REPÚBLICA DE COLOMBIA

GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXV - Nº 222 Bogotá, D. C., miércoles, 4 de mayo de 2016 EDICIÓN DE 124 PÁGINAS

DIRECTORES: GREGORIO ELJACH PACHECO, SECRETARIO GENERAL DEL SENADO, www.secretariasenado.gov.co — JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO, SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA, www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

CARTA DE RETIRO

CARTA DE RETIRO AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 163 DE 2016 SENADO

por medio de la cual se expide la ley del actor para garantizar los derechos laborales, culturales y de autor de los actores y actrices en Colombia.

Bogotá, D. C., mayo 3 de 2016

Doctor:

GREGORIO ELJACH PACHECO

Secretario General

Senado de la República

Ciudad.

Referencia: Retiro de coautoría en proyecto de ley.

Respetado Presidente:

En consideración a la reciente suscripción, junto con más Senadores y Representantes de la República, y la radicación el pasado 20 de abril del proyecto de ley del actor, solicito el retiro de mi suscripción, y por ende de mi coautoría del **Proyecto de ley número 163 de 2016 Senado,** *por medio de la cual se expide la ley del actor para garantizar los derechos laborales, culturales y de autor de los actores y actrices en Colombia*.

En consecuencia, debido a que el proyecto en mención actualmente no ha sido debatido, ni en comisión, ni en la plenaria, le agradezco hacerme el oportuno y correspondiente retiro solicitado.

Agradezco nuevamente su atención.

Cordialmente,

CARLOS FERNANDO GALÁN PACHÓN
Senador de la República

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 101 DE 2014 CÁMARA, 134 DE 2014 SENADO

por medio de la cual se establece el Régimen Sancionatorio del Transporte, su Infraestructura y sus Servicios Conexos y Complementarios y se establecen otras disposiciones.

Doctor

LUIS FERNANDO VELASCO CHAVES

Presidente

Senado de la República

Ciudad

Señor Presidente:

En atención al encargo dado por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional a la cual pertenecemos, en relación al estudio y presentación de ponencia para segundo debate al **Proyecto de ley número 101 de 2014 Cámara, 134 de 2014 Senado,** *por medio de la cual se establece el Régimen Sancionatorio del Transporte, su Infraestructura y sus Servicios Conexos y Complementarios y se establecen otras disposiciones,* actuando con el usual comedimiento procedemos a través del presente documento a rendir el respectivo informe de ponencia para segundo debate, honor que aspiramos a desempeñar con acierto y especial complacencia dentro de las siguientes consideraciones:

I. TRÁMITE DEL PROYECTO DE LEY

El Proyecto de ley número 101 de 2014 Cámara, 134 de 2014 Senado, fue radicado en la Cámara de Representantes el día 16 de septiembre de 2014 por los honorables Representantes a la Cámara Lina María Barrera Rueda, Ciro Rodríguez Pinzón, Jaime Felipe

Lozada Polanco y Alfredo Ape Cuello Baute, publicado en la ***Gaceta del Congreso*** número 513 de 2014 del Congreso de la República.

Hecha la repartición, le correspondió la ponencia para primer debate al honorable Representante Alfredo Ape Cuello Baute, siendo rendida está a través de la Secretaría de la Comisión, publicada la misma en la ***Gaceta del Congreso*** número 644 de 2014, dándosele primer debate en la sesión del día 11 de noviembre de 2014 en la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes.

Posteriormente, paso a la Plenaria de Cámara, con ponencia del Representante Alfredo Ape Cuello Baute del Partido Conservador, la cual fue publicada en la ***Gaceta de Congreso*** número 787 de 2014 y aprobada el día 11 de diciembre de 2014, el texto aprobado en Plenaria de Cámara fue publicado en la ***Gaceta de Congreso*** número 874 de 2014, **pasando al Senado** para su tercer debate a la Comisión Sexta de Senado Constitucional para su respectivo estudio, habiendo sido designado como ponente el honorable Senador Laureano Acuña Díaz, debates que se llevaron a cabo en sesiones realizadas los días 10, 11, 16, 17, 18 de junio, 6 de octubre, 3, 4, 10, 11, 18, 24 y 25 de noviembre de 2015. Autores: Honorables Representantes Lina María Barrera Rueda, Ciro Rodríguez Pinzón, Jaime Felipe Lozada Polanco y el suscrito, Alfredo Ape Cuello Baute.

Radicación proyecto: 16 de septiembre de 2014.

Publicación proyecto: ***Gaceta de Congreso*** número 513 de 2014.

Ponencia primer debate Cámara: ***Gaceta de Congreso*** número 644 de 2014.

Aprobada noviembre 11 de 2014.

Ponencia segundo debate Cámara: ***Gaceta de Congreso*** número 787 de 2014.

Aprobada diciembre 11 de 2014.

Ponencia primer debate Senado: ***Gaceta de Congreso*** número 312 de 2015.

Durante el primer debate ante la Comisión Sexta del Senado, se contó con una amplia discusión y un intenso debate donde se presentó un gran cúmulo de proposiciones por parte de los honorables Senadores, razón por la cual se procederá a realizar un resumen ejecutivo del trámite de las mismas.

Artículo 2°

En este punto que trata de los principios sancionatorios, se adicionó el principio de la no reformatio in pejus, así como que se incluyeron los demás principios establecidos en cuerpos normativos del sector transporte como lo son los contenidos en las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996.

Artículo 3°

Este artículo que consagra las definiciones legales en el tema sancionatorio, fue objeto de amplia discusión dentro del seno de la Comisión Sexta del Senado, donde fueron presentadas 9 proposiciones al mismo, con el objetivo de suprimir, adicionar y aclarar esas definiciones. Fue así como se suprimió la definición de la ***"Competencia Sancionatoria de las Terminales de Transporte";*** se adicionan las definiciones de ***"Evaluaciones Médicas Periódicas Programadas", "Intermediario de Transporte", "Pasajero", "Programas de salud ocupacional", "Servicios Conexos y Complementarios de Transporte", "Modo de Transporte", "Inspección", "Vigilancia" y "Vigilancia, inspección y control subjetivo";*** se incluyeron nuevas definiciones dentro del glosario legal como las de ***"Operador del programa de medicina preventiva", "Servicios complementarios"*;** adicionalmente se previó la inclusión de un parágrafo remisorio para las definiciones no previstas en este cuerpo normativo.

Artículo 4°

En virtud a que la Ley 1753 de 2015 creo los sistemas regionales de transporte se adiciona la autoridad competente para administrarlos que son las autoridades regionales de transporte por lo que se incluyen en el régimen

Artículo 8°

Frente al artículo 8° referente a las funciones de la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura, fueron presentadas 12 proposiciones, con el objetivo de adicionar funciones al ente de control, en temas de medicina preventiva y pruebas de alcoholimetría para conductores de servicio público; de control en el trámite de la licencia de conducción; sistemas integrados de seguridad; planes de mejoramiento de los controlados.

Artículo 6°

Respecto al artículo 6°, que establece la naturaleza de la Superintendencia, se adicionó el deber al Presidente de la República de modificar la estructura de la esa entidad.

Artículo 10

En el artículo 10 que prevé una contribución especial para cubrir los costos y gastos de la superintendencia, se presentaron dos proposiciones buscando eliminar la disposición, y tres modificatorias, aprobándose únicamente la reducción de la contribución del 0.25 al 0.2%.

Artículo 11

Frente al artículo que regula la competencia de la superintendencia se presentaron 10 proposiciones, eliminándose el numeral 19; adicionándose temas de competencia relacionados con las especies venales; modificándose temas relacionados con los servicios marítimos; las demás disposiciones no fueron aprobadas referentes a exclusiones en cuanto al servicio férreo y por cable cuando estén vinculados en sistemas integrados, así como la propuesta de adicionar numerales nuevos frente a las infracciones objetivas y subjetivas.

Artículo 16

En este artículo se presentó proposición en aras de ampliar la competencia excepcional de la superintendencia respecto al ámbito marítimo, y suprimir la competencia frente a las entidades territoriales, pero la misma no fue aprobada por la comisión.

Artículo 19

Fue presentada proposición que no fue aceptada, respecto a condicionar la facultad de inspección, vigilancia y control al cumplimiento de las condiciones de habilitación y funcionamiento de las empresas de transporte público. Igualmente fue rechazada proposición que buscaba eliminar la expresión "*Capítulo I del Título II del Libro Segundo del Código de Comercio"*.

Artículo 21

Fue aprobada proposición adicionando lo siguiente: *"con personas naturales o jurídicas que demuestren experiencia y probidad, así mismo con institutos y/o centros de desarrollo tecnológicos de reconocida idoneidad"*.

Artículo 22

En la discusión de este artículo fueron presentadas 8 proposiciones, adicionándose los sujetos de sanción al ámbito marítimo; a quienes administren recursos provenientes de la práctica de exámenes médicos generales de aptitud física y de pruebas de alcoholimetría; los fabricantes de especies venales; las empresas que utilicen dos o más motocicletas para la prestación del servicio de mensajería o domicilios; para las personas naturales o jurídicas autorizadas legalmente para prestar cualquier servicio público de transporte que se atienda en vehículos particulares; así mismo se aclara que para los vehículos cuya tenencia tenga origen en contratos de leasing, renting o arrendamiento operativo, las sanciones aquí previstas se impondrán exclusivamente al locatario y/o arrendatario de tales contratos.

Artículo 23

Respecto a los sujetos de supervisión subjetiva, se presentaron proposiciones con el fin de ampliar estos sujetos en cuanto a los organismos de tránsito; a los contratantes de servicio público de transporte terrestre automotor especial no habilitados, y los personas que estén autorizadas para prestar el servicio público de transporte que lo realicen en vehículos particulares; todas no aceptadas en la comisión.

Artículo 24

Se adiciona un numeral en los tipos de sanciones en lo siguiente: 4. Caducidad de las concesiones, licencias o autorizaciones del infractor.

Así mismo no se aprueba la proposición que buscaba adicionar un numeral con el concepto de amonestación.

Artículo 29

En cuanto a las facultades a prevención de las autoridades en materia de transporte se adiciona el artículo en cuanto a ordenar la suspensión preventiva en los eventos cuando se alteren los resultados o no se realice el procedimiento legal establecido para expedir las certificaciones requeridas para su trámite, igualmente, cuando se ponga en riesgo a los usuarios, o cuando se pueda afectar o poner en riesgo el material probatorio para las actuaciones en curso.

Fue eliminada la previsión de toma de posesión por parte del ente vigilado al controlado.

Por último fue mejorada y ampliada la redacción en cuanto a las medidas a tomar cuando los equipos del supervisado estén involucrados en los hechos.

Artículos 34 y 35

Los artículos fueron eliminados.

Artículo 36

Fue objeto de modificaciones y supresiones. Se eliminaron los numeral 7 y 9, y se adicionaron los numerales 1, 2 y 6 en cuanto a dar precisión a sus conceptos, mejorando la redacción de las disposiciones.

Artículo 37

Se aclara la redacción del numeral 1 y se elimina el numeral 13, que establecía la sanción para la conducta de zarpar desde sitios no autorizados.

Artículo 38

Se suprime el numeral 17 que establecía lo siguiente: "*Permitir la operación de sus embarcaciones por sitios o en horarios no permitidos"*.

Artículo 42

Fue presentada proposición que no fue aprobada en el sentido de aclarar que la infracción por no expedir manifiesto de carga tiene salvedad en los casos que exceptúa la ley.

Artículo 44

En virtud de proposición fue adicionado en dos numerales de la siguiente manera:

14. (Nuevo) Permitir, autorizar o propiciar cobros adicionales, extralegales o ilegales como: cambio de cheques, pronto-pagos, cobros anticipados, asistencias en rutas, coimas o dádivas, entre otros a cargo del conductor y/o propietario con la empresa que otorgue el manifiesto de carga.

15. (Nuevo) Propiciar o permitir actos de corrupción en la autorización de los despachos de carga por parte de funcionarios de la empresa o propietarios, conductores y/o tenedores de los vehículos de carga.

Artículo 45

Fue presentada proposición que no fue aprobada en el sentido de aclarar que la infracción por no expedir manifiesto de carga tiene salvedad en los casos que exceptúa la ley.

Por otro lado se dio aprobación a proposición que buscaba adicionar 3 numerales relacionados con la operación sin la realización de examen de aptitud; con la remisión de información de cambio de sede o domicilio; no mantener actualizada la información frente al órgano de supervisión; y en cuanto al no suministro idóneo de información a los usuarios.

Artículo 46

Se suprime la responsabilidad en cabeza del transportador, y no fue aprobada proposición que buscaba cambiar la sanción de 30 salarios mínimos en cuanto a establecer que ese era el máximo de la sanción y la misma podía ser tasada desde el rango de 0 a 30.

Artículo 47

Frente a este artículo que establece las sanciones al sobrepeso, se presentó proposición que no fue aprobada la cual buscaba establecer rangos mínimos y máximos para la tasación de la sanción.

Artículo 49

Frente a este artículo que establece las sanciones a los patios logísticos y/o de contenedores, se presentó proposición que no fue aprobada la cual buscaba establecer rangos mínimos y máximos para la tasación de la sanción.

Artículo 52

Establece sanciones para las empresas de transporte público terrestre automotor mixto y las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera. Respecto a este artículo se presentaron múltiples proposiciones, un total de 12, 8 de

ellas tendientes a la eliminación de los numerales 6,13, 14, 23, 27, 28, 35 y 39, aprobándose las del numeral 39 y 14. Por ello, las proposiciones que buscaban modificar el artículo 39 no fueron aprobadas.

Se modificaron los numerales 3, 10 y 29 en cuanto a aclaraciones y salvedades para brindar una mayor inteligibilidad de la norma.

Se adicionaron dos numerales sancionando el pregoneo y el aprovisionamiento de combustible con pasajeros a bordo.

Artículo 53

Frente a este artículo se presentó proposición que no fue aprobada la cual buscaba establecer rangos mínimos (desde un salario mínimo) y máximos para la tasación de la sanción.

Dentro de los sujetos objeto de sanción se incluye a los conductores y se incluye numeral en el sentido de sancionar a las personas que no cumplan con las evaluaciones médicas exigidas.

Artículo 54

El artículo fue adicionado con 4 numerales y un parágrafo de la siguiente manera:

8. 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.

9. 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.

10. No contar con el dispositivo, sistema o instrumento de control de velocidad de acuerdo con la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte o tener este en mal estado de funcionamiento.

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.

Parágrafo. De las anteriores infracciones también se aplicará a las empresas de transporte de pasajeros colectivo y/o mixto, que de acuerdo con la reglamentación estén autorizadas para prestar el servicio escolar.

También fue modificado en sus numerales 1, 3, 4 y 5 en cuanto a ampliar el sentido de la sanción adicionando características o presupuestos a la información que se tiene que suministrar.

Artículo 55

Fueron eliminados los numerales 1, 2, 3 y 7 y se adicionaron dos parágrafos en el sentido de aplicar esas sanciones a vehículos autorizados para prestar el servicio escolar.

Artículo 56

Se adiciona en tres numerales en cuanto a no cumplir con programas de salud ocupacional; permitir el aprovisionamiento de combustible con pasajeros a bordo; y prestar el servicio a discapacitados sin contar con las condiciones idóneas.

Se adicionaron dos parágrafos en el sentido de aplicar esas sanciones a vehículos autorizados para prestar el servicio escolar.

Artículo 57

No fueron aprobadas modificaciones al artículo.

Artículo 60

Se adiciona numeral sancionando el permitir el aprovisionamiento de combustible con pasajeros a bordo.

Artículo 61

Frente a este artículo se presentó proposición que no fue aprobada la cual buscaba establecer rangos mínimos (desde un salario mínimo) y máximos para la tasación de la sanción.

Artículo 64

Se adiciona numeral sancionando el permitir el aprovisionamiento de combustible con pasajeros a bordo.

Artículo 65

Se adiciona numeral sancionando el no mantener el vehículo en óptimas condiciones de operación y seguridad.

Así mismo se prevé sanción de 3 salarios mínimos legales vigentes cuando no se mantenga el vehículo en óptimas condiciones de comodidad, higiene y aseo.

Artículo 68

Se adiciona numeral sancionando el permitir el aprovisionamiento de combustible con pasajeros a bordo.

Artículo 71

Se aprueba el artículo como viene en la ponencia, no se aprueba proposición aditiva de dos numerales relacionados con sancionar a las personas que no cuenten con certificado médico de aptitud y del no aprovisionamiento de combustible con pasajeros a bordo.

Artículo 76

Se adicionan 5 numerales relacionados a la capacitación anual del personal operativo, la falta de este personal para atención a discapacitados, no contar con sistema de monitoreo, no distribuir de manera equitativa las áreas operativas y no definir de conformidad con la necesidad del servicio y la disponibilidad física de la Terminal de Transporte la distribución y asignación de las áreas operativas.

Se adiciona el numeral 10 especificando que los sistemas básicos son de seguridad y se elimina la palabra capacitación del numeral 12.

Artículo 78

Se elimina el numeral 7 acerca de la información a las autoridades de los horarios.

Se adiciona parágrafo donde se prevé la obligación del Gobierno nacional de reglamentar dentro de los 3 meses las pruebas de sustancias psicoactivas.

Se adiciona el numeral 6 en cuanto a los cobros por conceptos de medicina preventiva.

Artículo 83

Se adiciona el artículo en 4 numerales y un parágrafo así:

25. No suministrar de manera oportuna las láminas a los usuarios que han cumplido con los requisitos para optar por las licencias de tránsito.

26. Cobrar coactivamente por infracciones de tránsito habiendo operado el fenómeno de la prescripción a favor del particular, contraviniendo los artículos 159 del Código Nacional de Tránsito Terrestre y el artículo 318 del Estatuto Tributario.

27. Imponer multas utilizando medios tecnológicos para la detección, sin agotar dentro del debido proceso contravencional una etapa en la que se realice con el propietario del vehículo la constatación e identificación del conductor en el momento en que se incurre en la infracción.

28. Para mejorar la calidad en los servicios que prestan al público los organismos de tránsito y organismos de apoyo al tránsito, deberán cumplir los mismos requisitos exigidos.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte regulará las condiciones técnicas mínimas de los equipos que se utilizarán como ayudas tecnológicas para la imposición de comparendos en un plazo no mayor a 30 días, contados a partir de la promulgación de la presente ley.

Artículo 84

Se adiciona el numeral 2 en cuanto a la referencia de la Ley 1437 de 2011.

Se adiciona un numeral que establece un sistema de garantía de calidad ligado a los certificados.

Se consagran dos parágrafos uno relativo a la validez territorial de los certificados y otro relativo a la obligación para dictar cursos de rehabilitación de conductores como centros de enseñanza automovilística.

Artículo 85

Se adiciona un numeral prohibiendo el pago en efectivo de los servicios.

Se establece parágrafo donde se configura la obligación de dar cumplimiento en acreditación de gestión de calidad a los organismos de apoyo.

Se reglamenta transitoriedad en cuanto a aspectos de oferta y servicios de organismos de apoyo.

Artículo 90

Se adiciona parágrafo estableciendo pautas claras en cuanto a las especies venales, y se establece que el Ministerio de Transporte fijará los mecanismos de habilitación.

Artículo 92

Se aprueba el artículo sin modificaciones, no se aprueban proposiciones en el sentido de suspender la licencia con indicios de que fue tramitada sin el lleno de los requisitos legales.

Artículo 93

Se establece un nuevo numeral sancionando a los organismos de apoyo al tránsito cuando certifiquen a personas o vehículos sin realizar el procedimiento establecido en la ley, que adulteren los resultados o que certifiquen su reeducación como conductor infractor sin que asista al curso.

