012 Cámara, por la cual se legisla para el ejercicio de la función de vigilancia, inspección y control de la Superintendencia de Puertos y Transporte y otras autoridades, se establece el régimen sancionatorio y se dictan otras disposiciones. 4