Se adiciona parágrafo en el sentido de suspender la licencia del RUNT con indicios de que fue tramitada sin el lleno de los requisitos legales.

Artículo 101

Se aprueba modificación en el sentido de aclarar que la infracción puede recaer en la infraestructura, servicios conexos, de apoyo o complementarios.

Se adicionan previsiones en el numeral 5 para aclarando redacción, y en el numeral 7 se hace remisión a la Ley 1437 de 2011.

Artículo 102

Se aprueba modificación en el sentido de aclarar que la infracción puede recaer en la infraestructura, servicios conexos, de apoyo o complementarios.

Artículo 108

Se aprueba modificación en cuanto a la caducidad, estableciendo que opera si a los tres (3) años desde la comisión de la infracción, no se ha proferido acto administrativo de apertura o en caso de haberse proferido no se haya notificado en debida forma.

Articulo 109

Se aprueba estableciendo una prescripción con un término de cinco años.

Artículos nuevos:

Artículo nuevo

Serán sancionadas con multas entre quinientos un (501) y mil (1.000) smlmv las sociedades portuarias que incurran en alguna de las siguientes conductas:

1. No contar con instalaciones e infraestructura necesaria para atender las demanda de sus servicios.

2. Prestar servicio fuera de sus instalaciones y/o diferentes a los relacionados con las actividades portuarias que le han sido autorizados.

3. Permitir el ingreso a sus instalaciones de materiales radioactivos no autorizados previamente o desechos provenientes del exterior.

Artículo nuevo

Adiciónese al Libro Sexto Título I Disposiciones Especiales, con un (1) nuevo artículo, para el cual se propone el siguiente texto final:

Artículo nuevo. ***Facilidades de pago.*** Las autoridades competentes podrán adoptar las medidas para facilitar el pago de las multas, que se generen de la aplicación de esta ley, a través de la celebración de acuerdos de pago.

Artículo nuevo

Modifíquese el artículo 22 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 22. ***Vigencia de la licencia de conducción.*** Para establecer la vigencia de las licencias de conducción se tendrá en cuenta los siguientes factores:

i) El tipo de servicio;

ii) Tipo de vehículo;

iii) Edad del conductor;

iv) Niveles de accidentalidad del subgrupo;

v) Impunidad frente al pago de multas por infracción a la normas de tránsito.

Como servicio particular se consideran conductores no profesionales que operan para su uso privado vehículos que portan placas particulares como: cuatrimo-

tos, motocarros, automóviles, camperos, camionetas, colectivas de hasta once (11) pasajeros y vehículos de carga de hasta dos (2) toneladas.

Como servicio público se consideran todos los conductores profesionales que operan vehículos como automóviles, camperos y camionetas de placas públicas, o quienes conducen colectivas de más de once pasajeros y vehículos de carga de más dos toneladas. Las licencias de conducción para vehículos de servicio público o profesional, tendrán una vigencia de tres años para conductores menores de sesenta (60) años de edad y de un año (1) para mayores de sesenta (60) años de edad.

Los tipos de vehículos denominados motocicletas, motociclos y mototriciclos o similares no estarán incluidos en los servicios particular o público y las licencias de conducción que autorizan a su titular para operar estos automotores tendrán una vigencia de tres (3) años para conductores menores de sesenta (60) años de edad y de un (1) año para mayores de sesenta (60) años de edad.

Las licencias de conducción se renovarán presentando un nuevo examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz, y previa validación en el sistema RUNT que la persona se encuentre al día por concepto de pago de multas por infracciones a las normas de tránsito, debidamente ejecutoriadas.

Parágrafo. Sin embargo, el Ministerio de Transporte previo concepto de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, podrá modificar la vigencia de las licencias de conducción del servicio particular, con base en los factores establecidos en el presente artículo.

Artículo nuevo

Adiciónese dos (2) parágrafos al artículo 17 de la Ley 769 del 2002, así:

Parágrafo 1°. Todas las licencias de conducción que no cumplan con las condiciones técnicas establecidas en el presente artículo deberán ser sustituidas en un término de cuarenta y ocho (48) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley. Se ordena al Ministerio de Transporte velar por el cumplimiento del mandato legal estatuido en el presente artículo para lo cual deberá reglamentar, en máximo sesenta (60) días de la publicación de la presente ley el método y los tiempos para unificar el formato.

Parágrafo transitorio. La sustitución de las licencias de conducción vigentes a la promulgación de esta norma, será gratuita. Para tal efecto, deberá presentar paz y salvo por infracciones de tránsito y el certificado indicado en el artículo 19 del presente código.

Se ordena al Ministerio de Transporte para que, en un plazo máximo de sesenta (60) días a partir de la divulgación de la presente ley, expida regulación del método para descontar, a través del medio del recaudo autorizado, del valor de la tarifa regulada a los Centros de Reconocimiento de Conductores, por cada trámite de sustitución, con destino al organismo de tránsito o personalizador autorizado el costo del sustrato y de la impresión.

II. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

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

III. ORIGEN DEL PROYECTO DE LEY

En este proyecto de ley se recalca que el transporte tiene 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 a los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones establecidas en la Constitución, la ley y los reglamentos.

Destaca que la seguridad del 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 y la integridad de todas las personas residentes en Colombia.

Con la expedición del Decreto 2053 de 2003 y posteriormente el 087 de 2011, y recientemente el Decreto Único del Sector Transporte Decreto 1079 de 2015, se introdujeron reformas al marco institucional del sector transporte en busca de una mayor eficiencia. Se dispuso que el Ministerio de Transporte es la entidad encargada de la formulación y adopción de las políticas, planes y programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los diferentes modos de transporte, así mismo es el encargado de articular los organismos que integran el sector.

IV. CONSIDERACIONES AL PROYECTO DE LEY

No hay duda sobre la necesidad de una iniciativa que contenga el sistema sancionatorio del sector transporte, pues si bien hoy hay 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.

Además, es primordial a través de esta iniciativa, dotar de instrumentos a la Superintendencia de Puertos, Transporte e infraestructura dada la gran responsabilidad que ella tiene en la supervisión que debe realizar en la prestación de los diferentes servicios del sector transporte, tránsito y su infraestructura. En la medida que no exista un debido control al cumplimiento de todas las obligaciones y deberes desprendidos de las normas sustantivas que regulan cada una de las actividades del sector, esta omisión se refleja en el desmejoramiento, deterioro o desorganización en el desarrollo de las actividades propias de cada servicio, situación está que hoy se viene presentando y que como consecuencia se refleja en la inconformidad del usuario por la deficiencia en la prestación de los diferentes servicios.

Es claro que 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 pues la estructura administrativa y técnica con que hoy cuenta le permite realizarlas, pero el marco legal es insuficiente.

Ahora bien, es oportuno precisar que el régimen sancionatorio es de reserva legal, y por tanto el sector requiere 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 de los Decretos 176 de 2001 y 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.

Sobre este principio se pronunció la Corte Constitucional según Sentencia C-710, así:

"La consagración constitucional del principio de legalidad se relaciona con dos aspectos básicos y fundamentales del Estado de Derecho: Con el principio de división de poderes en el que el Legislador ostenta la condición de representante de la sociedad como foro político al que concurren las diferentes fuerzas sociales para el debate y definición de las leyes que han de regir la comunidad. Y de otro lado, define la relación entre el individuo y el Estado al prescribir que el uso de poder de coerción será legitimo solamente si esta previamente autorizado por la ley. Nadie podrá ser juzgado sino conforme a las leyes preexistentes al acto que se le imputa."

Este principio lleva in sito 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 relación con el contenido mínimo o presupuestos que debe contener la sanción en virtud del principio de legalidad, la Corte Constitucional a través de Sentencia C-475 de 2000 M.P. Marco Gerardo Monroy Cabra, expreso:

"El principio de legalidad de las sanciones exige:

i) Que el señalamiento de la sanción sea hecho directamente por el legislador;

ii) Que este señalamiento sea previo al momento de la comisión del ilícito y también el acto que determina la imposición de la sanción;

iii) Que la sanción se determine no solo previamente sino plenamente (…) obviamente, este no impide que el legislador diseñe mecanismos que permitan la graduación de la sanción, como el señalamiento de topes máximos y mínimos".

En la concreción del principio de legalidad participan a su vez los principios de reserva de ley y tipicidad.

El principio de reserva legal 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.

El debido proceso en materia administrativa sancionatoria se concibe según Sentencia C-404 de 2001, así:

"No es que los principios de la normatividad sustantiva procesal del derecho penal, se aplique a todas las actuaciones judiciales, administrativas o de carácter sancionatorio, sino que en todo caso de actuación administrativa, exista un proceso debido, que impida y erradique la arbitrariedad y el autoritarismo, que haga prevalecer los principios de legalidad y de justicia social, así como los demás principios y fines del Estado, y que asegure los derechos constitucionales, los intereses legítimos y los derechos de origen legal o convencional de todas las personas".

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.

ALGUNOS ASPECTOS PUNTUALES DE LA PONENCIA

- Establecimiento de intervalos para las multas

Inicialmente el proyecto de ley adoptó el criterio de fijar las multas de manera estricta, es decir, empleando una tarifa legal donde el legislador es quien fija el monto exacto de la multa a aplicar, quedándole al funcionario la simple tarea de determinar si el infractor cometió o no la infracción. En el texto del proyecto dicho valor se fijó de acuerdo a la modalidad de transporte y al grupo de infracción que se tratara guardando relación con el bien jurídico que se tutelara la con la infracción.

No obstante lo anterior, revisados integralmente los diferentes regímenes administrativos sancionatorios existentes en nuestro ordenamiento jurídico (Ley 1333 de 2009, Ley 734 de 2002, Leyes 1340 y 1480, Régimen sancionatorio para el Sector Financiero, Régimen Sancionatorio Cambiario) se concluye que la regla general es que las multas se fijen a través de intervalos, poniéndolas a depender de unos criterios de graduación, los cuales incluso están previstos de manera general por el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (artículo 50). Esto, con la finalidad de dar aplicación al principio constitucional de *proporcionalidad*, según el cual en materia sancionatoria está vedado imponer consecuencias negativas a los infractores que afecten *irrazonablemente* sus intereses fundamentales, de tal forma que se presente un abuso de poder y una colisión entre derechos y principios constitucionales.

"*En lo que hace al principio de proporcionalidad, hay que señalar que, a partir de su conexidad con los principios de legalidad y tipicidad, el mismo busca que la conducta ilícita adoptada por el legislador no solo tenga un claro fundamento jurídico, sino que permita su aplicación sin afectar irrazonablemente los intereses del potencial implicado o que tal hecho solo se presente en grado mínimo, de manera que este quede protegido "de los excesos o abusos de poder que podrían provenir del empleo indiscriminado de la facultad legislativa o de la discrecionalidad atribuida a la administración". Reiterando lo dicho por esta Corte, la proporcionalidad "sirve como punto de apoyo de la ponderación entre principios constitucionales: cuando dos principios entran en colisión, porque la aplicación de uno implica la reducción del campo de aplicación de otro, corresponde al juez constitucional determinar si esa reducción es proporcionada, a la luz de la importancia del principio afectado"*[1].

Y específicamente en materia de transporte, revisando la Constitucionalidad de las sanciones previstas por la Ley 336 de 1996 señaló la Corte:

"*Hay que entender que las violaciones que en este literal se sancionan son todas las infracciones de las normas de transporte, diferentes a las expresamente señaladas en el mismo artículo 46. No se quebranta, pues, el principio de legalidad de la pena. Se advierte, sin embargo, que las sanciones, dentro de la escala prevista en el artículo 46, deben ser razonables y proporcionales a la violación.*"[2].

Se propone pues que en la ponencia para el segundo debate se fijen las multas por modalidades y grupos de infracciones a partir de mínimos y máximos, para que las autoridades respectivas tengan un margen de maniobra al imponer las sanciones con el fin de que las mismas se adecúen a los principios de proporcionalidad y razonabilidad. No obstante, la discrecionalidad de los funcionarios no puede ser absoluta (para garantizar el principio de legalidad). Deben proponerse, por ejemplo, los siguientes límites:

i) Establecer criterios de graduación para las sanciones, a partir de los previstos por el artículo 50 del Código de Procedimiento Administrativo, tal como ya está previsto en el artículo 27 del texto aprobado en tercer debate del proyecto.

ii) Indicar como primer criterio para la fijación de la sanción el patrimonio del infractor y la proporcionalidad de la multa con relación a este tal como se propone para la ponencia.

iii) Fijar intervalos no muy amplios entre el mínimo y el máximo de la multa para evitar que el criterio de discrecionalidad no sea muy amplio.

- Medidas efectivas contra el transporte informal

En el numeral 5 del artículo 30 del proyecto se consagra la posibilidad de que las autoridades competentes retengan o inmovilicen un vehículo cuando se compruebe que con el mismo se presta un servicio no autorizado. Entre otras cosas, con dicha norma se busca combatir el transporte informal, teniendo en cuenta que de acuerdo a los diferentes diagnósticos que se han realizado sobre las modalidades del sector transporte, generalmente se ha llegado a la conclusión de que uno de los problemas que más fuertemente golpea la sostenibilidad del mismo es la prestación del servicio de transporte por parte de operadores informales.

Sin embargo, consideramos que la misma puede ser más estricta, para generar una persuasión coercitiva que desincentive el transporte informal. Además, dicha actuación permitiría enviar un mensaje al sector indicando que el transporte informal es uno de los aspectos que más preocupa a los legisladores, y conmina a la construcción de una política de adaptación laboral.

La propuesta, por tanto, tiene los siguientes tres (3) componentes:

i) Adicionar al numeral 5 del artículo 30 una sanción consistente en la eliminación física y jurídica de los vehículos que se utilicen para realizar transporte informal. Esta adición sería la siguiente: "*En el evento que un vehículo sea inmovilizado por tercera vez por esta misma causal en un período de doce (12) meses, contado desde la primera inmovilización, la autoridad de transporte procederá a cancelar la licencia de tránsito, así como su correspondiente registro e igualmente ordenará su desintegración física total mediante acto administrativo, previa realización del procedimiento administrativo sancionatorio previsto en la presente ley para las infracciones diferentes a la multa.*".

Si se analiza a fondo esta medida, de lo que se trata no es de cosa diferente a un decomiso definitivo, dado que se decreta por autoridad administrativa pero cumpliendo el debido proceso, pues se indica que a ello solo se llega cuando el mismo vehículo se haya inmovilizado (a) en tres ocasiones, (b) por la misma causal *comprobada* (prestar un servicio no autorizado - prestar servicio informal) y (c) en un período determinado de 12 meses entre la primera y la tercera inmovilización.

Debe advertirse que esta disposición tiene, en principio, un carácter de constitucionalidad sospechosa, dado que implica materialmente la anulación del derecho fundamental a la propiedad privada de los ciudadanos. No obstante, en criterio, la propuesta es viable, porque de acuerdo a la interpretación de la Corte Constitucional, el derecho a la propiedad privada no es absoluto, y el mismo puede limitarse o anularse cuando se contraviene el ordenamiento jurídico con el uso o adquisición de tales bienes. Al respecto, es importante traer a colación un pronunciamiento de la Corte Constitucional (Sentencia C-459 de 2011), en el cual se explicó que las medidas limitantes del derecho a la propiedad privada de bienes muebles (como el decomiso definitivo) se ajusta a la Carta Política, cuando las mismas son producto de una actuación contraria al ordenamiento jurídico y se respeta el derecho al debido proceso de los implicados. Veamos:

4.3. Los conceptos de confiscación, expropiación, extinción de domino y decomiso: Limitaciones al derecho a la propiedad

El artículo 58 de la Constitución protege el derecho a la propiedad y los demás derechos adquiridos "con arreglo a las leyes civiles" y dispone su función ecológica y social. Por tanto, ***la Constitución solamente protege el derecho a la propiedad en la medida en que su adquisición se haya ajustado a los requerimientos del ordenamiento jurídico*** *y siempre y cuando cumpla la función social y ecológica que por disposición superior está llamada a desempeñar.*

[1] Corte Constitucional Sentencia C-796 de 2004.
[2] Corte Constitucional Sentencia C-490 de 1997.

Este mismo artículo constitucional reconoce que en caso de conflicto entre el derecho a la propiedad particular y el interés general, este debe primar y el derecho de propiedad ceder en procura de la satisfacción de aquel. Es decir, de conformidad con la configuración constitucional, el derecho a la propiedad -como todos los derechos constitucionales- no tiene un carácter absoluto o intangible y puede ser limitado cuando no se aviene a las reglas impuestas en el ordenamiento, especialmente ***(i)*** *cuando no cumple la función social o ecológica que está llamada a prestar,* ***(ii)*** *cuando su adquisición no se ajuste a las previsiones de la normativa vigente y* ***(iii)*** *cuando entra en conflicto evidente con el interés general u otros derechos constitucionales y, después de una adecuada ponderación, en el caso concreto se hace necesario limitarlo.*

En ese sentido, tanto el Constituyente como el legislador han diseñado institutos para enervar ese derecho, en unos casos por no cumplir la función social o ecológica o porque el interés público se impone, como en el caso de ***la expropiación*** *y, en otros, porque resulta contrario al ordenamiento jurídico y a los deberes que se imponen a los habitantes del territorio nacional, como en el caso del* ***proceso de extinción del dominio y el decomiso****, figuras estas a través de las cuales se busca revocar la propiedad.*

Estos institutos se diferencian de la figura de la ***confiscación****, por medio de la cual el Estado de manera arbitraria priva a los particulares de sus derechos, razón por la cual es proscrita por el artículo 34 Constitucional. Es necesario, entonces, diferenciar las distintas figuras en mención:*

(…)

4.3.5. El decomiso permanente como limitación legítima del derecho de propiedad

La Constitución de 1991 no consagró expresamente esta figura, su desarrollo ha sido legal.

El ***decomiso,*** *en términos generales, puede ser definido como una sanción establecida por el legislador y que priva de la propiedad del bien a su titular sin indemnización alguna, por estar vinculado con la infracción objeto de sanción o ser el resultado de su comisión. En ese sentido, el decomiso puede ser penal o administrativo.*

El ***decomiso penal*** *se ha definido como una* ***sanción*** *ya sea principal o accesoria, en virtud de la cual el autor o copartícipe de un hecho punible, pierde en favor del Estado los bienes, objetos o instrumentos con los cuales se cometió la infracción y todas aquellas cosas o valores que provengan de la ejecución del delito.*

(…)

Esta sanción hace parte del jus punendi del Estado, prevista por el legislador para la persecución de los delitos y dirigida exclusivamente contra los objetos con los que se cometió la infracción penal o el producto de ella. Sin embargo, en las Sentencias C-176 de 1994 y C-931 de 2007, a propósito de la revisión de dos tratados internacionales, esta Corporación admitió que el legislador podía autorizar el decomiso de bienes diferentes, cuyo avalúo fuere equivalente a los que deberían ser decomisados; esta figura se conoce con el nombre de "decomiso de valor". Teniendo en cuenta que esta clase de decomiso hace parte de un proceso penal, sólo los jueces de esta jurisdicción son competentes para decretarlo.

Igualmente, se ha admitido el llamado ***decomiso administrativo,*** *cuyo origen, a diferencia del penal, no está en la infracción del estatuto penal sino en la comisión de una contravención de tipo administrativo, tal como sucede en el derecho aduanero o el derecho policivo. En ese orden, su regulación no está contenida en un solo régimen sino en varios, dependiendo de su finalidad.*

A diferencia del decomiso penal como lo señala Marienhoff, el fundamento del decomiso administrativo está en "infracción formal" de la norma administrativa.

No existe en la Constitución Colombiana, una norma que expresamente se refiera a esta figura.

4.4. Conclusión preliminar

Lo expuesto hasta este punto, permite aseverar que existen claras diferencias entre las diversas figuras analizadas, así:

4.4.1. La confiscación *está expresamente prohibida por la Constitución, convirtiéndose en una limitación ilegitima de la propiedad, toda vez que una persona no puede ser despojada de la totalidad de sus bienes o una parte considerable de ellos.*

4.4.2. *Por su parte,* ***la extinción del dominio, el decomiso y la expropiación*** *son formas legítimas de restringir la propiedad.*

Las dos primeras son formas de limitación legítimas de la propiedad sin indemnización, mientras la expropiación siempre procederá previa aquella.

4.4.3. *Igualmente, la extinción del dominio y el decomiso pueden llegar a confundirse, sin que tengan la misma naturaleza, tal como se explicará en otro aparte de esta providencia.*

Efectuadas las anteriores precisiones, es necesario analizar la figura que, en términos de la demanda, está proscrita en la Constitución de 1991 y en la jurisprudencia constitucional: el decomiso permanente administrativo.

5.2. La exequibilidad de los artículos acusados

5.2.1. *De la lectura de los preceptos acusados, la Sala no duda en concluir que, como lo señala el demandante, el legislador extraordinario reguló una típica sanción de carácter administrativo que le corresponde aplicar al alcalde o a quien haga sus veces como consecuencia de una contravención de policía, por la tenencia de los elementos señalados en el artículo 213.*

El decomiso que regulan las normas acusadas es una ***sanción de policía*** *definida por algunos doctrinantes como la "pérdida definitiva de una cosa mueble por razones de seguridad, moralidad o salubridad públicas, es decir, su justificación está en la conservación de uno o varios de los elementos que componen el orden público y, por tanto, se convierte en una "limitación a la propiedad privada en interés público", toda vez que la propiedad de los bienes objeto de la medida no puede estar protegida por estar en riesgo valores y derechos que se imponen para ser protegidos, v.gr, la salud pública.*

Es importante recordar, como lo hizo esta Corporación en la ya referenciada Sentencia ***T-772 de 2003****, que toda "medida de policía debe estar orientada hacia la garantía y preservación del orden público, concebido no como un objetivo en sí mismo, sino como un medio*

para permitir el ejercicio de las libertades y derechos de la ciudadanía, por lo cual no puede convertirse en una simple represión de las libertades, y no puede aplicarse para limitar el ejercicio legítimo de los derechos de las personas- únicamente para combatir las perturbaciones a la seguridad, tranquilidad y salubridad colectivas que amenacen con obstaculizar u obstaculicen el pleno ejercicio de tales derechos. En un régimen democrático, el orden público no puede degenerar en una negación de las libertades: debe entenderse como un encuadramiento o regulación jurídica de las mismas, que permite su conciliación y ejercicio armónico".

En ese orden de ideas, no existe razón alguna que justifique excluir del ordenamiento jurídico colombiano la mención que hace el artículo 186, numeral 10 del Decreto-Ley 1355 de 1970 al decomiso como una medida correctiva de carácter policivo, como tampoco la del artículo 129 del Decreto-ley 522 de 1971, que asigna a los alcaldes o quien haga sus veces el conocimiento de las contravenciones que dan origen a esta medida, por cuanto constitucionalmente una autoridad administrativa sí puede ordenar el decomiso permanente o definitivo de un bien, siempre y cuando se agote un debido proceso y se busque con ella prevenir la alteración de los derechos y libertades de los asociados.

5.2.2. En este caso, el legislador, en ejercicio del poder de policía, entendido como la facultad de expedir leyes para la regulación del orden público a través de prohibiciones y restricciones al comportamiento de los individuos que se convierten en limitaciones a ciertos derechos y libertades, puede, como medida correctiva, imponer el decomiso administrativo permanente siempre y cuando esta sea una medida proporcional a la infracción de policía que se busca sancionar.

Por tanto, en el presenta asunto, se impone analizar qué contravenciones policivas dan origen a la sanción de decomiso, para determinar su finalidad y, en consecuencia, definir si se justifica la limitación del derecho de propiedad, tal como se hará en el acápite siguiente.

En este orden de ideas, se impone la declaración de exequibilidad de los artículos 186, numeral 10 del Decreto-Ley 1355 de 1970 y 129 del Decreto-ley 522 de 1971, toda vez que el cargo por el que fueron acusados, consistente en que el decomiso que se consagra en estos preceptos resulta contrario a la Constitución, específicamente al artículo 34, inciso 2°, fue desechado, pues como ya se explicó en otros aparte de este fallo, las figuras del decomiso administrativo y la extinción no se pueden confundir.

*Así mismo, la solicitud del Ministerio Público, en el sentido de declarar la inhibición frente a estos dos artículos no es de recibo, toda vez que el escrito de demanda **sí** contenía un cargo específico contra estos dos preceptos, referido a la equiparación de la figura del decomiso administrativo con la extinción de dominio, frente al cual se ha pronunciado la Corporación en esta providencia, toda vez que el decomiso administrativo como sanción no resulta per se contrario al artículo 34 de la Constitución, pues no tienen la misma naturaleza ni son asimilables.*

(…)

5.4. Análisis de exequibilidad del artículo 194 del Decreto-Ley 1355 de 1970

Como se ha reseñado en otros apartes de esta providencia, esta norma establece que la medida de decomiso se debe imponer mediante resolución motivada en la que dependiendo del bien, se debe ordenar su venta en pública subasta o entrega a un establecimiento de asistencia pública. En el caso de los alimentos y víveres en mal estado, este artículo ordena su destrucción.

En relación con este precepto, le basta a la Corte señalar que en él se establece el procedimiento que debe seguir la autoridad para efectuar el decomiso, es decir, expedir una resolución motivada, hecho que se ajusta al debido proceso que se impone para esta clase de medidas, motivo por el que no se observan razones para declararlo contrario a la Constitución.

Así mismo, esta norma le indica a la autoridad de policía qué hacer con los bienes decomisados. En relación con este punto, el demandante considera que la venta en pública subasta se justificaría, en la medida en que el propietario de los bienes obtuviera lo que se pague por ellos en dicha venta, tal como sucede con otras normas que consagran ese mecanismo.

*Sobre este particular, es necesario advertir que el ciudadano Cardona González se equivoca al equipar dos figuras que no son iguales. En efecto, en algunos fallos de esta Corporación, se ha admitido que bienes aprehendidos en forma temporal sean vendidos en pública subasta para evitar su deterioro o pérdida de valor adquisitivo, siempre y cuando el producto de dicha venta se le entregue posteriormente a quien acredite dentro del proceso correspondiente que: **i)** era el propietario del bien vendido y **ii)** se trata de un tercero de buena fe.*

Ese evento fue analizado en la sentencia que cita el demandante en su escrito de demanda, C-677 de 1998, en la que efectivamente se autorizó la venta en martillo de bienes aprehendidos, siempre y cuando se garantizara a su propietario y tercero de buena fe dentro del proceso correspondiente, la entrega del dinero de la venta. Igual situación fue prevista en la Sentencia C-474 de 2005, en la que expresamente se señaló que esa clase de ventas se ajusta a la Constitución, siempre y cuando se salvaguarde el derecho del legítimo propietario del bien. En estos casos, la medida de aprehensión era temporal y no definitiva, situación que contempla el precepto acusado y que como tal no puede tener como consecuencia la devolución del valor del bien, toda vez que lo que se busca con la medida de policía que se analiza, es precisamente que el elemento decomisado no siga en poder de quien cometió la contravención de policía.

Si bien es cierto, la venta en pública subasta de las armas o de tiquetes no parece ser una medida lógica en estos casos, pues para las primeras lo prudente sería ordenar su destrucción y para las segundas, si el evento o espectáculo no ha pasado, su entrega a un establecimiento de asistencia pública, como en efecto lo consagra el articulo acusado, también es claro que el precepto en análisis salvaguarda los derechos de los terceros, especialmente del propietario del bien, cuando este resulta ajeno a la comisión de la contravención, puesto que expresamente contempla que cuando el bien pertenezca a un "tercero ajeno a los hechos que constituyen la falta" el bien le debe ser entregado.

Por tanto, no le asiste razón al demandante cuando afirma que la venta en pública subasta sólo se ajusta a la Constitución si posteriormente se le entrega el dine-

ro de esta al propietario del bien, pues este evento lo ha contemplado la ley y la jurisprudencia constitucional, en los casos de aprehensiones temporales, cuando el bien puede deteriorarse o perder su valor, en donde el propietario podrá reclamar el producto de la venta, siempre y cuando resulte ser un tercero de buena fe y como tal ajeno a la falta que dio origen al decomiso del bien.

Se debe concluir, por tanto, que en las tres hipótesis que contempla la norma acusada, se garantizan los derechos de propiedad de terceros, quienes pueden recurrir a la autoridad para la devolución del elemento aprehendido.

En el caso de los alimentos y víveres en mal estado, es claro que la única medida posible es su destrucción, independientemente de quien ostente la propiedad sobre estos, toda vez que el elemento de salubridad pública se impone, porque atenta contra ella por igual, el detentador de los alimentos en el momento de la aprehensión como el propietario de los mismos.".[3]

ii) Ahora bien, para que el juicio de constitucionalidad de esta medida soporte más fácilmente un test de razonabilidad, debe adicionarse un parágrafo donde se promueva la readaptación laboral de quienes sean sancionados con la medida de la desintegración del vehículo por realización de la actividad de transporte informal, y dicha actividad sea la única fuente de ingresos que soporta el mínimo vital suyo y de su familia. En tal virtud, la redacción del parágrafo sería la siguiente:

"El Ministerio de Trabajo, en coordinación con los alcaldes municipales y distritales, deberá diseñar y ejecutar programas de readaptación laboral para aquellas personas a quienes les impongan la sanción de desintegración física del vehículo prevista en el numeral 5 del presente artículo, siempre y cuando la misma suponga una grave lesión al mínimo vital de la persona implicada y su familia. Los programas de readaptación laboral deberán brindar de manera real y efectiva medidas ocupacionales alternativas y sustitutivas".

Aquí es importante resaltar que el fundamento de esta medida sería el principio constitucional de la *confianza legítima,* derivado de la buena fe. Dicho postulado, en esencia, garantiza a los ciudadanos que se procuran el mínimo vital con actividades informales (más no ilícitas en el sentido de que violan el Código Penal), que las circunstancias en las que desarrollan sus actividades no varíen intempestivamente. En relación al principio de la confianza legítima podemos encontrar diferentes pronunciamientos de la Corte Constitucional y el Consejo de Estado que a continuación traemos a referencia:

"*El principio de confianza legítima ha sido utilizado en varias oportunidades por la Corte para resolver conflictos similares al aquí expuesto. El caso más relevante ha sido el de los vendedores ambulantes y las medidas que pretenden removerlos del espacio público. La Corte ha entendido este principio como una garantía a favor de los asociados que le impide al Estado adoptar decisiones abruptas y sorpresivas que afecten situaciones jurídicas particulares, sin implantar medidas de transición o choque que minimicen los efectos negativos de esos cambios de regulación.*

La idea que subyace al concepto es que la actividad lícita de los particulares se extiende hasta donde las autoridades lo permiten, al punto que dicha tolerancia genera una expectativa de continuidad en quienes la desarrollan. Aunque el Estado no se encuentra impedido para prohibir el ejercicio de tal actividad o para cambiar su regulación, es claro que cualquier modificación significativa produce resultados concretos en la expectativa formada. Por virtud del concepto de confianza legítima, el Estado se encuentra en el deber de diseñar mecanismos adecuados para que tales expectativas no resulten severamente afectadas, rompiéndose con ello el equilibrio provocado por su tolerancia.

Sobre este particular la Corte sostuvo, citando a García de Enterría:

"A ese problema ha dado una respuesta adecuada el principio de protección de ***la confianza legítima****, que, formulado inicialmente por la jurisprudencia alemana, ha hecho suyo el Tribunal Europeo de Justicia a raíz de la Sentencia de 13 de julio de 1965. Dicho principio, del que ha hecho eco entre nosotros la doctrina (GARCÍA MACHO) y, posteriormente, el propio Consejo de Estado (vid. la Memoria del Alto Cuerpo consultivo del año 1988), no impide, desde luego, al legislador modificar las regulaciones generales con el fin de adaptarlas a las exigencias del interés público, pero sí le obliga a dispensar su protección, en caso de alteración sensible de situaciones en cuya durabilidad podía legítimamente confiarse, a los afectados por la modificación legal, a quienes ha de proporcionar en todo caso tiempo y medios para reequilibrar su posición o adaptarse a la nueva situación, lo que, dicho de otro modo, implica una condena de los cambios legislativos bruscos adoptados por sorpresa y sin las cautelas aludidas"[16]. (Sentencia T-225 de 1992 M.P. Jaime Sanín Greiffenstein).*

En el caso particular, es cierto que los propietarios de estos coches venían ejerciendo su oficio de manera legítima -y está por demás decir que después de la vigencia de la norma podrán seguir haciéndolo en las zonas en que esa circulación se permita-, y también lo es que el Estado tenía la posibilidad de regular la conducción de los mismos por la vía pública.

De conformidad con el principio de confianza legítima, la prohibición no podría ser sorpresiva, pues ello rompería el equilibrio derivado de su tolerancia. Sin embargo, el Estado dispuso en las normas pertinentes no entrarían a regir inmediatamente, sino un año después de la entrada en vigencia del Código de Tránsito, a lo cual se añade que las autoridades competentes están obligadas a crear los mecanismos necesarios para ofrecer a los afectados, alternativas laborales suficientes y adecuados a su condición. A juicio de la Corte, estas dos medidas podrían considerarse fundamento suficiente para sostener que el Estado no ha vulnerado la confianza legítima que en él pusieron los conductores de esos vehículos.

No obstante, es un hecho cierto que la orden impartida por la ley para que las autoridades locales inicien las gestiones de capacitación y estudio de alternativas laborales para los conductores de vehículos de tracción animal no garantiza que dichos programas

[3] Corte Constitucional Sentencia C-459 de 2011. Sobre la constitucionalidad del decomiso definitivo de bienes inmuebles pueden verse, entre otras, las Sentencias C-329 de 2000 (decomiso de equipos que operen redes de telecomunicaciones sin previa autorización), C-1145 de 2000 (decomiso de armas y municiones), y C-616 de 2002 (decomiso de bienes de contrabando).

se hagan realidad. La protección que el Estado debe suministrar a la comunidad de personas que subsisten de este oficio no puede quedar supeditada a la confianza en que la administración municipal instaurará los programas de capacitación ordenados por la Ley, en asocio con el Sena, y otorgará una solución efectiva y real a los afectados por la medida en un año contado a partir de la entrada en vigencia de la Ley 769.

El anterior es un anhelo del legislador que por su carácter incierto no admite el preclusivo término de un año que prevé la norma. Nada garantiza entonces que las alcaldías municipales y distritales junto con el SENA tengan diseñados y en plena operación los programas de readaptación laboral de los conductores de carretas haladas por animales, en el término de un año contado a partir del 13 de diciembre de 2002, día en que empezó a regir la norma de conformidad con lo estipulado en el artículo 170 de la Ley 769.

Así entonces, esta Corporación considera que el establecimiento del término de un año para implantar la medida restrictiva no puede hacerse sin tener en cuenta la voluntad real de cada una de las administraciones locales para adelantar los programas de capacitación a que debe someterse a los poseedores de los vehículos de tracción animal. De lo contrario la Administración estaría atentando contra el principio de confianza legítima, ya que habría impuesto una restricción al ejercicio de una actividad lícita sin conferir a los afectados por la medida una posibilidad real y efectiva de buscar alternativas laborales acordes con el ordenamiento jurídico y el interés público.

Por tal razón, esta Corporación considera que la exequibilidad del artículo 98 de la Ley 769 debe condicionarse a que el año a partir del cual puede implantarse la restricción al tránsito de los vehículos de tracción animal debe comenzar a regir, no desde la vigencia de la ley, sino del momento en que la administración local -municipal o distrital- ponga en funcionamiento los programas de capacitación y las actividades alternativas y sustitutas para los conductores de dichos vehículos."[4].

No obstante ser útil esta referencia, debe tenerse presente que la prohibición de prestar transporte informal, no solo está expresamente prohibida por el Decreto 3366 de 2003 y la Ley 336 de 1996, sino también por el mismo Código Nacional de Tránsito.

"Tal como se dijo por la Corte en la Sentencia C-355 de 2003, a propósito de una norma que ordenaba la erradicación de los vehículos de tracción animal en los municipios de categoría primera y especial, pero con criterios que resultan aplicables a todos los vehículos no automotores, una medida indiscriminada de proscripción de este tipo de vehículos para la realización de las actividades que le son propias, como el transporte público de personas y de cosas, es desproporcionada, por radical y totalizante, ya que no consulta la verdadera composición del tejido vial de los conglomerados urbanos. Expresó la Corte que el artículo entonces demandado suponía que para alcanzar los niveles de seguridad propuestos por el Código de Tránsito se requería acudir a la prohibición absoluta del tránsito urbano de los vehículos de tracción animal, es decir, a su "erradicación", desconociendo que con dicha prohibición se sacrifican modalidades de circulación que no implican un riesgo inminente para la seguridad vial de las ciudades. Concluyó la Corte que la norma contenía una restricción de 'cobertura demasiado amplia'[24] que la hacía incompatible con el ordenamiento jurídico constitucional.

Lo propio ocurre en el presente caso, pues, como se ha visto, la disposición acusada, proscribe cualquier forma de servicio público que se preste mediante vehículos no motorizados o de tracción animal, con lo cual, no sólo entra en abierta contradicción con lo dispuesto por la Corte en la Sentencia C-355 de 2003 en relación con los vehículos de tracción animal, sino que desconoce la ratio decidendi de esa providencia en relación con las otras modalidades de transporte no automotor, en la medida en que establece una prohibición absoluta, de alcance nacional, que no especifica el tipo de vehículos a los que se aplica, ni distingue entre zonas urbanas o rurales, o entre tipos de vías, o entre modalidades del servicio y sin advertir, por consiguiente, que es posible identificar distintas actividades de transporte público, que se realizan en vehículos no motorizados, con frecuencia, incluso, con autorización de las autoridades administrativas, y en circunstancias que no implican riesgo para la seguridad, ni plantean graves problemas de movilidad y que por el contrario, al paso que constituyen fuente de ingresos para un número importante de personas, prestan servicios que son requeridos por sus usuarios.

En este análisis sobre la necesidad de la medida, del mismo modo cabe indicar que, tratándose de una norma de derecho administrativo sancionador, se afecta también el principio conforme al cual las infracciones deben encontrarse definidas de manera taxativa en función del bien jurídico protegido y de la afectación previsible del mismo por la conducta que se proscribe. Esto es, la prohibición debe estar orientada de manera precisa a la protección de un bien jurídico y el juicio de necesidad está indisolublemente ligado al análisis de la precisa determinación de la conducta proscrita, la cual debe estar en correlación directa con el resultado que se quiere evitar.

En el mismo sentido cabe decir que también se afecta, sin justificación suficiente, la garantía de la libre iniciativa privada. Se trata de una disposición sancionatoria que manifiesta un nivel constitucionalmente inaceptable de indeterminación en cuanto a la prohibición, debido a que se sanciona la prestación de cualquier tipo de servicio público de transporte, sea de personas o de cosas, sin especificar las distintas modalidades del mismo, ni precisar el tipo de vehículo que se encuentra excluido, puesto que la descripción se hace en sentido negativo, esto es, todo vehículo que no sea motorizado, y con carácter absoluto, puesto que no se distingue entre tipo de actividades, ni zonas a las que se aplique. Regiría, entonces, para zonas urbanas y rurales; en vías de alto tráfico y en otras de circulación menor, o incluso restringidas para peatones o vehículos no motorizados.

A juicio de la Corte no cabe la exclusión absoluta y sin una justificación suficiente, de una actividad lícita. Es posible ponerle límites derivados de la regulación de los servicios públicos y de las condiciones de seguridad de los usuarios, pero sin que, en principio, quepa una completa exclusión, como la que se desprende de la disposición demandada. Como se ha dicho, es posible que el legislador, por consideraciones de seguridad vial, o de salubridad, o de movilidad o de racionalización en el aprovechamiento de la malla vial, establezca

[4] Corte Constitucional Sentencia C-355 de 2003.

algunas restricciones, pero para que las mismas sean compatibles con la Constitución, se requiere que se acomoden a los principios de racionalidad y de proporcionalidad.

Acudiendo nuevamente a los criterios fijados por la Corte en la Sentencia C-533 de 2003, cabe decir que la disposición acusada también afecta el derecho al trabajo, por cuanto la misma no se limita a restringir el uso de vehículos no automotores para el servicio público de transporte, sino que establece una prohibición indiscriminada de prestar el servicio en ese tipo de vehículos. Así, la naturaleza desproporcionada de la disposición surge de que se le prohíba a los propietarios y conductores de estos vehículos explotarlos económicamente y, por ende, aprovecharlos como instrumento de trabajo, sin consideración al hecho de que el peligro para la seguridad vial que tal explotación económica implica no es ostensible ni inminente en todas las vías de los municipios del país.

Finalmente, cabe señalar que, como se estableció por la Corte en la Sentencia C-355 de 2003, la proscripción, sin establecer distinciones, de la actividad de transporte público en vehículos no automotores o de tracción animal, resulta contraria al principio de confianza legítima, en relación con aquellas personas que, con la anuencia de las autoridades, habían venido desarrollando actividades de ese tipo en distintos lugares del país.

En la Sentencia C-355 de 2003, la Corte, al paso que declaró la inexequibilidad de la orden de erradicar los vehículos de tracción animal, decidió condicionar la prohibición de su circulación al hecho de la concreción de la misma por las autoridades territoriales competentes. Partió la Corte de la consideración de que es legítimo, por razones de seguridad, de salubridad, de movilidad y de preservación del espacio público, que se restrinja la circulación de vehículos de tracción animal. Pero estimó que resultaba inexequible que tal prohibición viniese establecida de antemano, a nivel nacional, de manera absoluta, y señaló que debía dejarse un margen de apreciación para que las autoridades locales, a la luz de las circunstancias propias de cada ente territorial, establecieran los casos en los que la actividad debía prohibirse y aquellos otros en los que cabría autorizarla y las condiciones aplicables para el efecto.

En este caso se tiene que, aún en ausencia de la norma demandada, en la que se adopta la medida restrictiva, el servicio público de transporte en vehículos no automotores o de tracción animal, sólo podría prestarse en los términos y en las condiciones que, en el marco de la ley, determinen las autoridades locales en el ámbito de su competencia. Dentro de ese marco de regulación legal se encuentra, por ejemplo la previsión del literal A-11 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, que establece la prohibición para este tipo de vehículos de transitar por zonas restringidas o por vías de alta velocidad como autopistas y arterias, o en general, vías de alto tráfico. Pero al margen de las normas imperativas de alcance nacional, la autoridades locales pueden definir los términos y las condiciones en las cuales, para ciertos servicios y determinado tipo de vehículos, cumpliendo unas condiciones previamente definidas, es posible prestar el servicio público en vehículos de tracción animal o no automotores y en que otros casos ello queda proscrito por consideraciones de seguridad, salubridad, movilidad u otras que resulten legítimas a la luz de la Constitución. En ese proceso, las autoridades competentes deberán obrar, en todo caso, de manera que se respete la confianza legítima de quienes, con la anuencia de las autoridades, han venido desarrollando las actividades que, hacia el futuro, serían objeto de proscripción o restricción."[5].

- Establecimiento de una infracción genérica

En varios artículos del texto aprobado en tercer debate se aprobó, para varias modalidades, una infracción genérica del siguiente tenor: "*Realizar cualquier actividad en contravía del Estatuto Nacional del Transporte o de cualquier otra norma que los regule*". Entre ellos, en los artículos 34 numeral 13, 37 numeral 12, 40 numeral 12, 45 numeral 6, 48 numeral 35, 56 numeral 39, 60 numeral 21, 64 numeral 9, 69 numeral 13, 71 numeral 8, 75 numeral 5. No obstante, en varias modalidades no quedó prevista esta infracción, por lo que se propone incluirla de la misma forma como está hoy contemplada por el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 o Estatuto Nacional del Transporte.

Ahora bien, el carácter genérico de esta infracción abre una sospecha de inconstitucionalidad por violación del principio de legalidad, el cual establece básicamente que cualquier ejercicio del poder sancionatorio del Estado debe estar precedido de una norma jurídica que establezca precisamente la conducta ilícita, para evitar abuso de poder. Dicho principio, sin embargo, no es absoluto. En diferentes oportunidades se ha aceptado, por ejemplo, que se establezcan sanciones para conductas no señaladas claramente en el ordenamiento jurídico, como es el caso de los tipos penales en blanco.

En materia de transporte se tiene el ejemplo del literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, en el cual se dispone una infracción genérica de la siguiente forma: serán susceptibles de multas entre 1 y 2.000 salarios mínimos mensuales en "*los demás casos de conductas que no tengan asignadas una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte.*" En este asunto, la Corte Constitucional interpretó en la Sentencia C-490 de 1997 que no se vulneraba el principio de legalidad, porque "*hay que entender que las violaciones que en este literal se sancionan son todas las infracciones de las normas de transporte, diferentes a las expresamente señaladas en el mismo artículo 46*". Es decir, que aun cuando la disposición es abierta al establecer la conducta sancionada, la misma está circunscrita a las infracciones de las normas de transporte (no a las normas penales, por ejemplo), aceptándose un poco de amplitud en la determinación de las conductas sancionadas sin violar el principio de legalidad.

Esto es así, además, por la naturaleza del servicio público de transporte y por los bienes jurídicos que involucra. Este sector requiere una alta intervención por parte del Estado, por lo que la facultad reglamentaria cumple un papel trascendental para que las decisiones administrativas puedan tomarse con mayor dinamismo e inmediatez y resolver circunstancias específicas que se detecten, sea en la prestación del servicio de transporte o en el mercado mismo de oferentes de transporte.

Igualmente, en diferentes regímenes sancionatorios se establecen infracciones genéricas, sin que se haya interpretado que las mismas violan el principio de legalidad o la Constitución.

[5] Corte Constitucional Sentencia C-981 de 2010.

El actual y vigente artículo 5° de la Ley 1333 de 2009, contentivo del régimen sancionatorio ambiental define la infracción ambiental así:

Artículo 5°. Infracciones. *Se considera infracción en materia ambiental toda acción u omisión que constituya violación de las normas contenidas en el Código de Recursos Naturales Renovables, Decreto-ley 2811 de 1974, en la Ley 99 de 1993, en la Ley 165 de 1994* ***y en las demás disposiciones ambientales vigentes en que las sustituyan o modifiquen y en los actos administrativos emanados de la autoridad ambiental competente.*** *Será también constitutivo de infracción ambiental la comisión de un daño al medio ambiente, con las mismas condiciones que para configurar la responsabilidad civil extracontractual establece el Código Civil y la legislación complementaria, a saber: El daño, el hecho generador con culpa o dolo y el vínculo causal entre los dos. Cuando estos elementos se configuren darán lugar a una sanción administrativa ambiental, sin perjuicio de la responsabilidad que para terceros pueda generar el hecho en materia civil.*

a) El actual y vigente artículo 61 de la Ley 1480 de 2011 o Estatuto del Consumidor prevé:

Artículo 61. Sanciones. *La Superintendencia de Industria y Comercio podrá imponer, previa investigación administrativa, las sanciones previstas en este artículo* ***por inobservancia de las normas contenidas en esta ley, de reglamentos técnicos, de normas de metrología legal, de instrucciones y órdenes que imparta en ejercicio de las facultades que le son atribuidas por esta ley, o por no atender la obligación de remitir información con ocasión de alguno de los regímenes de control de precios:***

b) El numeral segundo del artículo 195 del Decreto 663 de 1993 o Estatuto Orgánico del Sistema Financiero dispone:

2. Sanciones institucionales para los establecimientos hospitalarios y clínicos y entidades de seguridad y previsión social. *Los establecimientos hospitalarios o clínicos y las entidades de seguridad y previsión social de los subsectores oficial y privado del sector salud* ***que incumplan las obligaciones previstas en las disposiciones de los Capítulos IV y V del presente Estatuto y sus normas reglamentarias****, quedarán sujetos a las siguientes sanciones, según la naturaleza y gravedad de la infracción:*

c) El artículo 81 de la Ley 142 de 1994 que establece el régimen de los servicios públicos domiciliarios dispone:

Artículo 81. Sanciones. *La Superintendencia de servicios públicos domiciliarios podrá imponer las siguientes sanciones a quienes* ***violen las normas a las que deben estar sujetas****, según la naturaleza y la gravedad de la falta:*

Es por lo anterior que se hace indispensable, so pena de no disponer de elementos efectivos que permitan corregir defectos del servicio, del mercado o de los instrumentos con los que se presta el servicio, y para poder hacer efectivas las regulaciones que expida el Ministerio de transporte y el Gobierno nacional, que se reproduzca en el articulado del proyecto la infracción genérica que está prevista en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996. No tenerla impactaría negativamente el Sistema Nacional de Transporte, dado que el cumplimiento de las normas de transporte se dejaría al libre arbitrio del destinatario, lo cual es inconcebible teniendo en cuenta que cuando se presta el servicio público de transporte o sus servicios conexos o complementarios, se dispone de derechos tan inalienables del ser humano como la seguridad, la vida y la integridad personal. Adicional a todo lo anterior, la ausencia de una infracción genérica disminuye el margen de maniobra que tienen las autoridades para imponer sanciones en casos que, si bien no están contemplados específicamente, a todas luces merecen una sanción por afectar los bienes jurídicos protegidos.

- Beneficio de reducción de multas

El proyecto de ley en estos momentos plantea dos tipos de beneficios para los deudores de multas. Uno previsto desde el origen del proyecto y que ha sido aprobado en los tres debates sin ningún tipo de modificación, consistente en que a los infractores de las normas de TRANSPORTE se les otorgue un beneficio del 50% del valor de la deuda. Y otro introducido como una constancia en el tercer debate para los infractores de las normas de TRÁNSITO a quienes se les otorgaría un beneficio similar.

En relación a estos beneficios, surge la duda de si los mismos pueden otorgarse por el Legislador a pesar de que el dinero producto de las multas entra a las arcas de los entes territoriales, quienes tienen autonomía en la administración de sus recursos.

Al respecto, lo primero que debe indicarse es que en ambos casos se trata de otorgar beneficios frente a multas pecuniarias, las cuales tienen el carácter de ingresos no tributarios, por lo que tienen una naturaleza diferente a aquella que se le otorga a los impuestos, tasas y contribuciones.

Para el caso de las multas de transporte, si bien no encontramos en la jurisprudencia administrativa ni constitucional una referencia directa a estas, es claro que se trata de una sanción pecuniaria de naturaleza administrativa que surge de la potestad punitiva de la administración, por lo tanto se trata de una multa de carácter administrativo. En tal sentido lo ha considerado la Corte Constitucional:

"*Las multas son sanciones pecuniarias que derivan del poder punitivo del Estado, y que se establece con el fin de prevenir un comportamiento considerado indeseable. La multa no participa de los elementos de un tributo.*"[6].

Ahora bien, las multas que impone la Superintendencia de Puertos y Transporte, en la actualidad, son titularidad del Tesoro General de la Nación. Pero, en virtud del proyecto de Ley que se está tramitando, se colocarán en cabeza de quien las impone, es decir, de la futura Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura.

En materia de tránsito, la Corte Constitucional ha señalado que los dineros de las multas son *rentas cedidas* de la Nación a los entes territoriales, por lo que es viable que el Legislador Nacional intervenga (dando beneficios, por ejemplo) en su recaudo, administración y/o destinación. Al respecto, se ha indicado que:

"Las multas impuestas por causa de infracciones de tránsito, son rentas cedidas de la Nación a los entes territoriales, las cuales no gozan de la reserva municipal ni departamental de determinación y administración

[6] Corte Constitucional Sentencia C-134 de 2009.

predicable de los ingresos tributarios. Así lo confirmó la Corte Constitucional al indicar que:

*"La **fuente externa o exógena** de la renta sería aquella que proviene de la Nación a título de transferencia como el situado fiscal, las participaciones, los derechos por regalías y compensaciones, las **rentas cedidas**, los recursos transferidos a título de cofinanciación y, en suma, los restantes mecanismos que para estos efectos diseñe el legislador. Por supuesto que sobre estos ingresos la ley tiene un mayor grado de injerencia, con la natural pero justificada afectación de la autonomía fiscal de las entidades territoriales.*

La facultad constitucional de intervención del legislador en la determinación del uso y administración de las rentas cedidas a los entes territoriales en materia de tránsito fue avalada por la Corte en Sentencia C-925 de 2006, cuando señaló:

"En relación con el primer aspecto, la dualidad de poderes tributarios dispuesta por la Carta Política permite que puedan predicarse dos fuentes diferenciadas de financiación. La primera, de carácter exógeno, está conformada por la transferencia o cesión de las rentas nacionales y la participación en recursos derivados de regalías o compensaciones. En relación con fondos de esta naturaleza, la jurisprudencia constitucional ha reiterado que "admiten una amplia intervención del legislador dado que, en última instancia, se trata de fuentes de financiación nacionales. En particular, la Corte ha señalado que nada obsta para que la ley intervenga en la definición de las áreas a las cuales deben destinarse los recursos nacionales transferidos o cedidos a las entidades territoriales, siempre que la destinación sea proporcionada y respete las prioridades constitucionales relativas a cada una de las distintas fuentes exógenas de financiación."[7].

La segunda fuente de financiación de las entidades territoriales son las de carácter endógeno, categoría que corresponde al término "recursos propios" utilizado por la Constitución al momento de definir el ámbito de autonomía fiscal de las regiones. Al respecto, la Corte ha considerado que son recursos propios de las entidades territoriales los "que se originan y producen dentro de la respectiva jurisdicción y en virtud de sus decisiones políticas internas. En consecuencia, son recursos propios tanto los que resultan de la explotación de los bienes que son de su propiedad exclusiva, como las rentas tributarias que surgen gracias a fuentes tributarias -impuestos, tasas y contribuciones- propias".[8]

(…)

"Así las cosas, tratándose de una fuente exógena de financiación, estos recursos "admiten una amplia intervención del legislador dado que, en última instancia, se trata de fuentes de financiación nacionales. En particular, la Corte ha señalado que nada obsta para que la ley intervenga en la definición de las áreas a las cuales deben destinarse los recursos nacionales transferidos o cedidos a las entidades territoriales, siempre que la destinación sea proporcionada y respete las prioridades constitucionales relativas a cada una de las distintas fuentes exógenas de financiación."[9]*"*[10].

[7] *Cfr.* Corte Constitucional, Sentencia C-720/99.
[8] *Ibídem*.
[9] *Cfr.* Corte Constitucional, Sentencia C-720/99.
[10] Corte Constitucional Sentencia C-321 de 2009.

Así mismo, importante tener presente que ya se han dado antecedentes de beneficios en multas de naturaleza administrativa, sin que se haya declarado inconstitucional su consagración.

i) Ley 1480 de 2013

"Artículo 65. Archivo de expedientes. *En los trámites de cobro coactivo que adelanta la Superintendencia de Industria y Comercio archívense los expedientes correspondientes a cobros originados en las sanciones impuestas por violación a las disposiciones contenidas en el estatuto de protección al consumidor, cuya cuantía no exceda de 50 salarios mínimos mensuales legales vigentes, siempre que tengan al menos 5 años de vencidas. De la diligencia respectiva deberá ponerse en conocimiento a la Contraloría General de la Nación. El Contador General de la Nación dará instrucciones para contabilizar la operación.".*

ii) Ley 1383 de 2010

Artículo 24. *El artículo 136 de la Ley 769 de 2002, quedará así:*

Artículo 136. Reducción de la multa. *Una vez surtida la orden de comparendo, si el inculpado acepta la comisión de la infracción, podrá sin necesidad de otra actuación administrativa, cancelar el cincuenta por ciento (50%) del valor de la multa dentro de los cinco días siguientes a la orden de comparendo, igualmente, o podrá cancelar el setenta y cinco (75%) del valor de la multa, si paga dentro de los veinte días siguientes a la orden de comparendo, en estos casos deberá asistir obligatoriamente a un curso sobre normas de tránsito en el Centro Integral de Atención, donde se cancelará un 25% y el excedente se pagará al organismo de tránsito. Si aceptada la infracción, esta no se paga en las oportunidades antes indicadas, el inculpado deberá cancelar el (100%) del valor de la multa más sus correspondientes intereses moratorios.*

Si el inculpado rechaza la comisión de la infracción, el inculpado deberá comparecer ante el funcionario en audiencia pública para que este decrete las pruebas conducentes que le sean solicitadas y las de oficio que considere útiles. Si el contraventor no compareciere sin justa causa comprobada dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes, la autoridad de tránsito después de 30 días de ocurrida la presunta infracción seguirá el proceso, entendiéndose que queda vinculado al mismo, fallándose en audiencia pública y notificándose en estrados.

En la misma audiencia, si fuere posible, se practicarán las pruebas y se sancionará o absolverá al inculpado. Si fuere declarado contraventor, se le impondrá el cien por ciento (100%) del valor de la multa prevista en el código.

Los organismos de tránsito de manera gratuita podrán celebrar acuerdos para el recaudo de las multas y podrán establecer convenios con los bancos para este fin. El pago de la multa y la comparecencia podrá efectuarse en cualquier lugar del país.

Parágrafo 1°. En los lugares donde existan inspecciones ambulantes de tránsito, los funcionarios competentes podrán imponer al infractor la sanción correspondiente en el sitio y hora donde se haya cometido la contravención respetando el derecho de defensa.

Parágrafo 2°. A partir de la entrada en vigencia de la presente ley y por un periodo de doce (12) meses, todos los conductores que tengan pendiente el pago de infracciones de tránsito podrán acogerse al descuento previsto en el presente artículo.

iii) Ley 1450 de 2011

Artículo 95. Incentivo para el pago de multas de tránsito. *El parágrafo 2° del artículo 24 de la Ley 1383 de 2010 quedará así:*

*"**Parágrafo 2°.** A partir de la promulgación de la presente ley y por un término de dieciocho (18) meses, todos los conductores que tengan pendiente el pago de multas por infracciones de tránsito, impuestas antes del quince (15) de marzo de 2010, podrán acogerse al descuento del cincuenta por ciento (50%) del total de su deuda, previa realización del curso sobre normas de tránsito de que trata el artículo 24 de la Ley 1383 de 2010, y para ello podrán celebrar convenios o acuerdos de pago hasta por el total de la obligación y por el término que establezca el organismo de tránsito de acuerdo a la ley, siempre que el convenio o acuerdo se suscriba antes del vencimiento del plazo previsto en este artículo. El convenio o acuerdo no podrá incorporar obligaciones sobre las cuales hayan operado la prescripción, y en el mismo el conductor y el organismo de tránsito dejarán constancia de las deudas sobre las cuales operó este fenómeno".*

Vale la pena traer a notas que la Corte Constitucional tuvo la oportunidad de referirse específicamente al parágrafo 2° del artículo 24 de la Ley 1383 de 2010, donde se estableció un beneficio para los infractores de las normas de tránsito a propósito de una objeción presidencial formulada por una supuesta violación a la Constitución Política, al respecto se indicó por parte del Tribunal Constitucional:

"4.2. Planteamiento del problema jurídico

El Presidente de la República presenta los siguientes cargos de inconstitucionalidad contra el parágrafo 2° del artículo 24 del proyecto de ley.

Primer cargo: la disposición objetada, al permitir que los conductores que tengan pendientes el pago de infracciones de tránsito puedan acogerse a un determinado descuento, desconoce el artículo 287 Superior (autonomía de las entidades territoriales), por cuanto el producto de las multas es de propiedad de aquellas. En otros términos, dado que "la administración y disposición de los recursos provenientes de dichas infracciones, así como su recaudo, es competencia exclusiva de las entidades territoriales, mal puede el legislador entrar a otorgar beneficios sobre los mismos, en contravía de la autonomía que se predica sobre los recursos de tales entidades".

(…)

*En cuanto **al primero de los cargos**, el Congreso de la República insiste en la conformidad del parágrafo 2° del artículo 24 del proyecto de ley con la Constitución, por cuanto, (i) la autonomía territorial no es ilimitada; (ii) la Constitución faculta al Congreso para que regule la participación territorial en las rentas nacionales; (iii) las multas por concepto de infracciones de tránsito, constituyen una renta nacional cedida a los entes territoriales; y (iv) la intervención del Congreso en la regulación de las rentas territoriales, sólo está excluida cuando se trata de bienes efectivamente incorporados al presupuesto del ente territorial (ingresos ya recaudados), de rentas tributarias o no tributarias o provenientes de la explotación de monopolios de las entidades territoriales. No incluye a las rentas cedidas.*

(…)

4.3. Resolución del caso concreto

4.3.1. Alcance de la autonomía de las entidades territoriales

A lo largo de los años, la Corte ha consolidado unas claras líneas jurisprudenciales en el sentido de que la Carta Política de 1991 contempla una forma de Estado que se construye a partir del principio unitario, pero que garantiza, al mismo tiempo, un ámbito de autonomía para sus entidades territoriales[41]. Dentro de ese esquema, la distribución de competencias entre la Nación y los entes territoriales es algo que el ordenamiento superior ha confiado al legislador, para lo cual se le han establecido un conjunto de reglas mínimas orientadas a asegurar una articulación entre la protección debida a la autonomía territorial y el principio unitario, reglas que en ocasiones otorgan primacía al nivel central, al paso que en otras impulsan la gestión autónoma de las entidades territoriales.[42]

En este orden de ideas, se precisa armonizar los contenidos de los principios de unidad y de autonomía, los cuales se limitan recíprocamente. En tal sentido, el juez constitucional en Sentencia C-535 de 1996 consideró que la autonomía debía entenderse como la capacidad de que gozan las entidades territoriales para gestionar sus propios intereses, dentro de los límites de la Constitución y la ley, lo cual quiere decir que si bien, por un lado, se afirman los intereses locales, se reconoce, por otro, "la supremacía de un ordenamiento superior, con lo cual la autonomía de las entidades territoriales no se configura como poder soberano sino que se explica en un contexto unitario."[43] En esa misma providencia se señaló que "por un lado, el principio de autonomía debe desarrollarse dentro de los límites de la Constitución y la ley, con lo cual se reconoce la posición de superioridad del Estado unitario, y por el otro, el principio unitario debe respetar un espacio esencial de autonomía cuyo límite lo constituye el ámbito en que se desarrolla esta última."[44]

Posteriormente, la Corte en Sentencia C-1258 de 2001 adelantó unas precisiones en relación con el papel que le corresponde cumplir al legislador en la configuración de los ámbitos de la autonomía regional, indicando que esta se encuentra integrada por "el conjunto de derechos, atribuciones y facultades reconocidas en la Carta Política a las entidades territoriales y a sus autoridades, para el eficiente cumplimiento de las funciones y la prestación de los servicios a su cargo."[45] En cuanto al límite máximo, expresó la Corte que el mismo tiene una frontera en aquel extremo que al ser superado rompe con la idea del Estado unitario.[46]

Más recientemente, en Sentencia C-931 de 2006, esta Corporación se refirió al contenido del principio de autonomía de las entidades territoriales, en los siguientes términos:

"En ese esquema, para la distribución de competencias entre la Nación y las entidades territoriales, el legislador deberá tener en cuenta que el contenido esencial de la autonomía se centra en la posibilidad de gestionar los propios intereses (C.P. artículo 287), una de cuyas manifestaciones más importantes es el derecho a actuar a través de órganos propios en la adminis-

tración y el gobierno de los asuntos de interés regional o local. Tal derecho, contenido de manera expresa en el artículo 287 Superior, hace parte del núcleo esencial de la autonomía, indisponible por el legislador, y se complementa con las previsiones de los artículos 300-7 y 313-6 de la Constitución, conforme a los cuales corresponde a las entidades territoriales determinar la estructura de sus respectivas administraciones, creando las dependencias que se estimen necesarias y fijándoles las correlativas funciones.

"No obstante lo anterior, es claro que, para preservar el interés nacional y el principio unitario, corresponde al legislador establecer las condiciones básicas de la autonomía y definir, respetando el principio de subsidiariedad, las competencias del orden nacional que deberán desarrollarse conforme al principio de coordinación, que presupone unas reglas uniformes y una pautas de acción que, sin vaciar de contenido el ámbito de autonomía territorial, permitan una armonización de funciones.

Así las cosas, el principio de autonomía de las entidades territoriales no es absoluto, y debe siempre armonizarse con la forma constitucional de Estado.

4.3.2. Naturaleza jurídica de las multas, su propiedad y regulación

Las multas impuestas por causa de infracciones de tránsito, son rentas cedidas de la Nación a los entes territoriales, las cuales no gozan de la reserva municipal ni departamental de determinación y administración predicable de los ingresos tributarios. Así lo confirmó la Corte Constitucional al indicar que:

*"La **fuente externa o exógena** de la renta sería aquella que proviene de la Nación a título de transferencia como el situado fiscal, las participaciones, los derechos por regalías y compensaciones, las **rentas cedidas**, los recursos transferidos a título de cofinanciación y, en suma, los restantes mecanismos que para estos efectos diseñe el legislador. Por supuesto que sobre estos ingresos la ley tiene un mayor grado de injerencia, con la natural pero justificada afectación de la autonomía fiscal de las entidades territoriales.*

La facultad constitucional de intervención del legislador en la determinación del uso y administración de las rentas cedidas a los entes territoriales en materia de tránsito fue avalada por la Corte en Sentencia C-925 de 2006, cuando señaló:

"En relación con el primer aspecto, la dualidad de poderes tributarios dispuesta por la Carta Política permite que puedan predicarse dos fuentes diferenciadas de financiación. La primera, de carácter exógeno, está conformada por la transferencia o cesión de las rentas nacionales y la participación en recursos derivados de regalías o compensaciones. En relación con fondos de esta naturaleza, la jurisprudencia constitucional ha reiterado que "admiten una amplia intervención del legislador dado que, en última instancia, se trata de fuentes de financiación nacionales. En particular, la Corte ha señalado que nada obsta para que la ley intervenga en la definición de las áreas a las cuales deben destinarse los recursos nacionales transferidos o cedidos a las entidades territoriales, siempre que la destinación sea proporcionada y respete las prioridades constitucionales relativas a cada una de las distintas fuentes exógenas de financiación."[47]

La segunda fuente de financiación de las entidades territoriales son las de carácter endógeno, categoría que corresponde al término "recursos propios" utilizado por la Constitución al momento de definir el ámbito de autonomía fiscal de las regiones. Al respecto, la Corte ha considerado que son recursos propios de las entidades territoriales los "que se originan y producen dentro de la respectiva jurisdicción y en virtud de sus decisiones políticas internas. En consecuencia, son recursos propios tanto los que resultan de la explotación de los bienes que son de su propiedad exclusiva, como las rentas tributarias que surgen gracias a fuentes tributarias - impuestos, tasas y contribuciones - propias".[48]

De igual manera, cabe señalar que la Corte en Sentencia C-385 de 2003 consideró que los recursos provenientes del pago de multas de tránsito habían sido cedidos por la Nación a las entidades territoriales, a efectos de fortalecerlas:

"Conforme al Código Nacional de Tránsito Terrestre, expedido mediante Ley 769 de 2002, la Nación para fortalecer los ingresos de los municipios les asigna los dineros provenientes de multas por la comisión de faltas de tránsito en los territorios respectivos y, en el artículo 10 de ese Código se establece que habrá un "Sistema Integrado de Información sobre las Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (Simit)", con lo cual no sólo puede registrarse el nombre y la identidad de quienes incurran en faltas a las normas reguladoras del tránsito, sino, también, el monto de las multas y demás sanciones que se les impongan, lo que permite, sin duda un mayor control por parte de las autoridades y facilita el cobro de las sumas debidas por ese concepto en cualquier parte del territorio colombiano.

Así las cosas, tratándose de una fuente exógena de financiación, estos recursos "admiten una amplia intervención del legislador dado que, en última instancia, se trata de fuentes de financiación nacionales. En particular, la Corte ha señalado que nada obsta para que la ley intervenga en la definición de las áreas a las cuales deben destinarse los recursos nacionales transferidos o cedidos a las entidades territoriales, siempre que la destinación sea proporcionada y respete las prioridades constitucionales relativas a cada una de las distintas fuentes exógenas de financiación."[49]

4.3.3. Examen del caso concreto

En el caso concreto, el legislador dispuso que "A partir de la entrada en vigencia de la presente ley y por un período de doce (12) meses, todos los conductores que tengan pendiente el pago de infracciones de tránsito podrán acogerse al descuento previsto en el presente artículo", es decir, previó una reducción en el pago de las multas por infracciones de tránsito.

De tal suerte que, si una vez surtida la orden de comparendo, el inculpado acepta la comisión de la infracción, podrá cancelar el cincuenta por ciento (50%) del valor de la multa dentro de los cinco días siguientes a la orden de comparendo, o podrá cancelar el setenta y cinco por ciento (75%) del valor de aquella, si paga dentro de los veinte días siguientes a la orden de comparendo. En este último caso, deberá asistir obligatoriamente a un curso sobre normas de tránsito en el Centro Integral de Atención, donde cancelará un veinticinco por ciento (25%) y el cincuenta (50%) restante lo pagará al organismo de tránsito. Si aceptada la infracción, esta no se paga en las oportunidades antes

indicadas, el contraventor deberá cancelar el (100%) del valor de la multa más sus correspondientes intereses moratorios.

Pues bien, esta intervención del legislador nacional en una fuente exógena de financiación de las entidades territoriales, como lo son los recursos provenientes del pago de multas de tránsito, se ajusta a la Constitución. En efecto, baste con señalar que la norma busca un objetivo constitucionalmente admisible como lo es mejorar el recaudo del pago por concepto de multas de tránsito, mediante la previsión de un conjunto de estímulos económicos al infractor, relacionados con la celeridad con que cancele sus sanciones..."[11].

En otra providencia, con relación a un beneficio similar la Corte indicó:

Similares consideraciones son aplicables para el caso de la reducción del valor de la multa oponible a los remisos puesto que, en criterio de la Corte, una determinación de esta naturaleza no recae dentro del concepto de exención tributaria, en los términos expuestos, sino que, simplemente, se circunscribe a la delimitación, para un caso concreto, de una sanción pecuniaria que el mismo legislador había previsto en norma anterior. En efecto, el artículo 42 de la Ley 48 de 1993 establece el régimen de multas aplicables a los ciudadanos que al incumplir con las obligaciones legales relativas a la prestación del servicio militar obligatorio, adquieren la condición de remisos. A juicio de la Sala, la decisión congresional de fijar un régimen particular de sanciones pecuniarias, previstas por el mismo legislador, a favor de determinado grupo de la población, es un asunto que no guarda conexión con las exenciones de que trata el artículo 154 C.P., en tanto no refiere a la determinación del contenido y alcance de impuesto alguno, sino a la regulación de ingresos fiscales sin naturaleza tributaria, como es el caso de las multas.[36] Así las cosas, la objeción presidencial planteada, fundada en la necesidad de aval gubernamental, no afecta la constitucionalidad de dicho apartado del proyecto de ley.[12]

Así las cosas, lo establecido en el proyecto de ley, tanto para transporte como para tránsito, no se configura como un beneficio tributario o una amnistía tributaria, sino como una reducción de una multa. Por tanto, esta figura no participa de las mismas consideraciones de la amnistía, y no genera per se un rompimiento de la igualdad frente a las cargas públicas, como sí acontece cuando se da un beneficio tributario o una amnistía tributaria. Los tributos son una carga general, mientras que las multas son una carga que se origina en la violación a una norma y haría parte de la libertad de configuración del legislador otorgar beneficios frente a la misma. Igualmente, los dineros producto de las multas son *rentas cedidas* de la Nación a los entes territoriales y, en consecuencia, el Legislador Nacional tiene facultades para intervenir en la destinación y/o el recaudo de tales recursos.

V. CONSIDERACIONES DE LOS PONENTES

La Constitución Política es clara al señalar dentro de los derechos fundamentales el derecho a la locomoción consagrado en su artículo 24, expresando de manera clara: "*Todo colombiano, **con las limitaciones que establezca la ley**, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia"* (subrayas y negrillas fuera del texto).

Como se puede observar, es claro entonces que en materia de transporte estamos dentro del marco del derecho de locomoción y que el mismo es fundamental, y reglado. Al ser una materia reglada, de manera consecuente, corresponde a la ley desarrollar tal actividad, por lo que es el Congreso el llamado a regular todo lo relacionado con esta actividad.

Pero el presente proyecto de ley, no desarrolla solamente el derecho fundamental a la locomoción, sino que al tratar el tema del régimen sancionatorio, desarrollará también esencialmente el derecho fundamental al debido proceso, derecho contenido en nuestro texto constitucional en su artículo 29.

Ahora bien, una vez delineado el marco constitucional en cuanto a los derechos fundamentales que enmarcan la presente iniciativa, los ponentes consideramos que el debate debe darse, y se debe trabajar de una manera ardua en esta materia de vital importancia para todos los estamentos de la sociedad colombiana, ya que este régimen sancionatorio no sólo dotará de un procedimiento claro y garantista a los vigilados o controlados, sino que también de manera consecuente propende por salvaguardar la integridad de toda la población, al implementar un régimen idóneo, donde el Estado a través de sus autoridades podrá supervisar y controlar de manera eficaz todos los aspectos relacionados con el transporte dentro del territorio de la Nación, aspecto de vital importancia por tratarse el transporte de una actividad de alto riesgo, razón por la que la misma debe estar altamente vigilada y controlada.

Durante los diferentes debates dentro de la Cámara de Representantes, así como el surtido ante la Comisión Sexta, los legisladores, el Gobierno tanto nacional como territorial, así como la sociedad civil han destacado la importancia del proyecto y muestra de ello ha repercutido en debates fuertes pero constructivos en aras de buscar el bien común.

Prueba de ello ha sido la participación del Ministerio de Transporte, así como de la Superintendencia de Puertos y Transporte en las diferentes etapas de iter-legislativo, así como la de organizaciones como los diferentes gremios de las modalidades de transporte tales como ASOTRNAS, ADITT, Consejo Superior del Transporte, COLFECAR, Cámara Colombiana de la Infraestructura, entidades que han dado total respaldo a la iniciativa.

Es claro entonces, que estamos a instancias de un debate necesario y que debe darse de cara al país, donde deben participar todos los actores envueltos en el ámbito o el sector del transporte, para que se den esos consensos, esas pautas comunes que hacen de la democracia el camino ideal para la construcción de relaciones pacíficas y eficaces al momento de regular la vida en sociedad.

Por lo tanto, de acuerdo a los motivos expuestos que fundamentan la presentación de la iniciativa, así como de lo considerado previamente, los ponentes consideramos que se le debe dar segundo debate a la iniciativa ante el Honorable Senado de la República, sin embargo, consideramos que el proyecto debe ajustarse en gran medida, para lograr que sea el instrumento idóneo para la consecución de los fines previstos por la iniciativa. Por ello presentamos el siguiente:

---

11 Corte Constitucional Sentencia C-321 de 2009.

12 Corte Constitucional Sentencia C-315 de 2008.

PLIEGO MODIFICATORIO AL PROYECTO DE LEY 101 DE 2014 CÁMARA, 134 DE 2014 SENADO

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
Artículo 1°. *Objeto*. La presente ley tiene por objeto establecer el Régimen Sancionatorio del Transporte, su Infraestructura y sus Servicios Conexos y Complementarios y de los organismos de apoyo, determinando las autoridades administrativas competentes, los sujetos, las infracciones, las sanciones, medidas correctivas y preventivas, así como los procedimientos administrativos que han de seguirse por parte de las autoridades administrativas competentes, ante la comisión de una infracción, para imponer las sanciones respectivas. El régimen previsto en la presente ley tiene como finalidad garantizar los derechos constitucionales y legales de los usuarios del transporte, su infraestructura asociada y sus servicios conexos y complementarios y de los organismos de apoyo, así como de los prestadores de los mismos, especialmente los consagrados en los artículos 13, 24, 29, 333 y 365 de la Constitución Política, 2°, 3° y 5º de la Ley 105 de 1993 y 3°, 4° y 5° de la Ley 336 de 1996.	**Artículo 1°. *Objeto*.** La presente ley tiene por objeto establecer el Régimen Sancionatorio del Transporte, su Infraestructura y sus Servicios Conexos y Complementarios y de los organismos de apoyo, determinando las autoridades administrativas competentes, los sujetos, las infracciones, las sanciones, medidas correctivas y preventivas, así como los procedimientos administrativos que han de seguirse por parte de las autoridades administrativas competentes, ante la comisión de una infracción, para imponer las sanciones respectivas, **así como establecer instrumentos para la supervisión.** El régimen previsto en la presente ley tiene como finalidad garantizar los derechos constitucionales y legales de los usuarios del transporte, su infraestructura asociada y sus servicios conexos y complementarios y de los organismos de apoyo, así como de los prestadores de los mismos, especialmente los consagrados en los artículos 13, 24, 29, 333 y 365 de la Constitución Política, 2°, 3° y 5° de la Ley 105 de 1993 y 3°, 4° y 5° de la Ley 336 de 1996.	Se adiciona la frase "**así como establecer instrumentos para la supervisión"** toda vez que el proyecto toca varios temas afines y relacionados con el transporte
Artículo 2°. *Principios rectores.* Son aplicables al presente Régimen Sancionatorio de Transporte, su Infraestructura y sus Servicios Conexos y Complementarios y de los organismos de apoyo, los principios constitucionales y legales que rigen las actuaciones administrativas, especialmente las garantías del debido proceso, el derecho de defensa, "non reformatio in peius" la responsabilidad subjetiva, la favorabilidad, la presunción de inocencia, la tipicidad, la legalidad, y la carga de la prueba y los principios establecidos en la Ley 105 de 1993, artículos 2°, 3°, 4° y 5°, y la Ley 336 de 1996, artículos 3°, 4° y 5°, y las normas que los modifiquen o sustituyan.	**Artículo 2°. *Principios rectores.*** Son aplicables al presente Régimen Sancionatorio de Transporte, su Infraestructura y sus Servicios Conexos y Complementarios y de los organismos de apoyo, los principios constitucionales y legales que rigen las actuaciones administrativas, especialmente las garantías del debido proceso, el derecho de defensa, "non reformatio in **pejus**" la responsabilidad subjetiva, la favorabilidad, la presunción de inocencia, la tipicidad, la legalidad, y la carga de la prueba y los principios establecidos en la Ley 105 de 1993, artículos 2°, 3°, 4° y 5°, y la Ley 336 de 1996, artículos 3°, 4° y 5°, y las normas que los modifiquen o sustituyan.	Se corrige la expresión "peius", por "pejus", de acuerdo a que se presentaba un error ortográfico.
Artículo 3°. *Definiciones*. Para efectos de la presente ley, deben tenerse, además de las contenidas en las Leyes 1ª de 1991, 105 de 1993, 310 de 1996, 336 de 1996, 769 de 2002, 1242 de 2008 y 1682 de 2013 y sus correspondientes normas reglamentarias, las siguientes definiciones: **Contrato de concesión:** Son aquellos que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control del Estado, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden. **Concesión portuaria:** Es un contrato administrativo en virtud del cual la Nación permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de	**Artículo 3°. *Definiciones*.** Para efectos de la presente ley, deben tenerse, además de las contenidas **en el Código de Comercio**, las Leyes 1ª de 1991, 105 de 1993, 310 de 1996, 336 de 1996, 769 de 2002, 1242 de |2008 y 1682 de 2013 y sus correspondientes normas reglamentarias, **entre ellas el Decreto 1079 de 2015 y las disposiciones que lo modifiquen, adicionen o complementen**, las siguientes definiciones: **Contrato de concesión:** Son aquellos que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control del Estado, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden. **Concesión portuaria:** Es un contrato administrativo en virtud del cual la Nación permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de	Se adiciona en el encabeza el Código de Comercio que incluye concepto estructurales para el entendimiento de esta ley por ser el contrato de transporte un contrato mercantil, así como el Decreto Único del Sector Transporte.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
bajamar y zonas accesorias a aquellas o estos, para la construcción y operación de un puerto, a cambio de una contraprestación económica a favor de la Nación, y de los municipios o distritos donde operen los puertos. **Control:** Es la facultad que tiene la Superintendencia de Puertos y Transporte para ordenar las acciones preventivas y correctivas necesarias, con el objeto de evitar la ocurrencia de hechos y/o subsanar situaciones críticas que afecten la prestación de los servicios supervisados y/o la constitución y funcionamiento de los sujetos supervisados. **Empresa de transporte:** Unidad de explotación económica, que dispone de los equipos, instalaciones y órganos de administración adecuados para prestar el servicio público de transporte, debidamente constituida y legalmente habilitada por la autoridad competente para prestar el servicio público de transporte en una determinada modalidad. **Equipo de transporte:** Unidad operativa autopropulsada o no que permite el traslado de personas, animales o cosas por cualquiera de los modos de transporte, pueden ser vehículos automotores, aeronaves, embarcaciones, equipos férreos, entre otros.	bajamar y zonas accesorias a aquellas o estos, para la construcción y operación de un puerto, a cambio de una contraprestación económica a favor de la Nación, y de los municipios o distritos donde operen los puertos. **Control:** Es la facultad que tiene la Superintendencia de Puertos y Transporte para ordenar las acciones preventivas y correctivas necesarias, con el objeto de evitar la ocurrencia de hechos y/o subsanar situaciones críticas que afecten la prestación de los servicios supervisados y/o la constitución y funcionamiento de los sujetos supervisados. **Empresa de transporte:** Unidad de explotación económica, que dispone de los equipos, instalaciones y órganos de administración adecuados para prestar el servicio público de transporte, debidamente constituida y legalmente habilitada por la autoridad competente para prestar el servicio público de transporte en una determinada modalidad. **Equipo de transporte:** Unidad operativa autopropulsada o no que permite el traslado de personas, animales o cosas por cualquiera de los modos de transporte, pueden ser vehículos automotores, aeronaves, embarcaciones, equipos férreos, entre otros.	
Evaluaciones médicas periódicas programadas: Son un conjunto de evaluaciones médicas que se realizan anualmente en entidades acreditadas en ISO/IEC 17024, habilitada por los Ministerios de Salud y Protección Social y de Transporte.	**Evaluaciones médicas periódicas programadas:** Son un conjunto de evaluaciones médicas que se realizarán anualmente en **<u>Instituciones Prestadores de Servicios de Salud o en Organismos de apoyo al tránsito. Las entidades que pretendan realizar estas evaluaciones y los exámenes médicos o psicosensométricos de los planes estratégicos de seguridad vial, deberán contar con acreditación en norma ISO/IEC o NTC y con habilitación de</u>** los Ministerios de Salud y Protección Social y Transporte de acuerdo a la reglamentación que para el efecto sea expedida.	Se modifica la redacción de evaluaciones médicas periódicas programadas para permitir que las mismas puedan ser realizadas por instituciones prestadoras de salud y por organismos de apoyo al tránsito, cumpliendo, en ambos casos, con la normatividad de salud y de transporte así como la acreditación como certificadores de personas, para no generar inequidad en los prestadores y no romper con el principio de igualdad.
Infracción de transporte: Transgresión o violación de una norma de transporte, su infraestructura, servicios conexos y complementarios. Pueden ser objetivas o subjetivas, las objetivas son las contenidas en la presente ley, y las subjetivas son las contenidas en la Ley 222 de 1995 o la norma que la modifique o sustituya.	**Infracción de transporte:** Transgresión o violación de una norma de transporte, su infraestructura, servicios conexos y complementarios. Pueden ser objetivas o subjetivas, las objetivas son las contenidas en la presente ley **<u>o en las normas que la modifiquen, adicionen o sustituyan</u>**, y las subjetivas son las contenidas en la Ley 222 de 1995 o la norma que la modifique o sustituya.	Se adiciona el texto "o en las normas que la modifiquen, adicionen o complementen" con el propósito de evitar vacíos de interpretación a futuro
Infraestructura de transporte: Es un sistema de movilidad integrado por un conjunto de bienes tangibles, intangibles y aquellos que se encuentren relacionados con este, el cual está bajo la vigilancia y control del Estado, y se organiza de manera estable para permitir el traslado de las personas, los bienes y los servicios, el acceso y la integración de las diferentes zonas del país y que propende por el crecimiento, competitividad y mejora de la calidad de la vida de los ciudadanos. **Inspección:** Es la facultad que tiene la Superintendencia de Puertos y Transporte para solicitar, analizar, verificar y confirmar de manera ocasional y particular, aspectos de carácter técnico, operativo, administrativo, legal, financiero, económico y contable de los servicios, actividades y sujetos vigilados. **Medio de transporte:** Equipo a través del cual se realiza el traslado de personas o mercancías de un lugar, sus características y condiciones dependen del modo de transporte, pueden ser naves, aeronaves, equipos férreos, vehículos, entre otros.	**Infraestructura de transporte:** Es un sistema de movilidad integrado por un conjunto de bienes tangibles, intangibles y aquellos que se encuentren relacionados con este, el cual está bajo la vigilancia y control del Estado, y se organiza de manera estable para permitir el traslado de las personas, los bienes y los servicios, el acceso y la integración de las diferentes zonas del país y que propende por el crecimiento, competitividad y mejora de la calidad de la vida de los ciudadanos. **Inspección:** Es la facultad que tiene la Superintendencia de trasportes, Puertos e infraestructura para solicitar, analizar, verificar y confirmar de manera ocasional y particular, aspectos de carácter técnico, operativo, administrativo, legal, financiero, económico y contable de los servicios, actividades y sujetos vigilados. **Medio de transporte:** Equipo a través del cual se realiza el traslado de personas o mercancías de un lugar, sus características y condiciones dependen del modo de transporte, pueden ser naves, aeronaves, equipos férreos, vehículos, entre otros.	

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
Modo de transporte: Espacio aéreo, terrestre o acuático soportado por una infraestructura especializada, en el cual transita el respectivo medio de transporte. **Modo aéreo:** Comprende la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria para los medios de transporte aéreo. **Modo terrestre:** Comprende la infraestructura carretera, férrea y por cable para los medios de transporte terrestre. **Modo acuático:** Comprende la infraestructura marítima, fluvial y lacustre para los medios de transporte acuático. **Nodo de transporte:** Infraestructura en la cual se desarrollan actividades que permiten el intercambio de uno o más medios o modos de transporte. **Operador portuario:** Es la empresa que presta servicios en los puertos, directamente relacionados con la entidad portuaria, tales como cargue y descargue, almacenamiento, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga, dragado, clasificación, reconocimiento y usería. **Organismos de apoyo:** Persona natural o jurídica, de carácter público o privado, que recibe habilitación por parte del Estado para realizar actividades de apoyo al tránsito o al transporte. Se consideran organismos de apoyo los Centros de Diagnóstico Automotor, los Centros de Enseñanza Automovilística, Los Centros de Reconocimiento de Conductores, los Centros Integrales de Atención. **Organismos de tránsito** y transporte: Son entidades públicas del orden municipal, distrital o departamental que tienen como función organizar, dirigir y controlar el tránsito y el transporte en su respectiva jurisdicción. **Programas de salud ocupacional:** Son un conjunto de pruebas realizadas para monitorear la exposición a factores de riesgo e identificar en forma precoz, posibles alteraciones temporales, permanentes o agravadas del estado de salud del trabajador, ocasionadas por la labor o por la exposición al medio ambiente de trabajo. Así mismo, encaminadas a detectar enfermedades de origen común, con el fin de establecer un manejo preventivo **Radio de acción:** Es el ámbito territorial o espacial dentro del cual se puede prestar el servicio público de transporte, puede ser internacional, nacional, municipal, distrital o metropolitano. **Servicio no autorizado:** Es el traslado de personas y/o mercancías a cambio de una remuneración que se realiza en equipos registrados en un servicio diferente al público, o por una persona que no está autorizada por la autoridad competente, de acuerdo a las normas vigentes para prestar servicio público de transporte, o por personas autorizadas, pero por fuera del radio de acción de la respectiva modalidad, o en una modalidad para la cual no esté autorizado. **Servicios complementarios:** Son todas aquellas actividades que se realizan para facilitar el servicio de transporte, tales como el recaudo de las tarifas, el control y la gestión de flota, entre otros. **Servicio público de transporte por cable de pasajeros:** Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa pública o privada de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar los vehículos apropiados, para recorrer parcial o totalmente la línea legalmente autorizada, a cambio de un precio o tarifa.	**Modo de transporte:** Espacio aéreo, terrestre o acuático soportado por una infraestructura especializada, en el cual transita el respectivo medio de transporte. **Modo aéreo:** Comprende la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria para los medios de transporte aéreo. **Modo terrestre:** Comprende la infraestructura carretera, férrea y por cable para los medios de transporte terrestre. **Modo acuático:** Comprende la infraestructura marítima, fluvial y lacustre para los medios de transporte acuático. **Nodo de transporte:** Infraestructura en la cual se desarrollan actividades que permiten el intercambio de uno o más medios o modos de transporte. **Operador portuario:** Es la empresa que presta servicios en los puertos, directamente relacionados con la entidad portuaria, tales como cargue y descargue, almacenamiento, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga, dragado, clasificación, reconocimiento y usería. **Organismos de apoyo:** Persona natural o jurídica, de carácter público o privado, que recibe habilitación por parte del Estado para realizar actividades de apoyo al tránsito o al transporte. Se consideran organismos de apoyo los Centros de Diagnóstico Automotor, los Centros de Enseñanza Automovilística, Los Centros de Reconocimiento de Conductores, los Centros Integrales de Atención. **Organismos de tránsito** y transporte: Son entidades públicas del orden municipal, distrital o departamental que tienen como función organizar, dirigir y controlar el tránsito y el transporte en su respectiva jurisdicción. **Programas de salud ocupacional:** Son un conjunto de pruebas realizadas para monitorear la exposición a factores de riesgo e identificar en forma precoz, posibles alteraciones temporales, permanentes o agravadas del estado de salud del trabajador, ocasionadas por la labor o por la exposición al medio ambiente de trabajo. Así mismo, encaminadas a detectar enfermedades de origen común, con el fin de establecer un manejo preventivo. **Radio de acción:** Es el ámbito territorial o espacial dentro del cual se puede prestar el servicio público de transporte, puede ser internacional, nacional, municipal, distrital o metropolitano. **Servicio no autorizado:** Es el traslado de personas y/o mercancías a cambio de una remuneración que se realiza en equipos registrados en un servicio diferente al público, o por una persona que no está autorizada por la autoridad competente, de acuerdo a las normas vigentes para prestar servicio público de transporte, o por personas autorizadas, pero por fuera del radio de acción de la respectiva modalidad, o en una modalidad para la cual no esté autorizado. **Servicios complementarios:** Son todas aquellas actividades que se realizan para facilitar el servicio de transporte, tales como el recaudo de las tarifas, el control y la gestión de flota, entre otros. **Servicio público de transporte por cable de pasajeros:** Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa pública o privada de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar los vehículos apropiados, para recorrer parcial o totalmente la línea legalmente autorizada, a cambio de un precio o tarifa.	

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
Servicio público de transporte por cable de carga: Es aquel destinado a satisfacer las necesidades generales de movilización de cosas de un lugar a otro, en cabinas o vehículos soportados por cables, a cambio de un precio o tarifa, bajo la responsabilidad de la empresa o entidad operadora legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad.	**Servicio público de transporte por cable de carga:** Es aquel destinado a satisfacer las necesidades generales de movilización de cosas de un lugar a otro, en cabinas o vehículos soportados por cables, a cambio de un precio o tarifa, bajo la responsabilidad de la empresa o entidad operadora legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad.	
Servicio público de transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros: Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para recorrer total o parcialmente una o más rutas legalmente autorizadas.	**Servicio público de transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros:** Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para recorrer total o parcialmente una o más rutas legalmente autorizadas.	
Servicio público de transporte terrestre automotor de carga: Es aquel destinado a satisfacer las necesidades generales de movilización de cosas de un lugar a otro, en vehículos automotores de servicio público a cambio de una remuneración o precio, bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, excepto el servicio de transporte de que trata el Decreto 2044 del 30 de septiembre de 1988.	**Servicio público de transporte terrestre automotor de carga:** Es aquel destinado a satisfacer las necesidades generales de movilización de cosas de un lugar a otro, en vehículos automotores de servicio público a cambio de una remuneración o precio, bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, excepto el servicio de transporte de que trata el Decreto 2044 del 30 de septiembre de 1988 **<u>o las normas que lo sustituyan o modifiquen.</u>**	Con el ánimo de mantener vigente el régimen y de prevenir vacíos normativos generados por los cambios futuros en la normatividad se adiciona "o las normas que lo sustituyan o modifiquen"
Servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera: Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para su traslado en una ruta legalmente autorizada.	**Servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera:** Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para su traslado en una ruta legalmente autorizada.	
Servicio público de transporte terrestre automotor especial: Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo específico de personas que tengan una característica común y homogénea en su origen y destino, como estudiantes, turistas, empleados, personas con discapacidad y/o movilidad reducida, pacientes no crónicos y particulares que requieren de un servicio expreso siempre que hagan parte de un grupo determinable y de acuerdo con las condiciones y características que defina la reglamentación.	**Servicio público de transporte terrestre automotor especial:** Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo específico de personas que tengan una característica común y homogénea en su origen y destino, como estudiantes, turistas, empleados, personas con discapacidad y/o movilidad reducida, pacientes no crónicos y particulares que requieren de un servicio expreso siempre que hagan parte de un grupo determinable y de acuerdo con las condiciones y características que defina la reglamentación.	
Servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi: Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino. El recorrido será establecido libremente por las partes contratantes, dentro de un radio de acción municipal, distrital o metropolitano.	**Servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi:** Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino. El recorrido será establecido libremente por las partes contratantes, dentro de un radio de acción municipal, distrital o metropolitano.	
Servicio público de transporte terrestre automotor mixto: Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para su traslado simultáneo con el de sus bienes o carga, en un recorrido legalmente autorizado o registrado.	**Servicio público de transporte terrestre automotor mixto:** Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para su traslado simultáneo con el de sus bienes o carga, en un recorrido legalmente autorizado o registrado.	

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
Servicio de transporte masivo de pasajeros: Es aquel que se presta a través de una combinación organizada de infraestructura y equipos, en un sistema que cubre un alto volumen de pasajeros y da respuesta a un porcentaje significativo de necesidades de movilización. **Servicios conexos al de transporte:** Son todos los servicios y/o actividades que se desarrollan o prestan en la infraestructura de transporte y complementan el transporte, tales como los prestados o desarrollados en las terminales, puertos secos, aeropuertos, puertos o nodos y estaciones, según el modo de transporte correspondiente. **Sistema de transporte terrestre masivo de pasajeros:** Es el conjunto de infraestructura, equipos, sistemas, señales, paraderos, vehículos, estaciones e infraestructura vial destinadas y utilizadas para la eficiente y continua prestación del servicio público de transporte de pasajeros en un área específica. **Sistema estratégico de transporte público:** Son aquellos servicios de transporte colectivo integrados y accesibles, que deberán ser prestados por empresas administradoras integrales de los equipos con sistemas de recaudo centralizado y equipos apropiados cuya operación será planeada, gestionada y controlada mediante el sistema de gestión y control de flota, por la autoridad de transporte o por quien esta delegue. **Sociedad portuaria:** Son sociedades constituidas con capital privado, público, o mixto, cuyo objeto social será la inversión en construcción y mantenimiento de puertos, y su administración. Las sociedades portuarias podrán también prestar servicios de cargue y descargue, de almacenamiento en puertos, y otros servicios directamente relacionados con la actividad portuaria. **Supervisión Integral:** Facultad que tiene la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura para ejercer vigilancia, inspección y control objetiva y subjetiva. **Terminal de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera:** Es el conjunto de instalaciones que funcionan como una unidad de servicios permanentes, junto a los equipos, órganos de administración, servicios a los usuarios, a las empresas de transporte y a su parque automotor, donde se concentran las empresas autorizadas o habilitadas que cubren rutas que tienen como origen, destino o tránsito el respectivo municipio o localidad. **Transporte:** Es el traslado de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico. **Transporte público:** Es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas, por medio de vehículos apropiados, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios y sujeto a una contraprestación económica. **Transporte privado:** Es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales y, o jurídicas. En tal caso sus equipos propios deberán cumplir con la normatividad establecida por el Ministerio de Transporte. Cuando no se utilicen equipos propios, la contratación del servicio de transporte deberá realizarse con empresas de transporte público legalmente habilitadas en los términos del presente estatuto. Se entenderá, para efectos del	**Servicio público de transporte masivo de pasajeros:** Es aquel que se presta a través de una combinación organizada de infraestructura y equipos, en un sistema que cubre un alto volumen de pasajeros y da respuesta a un porcentaje significativo de necesidades de movilización. **Servicios conexos al de transporte:** Son todos los servicios y/o actividades que se desarrollan o prestan en la infraestructura de transporte y complementan el transporte, tales como los prestados o desarrollados en las terminales, puertos secos, aeropuertos, puertos o nodos y estaciones, según el modo de transporte correspondiente. **Sistema de transporte terrestre masivo de pasajeros:** Es el conjunto de infraestructura, equipos, sistemas, señales, paraderos, vehículos, estaciones e infraestructura vial destinadas y utilizadas para la eficiente y continua prestación del servicio público de transporte de pasajeros en un área específica. **Sistema estratégico de transporte público:** Son aquellos servicios de transporte colectivo integrados y accesibles, que deberán ser prestados por empresas administradoras integrales de los equipos con sistemas de recaudo centralizado y equipos apropiados cuya operación será planeada, gestionada y controlada mediante el sistema de gestión y control de flota, por la autoridad de transporte o por quien esta delegue. **Sociedad portuaria:** Son sociedades constituidas con capital privado, público, o mixto, cuyo objeto social será la inversión en construcción y mantenimiento de puertos, y su administración. Las sociedades portuarias podrán también prestar servicios de cargue y descargue, de almacenamiento en puertos, y otros servicios directamente relacionados con la actividad portuaria. **Supervisión Integral:** Facultad que tiene la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura para ejercer vigilancia, inspección y control objetiva y subjetiva. **Terminal de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera:** Es el conjunto de instalaciones que funcionan como una unidad de servicios permanentes, junto a los equipos, órganos de administración, servicios a los usuarios, a las empresas de transporte y a su parque automotor, donde se concentran las empresas autorizadas o habilitadas que cubren rutas que tienen como origen, destino o tránsito el respectivo municipio o localidad. **Transporte:** Es el traslado de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico. **Transporte público:** Es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas, por medio de vehículos apropiados, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios y sujeto a una contraprestación económica. **Transporte privado:** Es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales y, o jurídicas. En tal caso sus equipos propios deberán cumplir con la normatividad establecida por el Ministerio de Transporte. Cuando no se utilicen equipos propios, la contratación del servicio de transporte deberá realizarse con empresas de transporte público legalmente habilitadas en los términos del Estatuto **Nacional del Transporte.** Se entenderá,	

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
presente artículo, que los vehículos en arrendamiento financiero u operativo pueden ser utilizados para prestar servicio público de transporte siempre que sea a través de empresas debidamente habilitadas. **Vigilancia:** Es la facultad que tiene la Superintendencia de Puertos y Transporte de velar por el cumplimiento de las normas que regulan la prestación del servicio público de transporte, infraestructura, servicios conexos, complementarios y organismos de apoyo objeto de supervisión, mediante el análisis de la información y diagnóstico del servicio de manera general y permanente en cumplimiento de las normas técnicas y de las que rigen la constitución y funcionamiento de los sujetos vigilados. **Vigilancia, inspección y control objetiva:** Es la supervisión que se realiza a la prestación del servicio de transporte, su infraestructura, servicios conexos, complementarios. **Vigilancia, inspección y control subjetiva:** Es la supervisión al prestador del servicio público de transporte, infraestructura, servicios conexos, complementarios, organismos de apoyo y a quienes desarrollen actividades objeto de supervisión en su constitución y funcionamiento, en materia financiera, jurídica, contable y administrativa. **Parágrafo.** Las definiciones no establecidas en esta ley, se tomaran las previstas por el Código de Comercio, el Código Nacional de Tránsito y el decreto 1079 de mayo del 2015.	para efectos del presente artículo, que los vehícu los en arrendamiento financiero u operativo pueden ser utilizados para prestar servicio público de transporte siempre que sea a través de empresas debidamente habilitadas. **Vigilancia:** Es la facultad que tiene la Superintendencia de trasportes, Puertos e infraestructura de velar por el cumplimiento de las normas que regulan la prestación del servicio público de transporte, infraestructura, servicios conexos, complementarios y organismos de apoyo objeto de supervisión, mediante el análisis de la información y diagnóstico del servicio de manera general y permanente en cumplimiento de las normas técnicas y de las que rigen la constitución y funcionamiento de los sujetos vigilados. **Vigilancia, inspección y control objetiva:** Es la supervisión que se realiza a la prestación del servicio de transporte, su infraestructura, servicios conexos, complementarios. **Vigilancia, inspección y control subjetiva:** Es la supervisión al prestador del servicio público de transporte, infraestructura, servicios conexos, complementarios, organismos de apoyo y a quienes desarrollen actividades objeto de supervisión en su constitución y funcionamiento, en materia financiera, jurídica, contable y administrativa. ~~**Parágrafo. Las definiciones no establecidas en esta ley, se tomaran las previstas por el Código de Comercio, el Código Nacional de Tránsito y el Decreto 1079 de mayo del 2015.**~~	El parágrafo del artículo se suprime, dado que el mismo se encuentra contenido en el encabezado del mismo artículo 3° cuando se indica "y sus correspondientes normas reglamentarias, las siguientes definiciones", entre dichos reglamentos se encuentra el Decreto 1079 de 2015.
Artículo 4°. ***Titularidad de la Potestad Sancionatoria.*** El Estado es el titular de la potestad sancionatoria en materia de transporte, su infraestructura y sus servicios conexos y complementarios y de los organismos de apoyo, y la ejerce en forma de Vigilancia, Inspección y Control, a través de las siguientes autoridades: 1. La Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura (STPI) 2. Los Alcaldes Municipales y/o Distritales 3. Las Áreas Metropolitanas 4. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil **Parágrafo.** La función sancionatoria que ejercen las autoridades previstas en la presente ley tiene fines preventivos y correctivos.	**Artículo 4°.** ***Titularidad de la Potestad Sancionatoria.*** El Estado es el titular de la potestad sancionatoria en materia de transporte, su infraestructura y sus servicios conexos y complementarios y de los organismos de apoyo, y la ejerce en forma de Vigilancia, Inspección y Control, a través de las siguientes autoridades: 1. La Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura (STPI) 2. Los Alcaldes Municipales y/o Distritales 3. Las Áreas Metropolitanas 4. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil **5. <u>Las autoridades regionales de transporte de acuerdo con lo previsto por la Ley 1753 de 2015.</u>** **Parágrafo.** La función sancionatoria que ejercen las autoridades previstas en la presente ley tiene fines preventivos y correctivos.	La Ley 1753 de 2015 creo los sistemas regionales de transporte y la autoridad competente para administrarlos son las autoridades regionales de transporte por lo que se incluyen en el régimen.
Artículo 9°. ***Contribución especial.*** Sustitúyase la tasa de vigilancia prevista por el numeral 2 del artículo 27 de la Ley 1a de 1991, y ampliada por el artículo 89 de la Ley 1450 de 2011, por una contribución especial de vigilancia a favor de la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura para cubrir los costos y gastos que ocasionen su funcionamiento e inversión, la cual deberán cancelar anualmente todas las personas naturales y/o jurídicas que estén sometidas a su vigilancia, inspección y/o control de acuerdo con la ley o el reglamento. La contribución se fijará por la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura de acuerdo con los siguientes criterios: 1. El total de las contribuciones corresponderá al monto del presupuesto anual de funcionamiento e inversión de la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura.	**Artículo 9°.** ***Contribución especial.*** **<u>Establecer de manera permanente la contribución especial de vigilancia a favor de la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura para cubrir los costos y gastos que ocasione su funcionamiento e inversión, la cual deberán cancelar anualmente todas las personas naturales y/o jurídicas que estén sometidas a su vigilancia, inspección y/o control de acuerdo con la ley o el reglamento. La contribución se fijará por la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura de acuerdo con los siguientes criterios:</u>** 1. El total de las contribuciones corresponderá al monto del presupuesto anual de funcionamiento e inversión de la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura.	Se modifica la redacción, dado que la sustitución de la contribución ya había sido realizada por la hoy vigente Ley 1753 de 2015 artículo 36, por lo tanto lo que debe hacer la presente ley es crear la contribución de manera definitiva derogando con ello lo previsto en el citado artículo de la Ley 1753 de 2015.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
2. Con base en los ingresos brutos derivados de la actividad de transporte que perciba el sujeto supervisado durante el periodo anual anterior, la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura, mediante resolución, establecerá la tarifa de contribución l cobrar la cual no podrá ser superior al 0.2% de dichos ingresos brutos. 3. La contribución deberá cancelarse anualmente, en los plazos que para el efecto determine la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura. **Parágrafo 1°.** Para efectos del presente artículo, se entenderá por ingresos brutos derivados de la actividad de transporte, todos aquellos que reciben el supervisado por las actividades relacionadas con el tránsito, transporte, su infraestructura o sus servicios conexos y complementarios, durante el periodo anual anterior, sin restarle las contribuciones, gastos, costos, tributos, descuentos y deducciones. **Parágrafo 2°.** La tarifa de la contribución podrá ser diferencial, dependiendo de si la supervisión es integral, objetiva o subjetiva. **Parágrafo 3°.** Los concesionarios de puertos de servicio privado pagarán la contribución especial de vigilancia teniendo en cuenta como base de liquidación, la cifra resultante de multiplicar las toneladas movilizadas en el año inmediatamente anterior por la tarifa calculada anualmente por la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura para cada tipo de carga de acuerdo con la metodología establecida en los planes de expansión portuarias y demás normas concordantes. **Parágrafo 4°.** Para efectos del control en el pago de la contribución aquí prevista, la Superintendencia de Transporte, Puertos e infraestructura reglamentará la inscripción y registro de los operadores portuarios y los operadores de transporte marítimos y fluviales.	2. Con base en los ingresos brutos derivados de la actividad de transporte que perciba el sujeto supervisado durante el periodo anual anterior, la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura, mediante resolución, establecerá la tarifa de contribución l cobrar la cual no podrá ser superior al 0.2% de dichos ingresos brutos. 3. La contribución deberá cancelarse anualmente, en los plazos que para el efecto determine la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura. **Parágrafo 1°.** Para efectos del presente artículo, se entenderá por ingresos brutos derivados de la actividad de transporte, todos aquellos que reciben el supervisado por las actividades relacionadas con el tránsito, transporte, su infraestructura o sus servicios conexos y complementarios, durante el periodo anual anterior, sin restarle las contribuciones, gastos, costos, tributos, descuentos y deducciones. **Parágrafo 2°.** La tarifa de la contribución **deberá** ser diferencial, dependiendo de si la supervisión es integral, objetiva o subjetiva. **El Gobierno nacional reglamentará la forma en que deberá calcularse la contribución en aquellos eventos en que pueda existir supervisión concurrente entre la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura y otras autoridades tales como las previstas en el artículo 4 de la presente ley. Se entiende que existe supervisión concurrente cuando la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura ejerce sobre un vigilado solo una de las formas de supervisión (subjetiva u objetiva) y una autoridad diferente, la otra forma de supervisión.** **Parágrafo 3°.** Los concesionarios de puertos de servicio privado pagarán la contribución especial de vigilancia teniendo en cuenta como base de liquidación, la cifra resultante de multiplicar las toneladas movilizadas en el año inmediatamente anterior por la tarifa calculada anualmente por la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura para cada tipo de carga de acuerdo con la metodología establecida en los planes de expansión portuarias y demás normas concordantes. **Parágrafo 4°.** Para efectos del control en el pago de la contribución aquí prevista, la Superintendencia de Transporte, Puertos e infraestructura reglamentará la inscripción y registro de los operadores portuarios y los operadores de transporte marítimos y fluviales. **Parágrafo nuevo. Parágrafo 5°. La presente disposición deroga el artículo 36 de la Ley 1753 de 2015 a partir del 1° de enero del año siguiente a la publicación de la presente ley.**	Se cambia el término podrá por deberá pues es una obligación del gobierno El texto integral del proyecto de ley, genera una imbricación de competencias entre el orden nacional y el orden territorial, así como entre la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura y algunas entidades del orden nacional en rezón y en función a la naturaleza de la supervisión, al radio de acción de la respectiva modalidad y a las condiciones técnicas del modo que se vigila, todo ello ponderado con la función presidencial de ejercer la supervisión subjetiva de quienes prestan servicios públicos a través de las superintendencias; es por lo anterior que dado que pueden presentase concurrencia de supervisiones entre la superintendencia y otras autoridades, sin que ello implique una colisión de competencias, haciéndose necesario que se fijen las condiciones en que ha de ejercerse tales funciones sin que ello implique ni colisiones de competencias entre las autoridades, ni doble tributación para los supervisados. Se adiciona un Parágrafo que expresamente deroga la contribución que en la actualidad existe y que además fija la fecha a partir de la cual se hace dicha derogatoria para evitar interpretaciones que impliquen imposibilidad para cobrar la tasa y también para evitar un doble cobro por efecto del momento en que se publique la presente ley y su entrada en vigencia.
Artículo 10. ***Competencia de la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura (STPI).*** Para efectos de la presente ley, la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura (STPI) será competente para ejercer la supervisión objetiva y subjetiva de:	**Artículo 10.** ***Competencia de la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura (STPI).*** Para efectos de la presente ley, la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura (STPI) será competente para ejercer la supervisión objetiva y subjetiva de:	Se retira de todos los numerales la expresión "contenidas en la presente ley y en las que la modifiquen o sustituyan", ello en virtud a que en el artículo 3° de este proyecto está definido lo que se

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
1. Todas aquellas infracciones contenidas en la presente ley y en las que la modifiquen o sustituyan, de carácter objetivo y subjetivo relacionadas con la infraestructura portuaria, sea de servicio público o privado, incluyendo las cometidas por las sociedades portuarias de cualquier naturaleza, por violación a las normas contenidas en la Ley 1ª de 1991 o en sus disposiciones complementarias, modificatorias o reglamentarias.	1. Todas aquellas infracciones ~~**contenidas en la presente ley y en las que la modifiquen o sustituyan,**~~ de carácter objetivo y subjetivo relacionadas con la infraestructura portuaria, sea de servicio público o privado, incluyendo las cometidas por las sociedades portuarias de cualquier naturaleza, por violación a las normas contenidas en la Ley 1ª de 1991 o en sus disposiciones complementarias, modificatorias o reglamentarias.	se entiende por infracciones de transporte objetivas considerando que estas son aquellas conductas que violan la presente ley por lo tanto no se reitera para evitar confusiones hermenéutica.
2. Todas aquellas infracciones contenidas en la presente ley y en las que la modifiquen o sustituyan, objetivas y subjetivas relacionadas con las operaciones portuarias de acuerdo con lo previsto por la Ley 1ª de 1991, incluyendo las cometidas por los operadores portuarios de cualquier naturaleza.	2. Todas aquellas infracciones ~~**contenidas en la presente ley y en las que la modifiquen o sustituyan,**~~ objetivas y subjetivas relacionadas con las operaciones portuarias de acuerdo con lo previsto por la Ley 1ª de 1991, incluyendo las cometidas por los operadores portuarios de cualquier naturaleza.	
3. Todas aquellas infracciones contenidas en la presente ley y en las que la modifiquen o sustituyan, cometidas por los concesionarios o contratistas de infraestructura estatal portuaria, aeroportuaria, carretera, fluvial, entre otras.	3. Todas aquellas infracciones ~~**contenidas en la presente ley y en las que la modifiquen o sustituyan,**~~ cometidas por los concesionarios o contratistas de infraestructura estatal portuaria, aeroportuaria, carretera, fluvial, entre otras.	
4. Todas aquellas infracciones contenidas en la presente ley y en las que la modifiquen o sustituyan, objetivas y subjetivas, relacionadas con el transporte fluvial, incluyendo las cometidas por las empresas de servicio público de transporte fluvial de pasajeros o carga.	4. Todas aquellas infracciones ~~**contenidas en la presente ley y en las que la modifiquen o sustituyan,**~~ objetivas y subjetivas, relacionadas con el transporte fluvial, incluyendo las cometidas por las empresas de servicio público de transporte fluvial de pasajeros o carga.	
5. Todas aquellas infracciones contenidas en la presente ley y en las que la modifiquen o sustituyan, objetivas y subjetivas, relacionadas con el transporte por cable, incluyendo las cometidas por las empresas de servicio público de transporte por cable de pasajeros o carga.	5. Todas aquellas infracciones ~~**contenidas en la presente ley y en las que la modifiquen o sustituyan,**~~ objetivas y subjetivas, relacionadas con el transporte por cable, incluyendo las cometidas por las empresas de servicio público de transporte por cable de pasajeros o carga.	
6. Todas aquellas infracciones subjetivas contenidas en la presente ley y en las que la modifiquen o sustituyan, relacionadas con el sistema integrado de transporte masivo, sistema estratégico de transporte público, sistema integrado de transporte público, y sistema integrado de transporte regional, incluyendo las cometidas por las empresas operadoras de estos servicios de transporte público.	6. Todas aquellas infracciones subjetivas ~~**contenidas en la presente ley y en las que la modifiquen o sustituyan**~~, relacionadas con el sistema integrado de transporte masivo, sistema estratégico de transporte público, sistema integrado de transporte público, y sistema integrado de transporte regional, incluyendo las cometidas por las empresas operadoras de estos servicios de transporte público.	
7. Todas aquellas infracciones objetivas contenidas en la presente ley y en las que la modifiquen o sustituyan relacionadas con el sistema integrado de transporte regional, incluyendo las cometidas por las empresas operadoras de estos servicios de transporte público.	7. Todas aquellas infracciones objetivas ~~**contenidas en la presente ley y en las que la modifiquen o sustituyan**~~ relacionadas con el sistema integrado de transporte regional, incluyendo las cometidas por las empresas operadoras de estos servicios de transporte público.	
8. Todas las infracciones contenidas en la presente ley y en las que la modifiquen o sustituyan, objetivas o subjetivas, relacionadas con el transporte terrestre automotor de pasajeros de radio de acción nacional, incluyendo las cometidas por las empresas de servicio público de transporte de pasajeros por carretera y especial.	8. Todas las infracciones ~~**contenidas en la presente ley y en las que la modifiquen o sustituyan**~~, objetivas o subjetivas, relacionadas con el transporte terrestre automotor de pasajeros de radio de acción nacional, incluyendo las cometidas por las empresas de servicio público de transporte de pasajeros por carretera y especial.	
9. Todas las infracciones contenidas en la presente ley y en las que la modifiquen o sustituyan, objetivas o subjetivas, relacionadas con el transporte terrestre mixto de radio de acción nacional, incluyendo las cometidas por las empresas de servicio público de transporte mixto de radio de acción nacional.	9. Todas las infracciones ~~**contenidas en la presente ley y en las que la modifiquen o sustituyan,**~~ objetivas o subjetivas, relacionadas con el transporte terrestre mixto de radio de acción nacional, incluyendo las cometidas por las empresas de servicio público de transporte mixto de radio de acción nacional.	
10. Todas las infracciones contenidas en la presente ley y en las que la modifiquen o sustituyan, objetivas o subjetivas, relacionadas con el transporte terrestre automotor de carga, incluyendo las cometidas por las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de carga, así como las cometidas por los remitentes o/y destinatarios de la carga, intermediarios de transporte, patios de contenedores o servicios logísticos y todos aquellos que prestan servicios conexos al transporte.	10. Todas las ~~**infracciones contenidas en la presente ley y en las que la modifiquen o sustituyan**~~, objetivas o subjetivas, relacionadas con el transporte terrestre automotor de carga, incluyendo las cometidas por las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de carga, así como las **infracciones objetivas** cometidas por los remitentes o/y destinatarios de la carga, intermediarios de transporte, patios de contenedores o servicios logísticos y todos aquellos que prestan servicios conexos al transporte.	Se adiciona en el numeral 10 las infracciones objetivas para los remitentes y/o destinatarios de la carga, intermediarios de transporte, patios de contenedores o servicios logísticos dado que estos realizan una actividad comercial y tienen la naturaleza de usuarios de transporte.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
11. Todas las infracciones contenidas en la presente ley y en las que la modifiquen o sustituyan, objetivas y subjetivas, relacionadas con el transporte férreo de pasajeros o carga, incluyendo las cometidas por las empresas de servicio público de transporte férreo. 12. Todas las infracciones contenidas en la presente ley y en las que la modifiquen o sustituyan, objetivas y subjetivas, cometidas por los concesionarios, de servicios de transporte del nivel nacional o territorial. 13. Todas las infracciones por violación a las normas de transporte y tránsito cometidas por las autoridades territoriales de transporte y los organismos de tránsito y organismos de apoyo. 14. Todas las infracciones contenidas en la presente ley y en las que la modifiquen o sustituyan, cometidas por los concesionarios o administradores de los nodos de transporte incluyendo los terminales de transporte terrestre de pasajeros, los aeropuertos y demás. 15. Todas las infracciones subjetivas, cometidas por las empresas de transporte aéreo. 16. Todas aquellas infracciones contenidas en la presente ley y en las que la modifiquen o sustituyan, objetivas y subjetivas, relacionadas con la prestación del servicio público de transporte marítimo nacional. 17. Todas las infracciones a las normas de transporte y tránsito, independiente a la persona que la cometa, siempre y cuando su conocimiento no le esté asignado a otra autoridad de acuerdo con la presente ley. 18. Todas las infracciones subjetivas cometidas por las empresas de servicio público de transporte de pasajeros colectivo e individual, así como de transporte mixto, de radio de acción municipal, distrital o metropolitano. 19. Adoptar un modelo de supervisión integral basado en riesgos. 20. Todas las infracciones cometidas por las empresas públicas o privadas que son fabricantes, distribuidores, personalizadores o que tramitan especies venales de conformidad con la regulación expedida por el Ministerio de Transporte **Parágrafo.** Las autoridades de orden nacional o territorial, especialmente la Policía Nacional, so pena de incurrir en falta gravísima, deberán apoyar a la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura 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.	11. Todas las infracciones ~~**contenidas en la presente ley y en las que la modifiquen o sustituyan**~~, objetivas y subjetivas, relacionadas con el transporte férreo de pasajeros o carga, incluyendo las cometidas por las empresas de servicio público de transporte férreo. 12. Todas las infracciones ~~**contenidas en la presente ley y en las que la modifiquen o sustituyan.**~~ objetivas y subjetivas, cometidas por los concesionarios, de servicios de transporte del nivel nacional o territorial. 13. Todas las infracciones por violación a las normas de transporte y tránsito cometidas por las autoridades territoriales de transporte y los organismos de tránsito y organismos de apoyo. 14. Todas las infracciones ~~**contenidas en la presente ley y en las que la modifiquen o sustituyan**~~, cometidas por los concesionarios o administradores de los nodos de transporte incluyendo los terminales de transporte terrestre de pasajeros, los aeropuertos y demás. 15. Todas las infracciones subjetivas, cometidas por las empresas de transporte aéreo. 16. Todas aquellas infracciones ~~**contenidas en la presente ley y en las que la modifiquen o sustituyan.**~~ objetivas y subjetivas, relacionadas con la prestación del servicio público de transporte marítimo nacional. 17. Todas las infracciones a las normas de transporte y tránsito, independiente a la persona que la cometa, siempre y cuando su conocimiento no le esté asignado a otra autoridad de acuerdo con la presente ley. 18. Todas las infracciones subjetivas cometidas por las empresas de servicio público de transporte de pasajeros colectivo e individual, así como de transporte mixto, de radio de acción municipal, distrital o metropolitano. **19.** ~~**Adoptar un modelo de supervisión integral basado en riesgos**~~ 20. Todas las infracciones cometidas por las empresas públicas o privadas que son fabricantes, distribuidores, personalizadores o que tramitan especies venales de conformidad con la regulación expedida por el Ministerio de Transporte **21. Todas las infracciones subjetivas cometidas por las empresas dedicadas a las actividades de practicaje y remolque.** 22. **Todas las infracciones previstas en la presente ley y que no le esté asignada su competencia a otras autoridades.** **Parágrafo.** Las autoridades de orden nacional o territorial, especialmente la Policía Nacional, so pena de incurrir en falta gravísima, deberán apoyar a la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura 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.	Se elimina el numeral 19, por tratarse de una función y no una competencia. Esta función ya se encuentra contenida en el artículo 8° del proyecto. Se adiciona un numeral sancionando subjetivamente las empresas de practicaje y remolque. Se adiciona un numeral con una cláusula general de competencia para evitar vacíos en materia de competencia.
Artículo 11. ***Competencia de los Alcaldes Municipales o Distritales.*** De acuerdo con lo previsto por el Decreto-ley 80 de 1987 y los Decretos que reglamenten las respectivas modalidades, para efectos de la presente ley, los alcaldes municipales o distritales serán competentes dentro de su respectiva jurisdicción para conocer de los siguientes asuntos:	**Artículo 11.** ***Competencia de los Alcaldes Municipales o Distritales.*** De acuerdo con **los reglamentos** ~~**previsto por el Decreto-ley 80 de 1987 y los decretos que reglamenten**~~ **de** las respectivas modalidades, para efectos de la presente ley, los alcaldes municipales o distritales serán competentes dentro de su respectiva jurisdicción para conocer de los siguientes asuntos:	El Decreto-ley 80 de 1987 se encuentra derogado por lo que debe suprimirse la previsión y dejarse genéricamente el marco de la función en el reglamento de acuerdo con la Ley 336 de 1996 que autoriza al Gobierno nacional para reglamentar las diferentes moda

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
1. Todas las infracciones objetivas contenidas en la presente ley o en las normas que la modifiquen o sustituyan, relacionadas con el transporte terrestre automotor de pasajeros de radio de acción municipal o distrital, según el caso, incluyendo las cometidas por las empresas de servicio público de transporte de pasajeros colectivas e individuales que operen en su jurisdicción. 2. Todas las infracciones objetivas contenidas en la presente ley o en las normas que la modifiquen o sustituyan, relacionadas con el transporte terrestre automotor mixto de radio de acción municipal o distrital, según sea el caso, incluyendo las cometidas por las empresas de servicio público de transporte mixto de radio de acción municipal o distrital que operen en su jurisdicción. 3. Todas las infracciones objetivas, contenidas en la presente ley o en las que la modifiquen o sustituyan, cometidas por las empresas de servicio público masivo de pasajeros y los entes gestores, siempre y cuando no exista autoridad metropolitana de transporte 4. Todas las infracciones a las normas de transporte, en las modalidades a su cargo, independiente a la persona que la cometa.	1. Todas las infracciones objetivas ~~**contenidas en la presente ley o en las normas que la modifiquen o sustituyan**~~, relacionadas con el transporte terrestre automotor de pasajeros de radio de acción municipal o distrital, según el caso, incluyendo las cometidas por las empresas de servicio público de transporte de pasajeros colectivas e individuales que operen en su jurisdicción 2. Todas las infracciones objetivas ~~**contenidas en la presente ley o en las normas que la modifiquen o sustituyan**~~, relacionadas con el transporte terrestre automotor mixto de radio de acción municipal o distrital, según sea el caso, incluyendo las cometidas por las empresas de servicio público de transporte mixto de radio de acción municipal o distrital que operen en su jurisdicción. 3. Todas las infracciones objetivas, ~~**contenidas en la presente ley o en las que la modifiquen o sustituyan**~~, cometidas por las empresas de servicio público masivo de pasajeros y los entes gestores, siempre y cuando no exista autoridad metropolitana de transporte. 4. Todas las infracciones a las normas de transporte, en las modalidades a su cargo, independiente a la persona que la cometa.	lidades de transporte. El Consejo de Estado expresamente señaló la derogatoria del Decreto-ley 80 de 1997 (Sección 1ª Sentencia del 30 de mayo del 2013, Consejero Ponente Marco Antonio Velilla, de texto) Se retira de todos los numerales la expresión "contenidas en la presente ley y en las que la modifiquen o sustituyan", ello en virtud a que en el artículo 3° de este proyecto está definido lo que se entiende por infracciones de transporte objetivas considerando que estas son aquellas conductas que violan la presente ley por lo tanto no se reitera para evitar confusiones hermenéutica
Artículo 14. ***Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.*** La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil ejercerá las competencias para conocer todas las infracciones relacionadas con el transporte aéreo.	**Artículo 14.** ***Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.*** La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil ejercerá las competencias para conocer todas las infracciones **objetivas** relacionadas con el transporte aéreo.	Se hace esta claridad señalando que la Aerocivil conocerá de las infracciones objetivas, para evitar colisión positiva o negativa de competencias
Artículo 15. ***Competencia Excepcional de la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura.*** Las competencias previstas en los artículos 12 y 13, de la presente ley serán ejercidas por las autoridades sin perjuicio de la competencia excepcional que en todos los casos podrá ejercer la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura cuando esté en riesgo la adecuada prestación o la continuidad en la prestación del servicio público de transporte e impacte el Sistema Nacional del Transporte.	**Artículo 15.** ***Competencia Excepcional de la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura.*** Las competencias previstas en los artículos **11** y **12**, de la presente ley serán ejercidas por las autoridades sin perjuicio de la competencia excepcional que en todos los casos podrá ejercer la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura cuando esté en riesgo la adecuada prestación o la continuidad en la prestación del servicio público de transporte e impacte el Sistema Nacional del Transporte.	Se corrige la verdadera numeración de los artículos
Artículo 19. ***Implementación de Tecnologías de la Información y Herramientas para el Ejercicio de las Funciones.*** La Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura deberá implementar, en coordinación con el Ministerio de Transporte, a través de mecanismos informáticos, técnicos o tecnológicos en el marco de las Tecnologías de Información y Comunicaciones, instrumentos y herramientas que le faciliten el ejercicio de su función de supervisión. Con el propósito de desarrollar las acciones de supervisión por parte de las autoridades competentes, los entes sujetos a 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 Transporte, Puertos e Infraestructura.	**Artículo 19.** ***Implementación de Tecnologías de la Información y Herramientas para el Ejercicio de las Funciones.*** La Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura deberá implementar, en coordinación con el Ministerio de Transporte, a través de mecanismos informáticos, técnicos o tecnológicos en el marco de las Tecnologías de Información y Comunicaciones, instrumentos y herramientas que le faciliten el ejercicio de su función de supervisión. Con el propósito de desarrollar las acciones de supervisión por parte de las autoridades competentes, los entes sujetos a 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 Transporte, Puertos e Infraestructura. **Parágrafo. En el evento de presentarse fallas en los sistemas de información de las entidades de supervisión no podrán iniciarse investigaciones administrativas contra los vigilados por el incumplimiento a las reglas de dichos sistemas si las infracciones se presentan como consecuencia de las fallas referidas.**	Se modifica la redacción del inciso segundo para permitir que la facultad de determinación de herramientas sea amplia pero respondiendo a estándares mínimos que eviten la necesidad de incursión en mayores inversiones por parte del Estado para adecuarse a los sistemas que cada supervisado maneje. Uno de los propósitos esenciales del proyecto es avanzar de manera decidida en la utilización de las tecnologías de la información como herramienta para la supervisión, no obstante debe protegerse al vigilado de las posibles fallas que dichos sistemas puedan tener, dejándolos indemnes en aquellos eventos donde los incumplimientos sean atribuibles a dichas tecnologías.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
Artículo 21. *Sujetos.* Podrán ser sujetos de sanción: 1. Los prestadores del servicio público de transporte de los modos terrestre automotor, fluvial, férreo y marítimo. 2. Los prestadores de transporte por cable, los sistemas de transporte masivo y estratégicos y los gestores. 3. Las empresas operadoras del sistema de recaudo, sistema de gestión y control de flota, sistema de información al usuario de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Estratégicos de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Regional. 4. Entes gestores de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Estratégicos de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Regional.. 5. Administradores, contratistas o concesionarios de infraestructura de transporte, servicios conexos y complementarios a estos. 6. Importadores, ensambladores y fabricantes de chasis, carrocerías y vehículos destinados al servicio público de transporte. 7. Los operadores portuarios. 8. Las personas naturales o jurídicas que presten servicio público de transporte o servicios conexos o complementarios, sin contar con la respectiva habilitación, permiso o registro. 9. Los generadores de carga, llámense remitentes o destinatarios 10. A quienes administren recursos provenientes de la práctica de exámenes médicos generales de aptitud física y de pruebas de alcoholimetría, limitándose las sanciones a las deficiencias en la prestación del servicio. 11. Los Alcaldes Distritales y Municipales. 12. Autoridades Metropolitanas. 13. Los Organismos de tránsito. 14. Los Centros de Reconocimiento de Conductores. 15. Los Centros de Diagnóstico Automotor. 16. Los Centros de Enseñanza Automovilística. 17. Los Centros Integrales de Atención 18. Las desintegradoras 19. Los prestadores de servicios privados de transporte que de acuerdo con la normatividad sean objeto de inspección, vigilancia y control. 20. Aquellas personas naturales o jurídicas que violen o faciliten la violación de las normas. 21. Los prestadores de servicios de transporte o tránsito que sean sujetos de aplicación de la presente ley. 22. Los contratantes del servicio público de transporte. 23. Los fabricantes, distribuidores y/o personalizadores de especies venales. 24. Las empresas que utilicen dos o más motocicletas para la prestación del servicio de mensajería o domicilios. 25. Para los vehículos cuya tenencia tenga origen en contratos de leasing, renting o arrendamiento operativo, las sanciones aquí previstas se impondrán exclusivamente al locatario y/o arrendatario de tales contratos. 26. Las personas naturales o jurídicas autorizadas legalmente para prestar cualquier servicio público de transporte que se atienda en vehículos particulares.	**Artículo 21. *Sujetos.*** Podrán ser sujetos de sanción: 1. Los prestadores del servicio público de transporte de los modos terrestre automotor, fluvial, férreo, aéreo y marítimo. 2. Los prestadores de transporte por cable, los sistemas de transporte masivo y estratégicos y los gestores. 3. Las empresas operadoras del sistema de recaudo, sistema de gestión y control de flota, sistema de información al usuario de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Estratégicos de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Regional. 4. Entes gestores de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Estratégicos de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Regional. 5. Administradores, contratistas o concesionarios de infraestructura de transporte, servicios conexos y complementarios a estos. 6. Importadores, ensambladores y fabricantes de chasis, carrocerías y vehículos destinados al servicio público de transporte. 7. Los operadores portuarios. 8. Las personas naturales o jurídicas que presten servicio público de transporte o servicios conexos o complementarios, sin contar con la respectiva habilitación, permiso o registro. 9. Los generadores de carga, llámense remitentes o destinatarios. 10. A quienes administren, **directa o indirectamente**, **programas** para la práctica de exámenes médicos generales de aptitud física y de pruebas de alcoholimetría, limitándose la supervisión a la operación del programa y las sanciones a su deficiencia en la prestación del servicio. 11. Los Alcaldes Distritales y Municipales. 12. Autoridades Metropolitanas. 13. Los Organismos de tránsito. 14. Los Centros de Reconocimiento de Conductores. 15. Los Centros de Diagnóstico Automotor. 16. Los Centros de Enseñanza Automovilística. 17. Los Centros Integrales de Atención 18. Las desintegradoras 19. Los prestadores de servicios privados de transporte que de acuerdo con la normatividad sean objeto de inspección, vigilancia y control. 20. Aquellas personas naturales o jurídicas que violen o faciliten la violación de las normas. 21. Los prestadores de servicios de transporte o tránsito que sean sujetos de aplicación de la presente ley. 22. Los contratantes del servicio público de transporte. 23. Los fabricantes, distribuidores y/o personalizadores de especies venales. 24. Las empresas que utilicen dos o más motocicletas para la prestación del servicio de mensajería o domicilios. **~~25. Para los vehículos cuya tenencia tenga origen en contratos de leasing, renting o arrendamiento operativo, las sanciones aquí previstas se impondrán exclusivamente al locatario y/o arrendatario de tales contratos.~~** **~~26. Las personas naturales o jurídicas autorizadas legalmente para prestar cualquier servicio público de transporte que se atienda en vehículos particulares.~~**	Se aclara la redacción para evitar que se causen interpretaciones erradas Se elimina el numeral 25 toda vez que no es un sujeto de sanción y se establece como parágrafo para que sea criterio de interpretación que cubra toda la disposición Se elimina el numeral 26 toda vez que no es un sujeto de sanción y se establece como parágrafo en este mismo artículo.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
	27. **Las empresas dedicadas a las actividades de remolque y practicaje** **28. Los propietarios, poseedores o tenedores de equipos de transporte** **Parágrafo nuevo. Para los vehículos cuya tenencia tenga origen en contratos de leasing, renting o arrendamiento operativo, las sanciones aquí previstas se impondrán exclusivamente al locatario y/o arrendatario de tales contratos.** **Parágrafo nuevo. Parágrafo 2°. En todos los casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte y que sean cometidas por un sujeto que estando previsto en la presente disposición, no tenga asignada una sanción específica, se impondrá una multa hasta de cien (100) salarios mínimos mensuales vigentes, de acuerdo a los criterios previstos por el artículo 27 de la presente ley.**	Se adicionan dos numerales con el propósito de ser coherentes con la exclusión de las actividades de remolque y practicaje de la definición de operaciones portuarias, se incluyen en una dimensión específica para su vigilancia subjetiva Se convierte en parágrafo el texto del numeral 25 Se adiciona un parágrafo para prever los eventos donde un sujeto siendo vigilado, no le pueda ser aplicada una determinada infracción y la correspondiente sanción, a pesar de estar previsto como sujeto de sanción pero no asignársele expresamente una sanción, ello en aplicación del principio de legalidad estricta de la sanción y la infracción previsto por el artículo 29 de la Constitución.
Artículo 22. ***Sujetos de Supervisión Subjetiva.*** Son Sujetos de Vigilancia, Inspección y Control subjetivo por parte de la Superintendencia de puertos, transporte e infraestructura: 1. Las empresas de servicio público de transporte de todos los modos. 2. Los concesionarios y/o Administradores de infraestructura de transporte, complementarios en cualquiera de los modos tales como: terminales, puertos secos, aeropuertos, puertos o nodos y estaciones, según el modo de transporte correspondiente. 3. Las Sociedades Portuarias y Operadores Portuarios. 4. Los organismos de apoyo. 5. Sistemas integrado de transporte masivo, sistema estratégico de transporte público, integrado de transporte público, integrado de transporte regional, colectivo, individual y especial, terrestre automotor mixto, terrestre automotor de carga, por cable, concesionarios de contratos viales y aeroportuarios, así como entes gestores de sistemas de transporte masivo y estratégico.	**Artículo 22.** ***Sujetos de Supervisión Subjetiva.*** Son Sujetos de Vigilancia, Inspección y Control subjetivo por parte de la Superintendencia de **Transporte, Puertos e Infraestructura:** 1. Las empresas de servicio público de transporte de todos los modos. 2. Los concesionarios y/o Administradores de infraestructura de transporte, servicios conexos y complementarios en cualquiera de los modos tales como: terminales, puertos secos, aeropuertos, puertos o nodos y estaciones, según el modo de transporte correspondiente. 3. Las Sociedades Portuarias y Operadores Portuarios. 4. Los organismos de apoyo. 5. Sistemas integrado de transporte masivo, sistema estratégico de transporte público, integrado de transporte público, integrado de transporte regional, colectivo, individual y especial, terrestre automotor mixto, terrestre automotor de carga, por cable, concesionarios de contratos viales y aeroportuarios, así como entes gestores de sistemas de transporte masivo y estratégico. 6. **Las empresas dedicadas a las actividades de practicaje y remolque**	Se ajusta la nueva denominación de la Superintendencia y se incluyen los concesionarios de servicios conexos y complementarios que actualmente son concebidos como sujetos de vigilancia por lo tanto para continuar con dicha facultad por parte de la Superintendencia. Con el propósito de ser coherentes con la exclusión de las actividades de remolque y practicaje de la definición de operaciones portuarias, se incluyen en un numeral nuevo en una dimensión específica para su vigilancia subjetiva.
Artículo 23. ***Tipos de Sanciones.*** Las sanciones por infracción a las normas de transporte pueden ser: 1. Multa 2. Suspensión de la Habilitación, Autorización, Registro o Permiso 3. Cancelación de la Habilitación, Autorización, Registro o Permiso. 4. Caducidad de las concesiones, licencias o autorizaciones del infractor.	**Artículo 23.** ***Tipos de Sanciones.*** Las sanciones por infracción a las normas de transporte pueden ser: 1. Multa 2. Suspensión de la Habilitación, Autorización, Registro o Permiso 3. Cancelación de la Habilitación, Autorización, Registro o Permiso. 4. Caducidad de las ~~**concesiones**~~**,** licencias o autorizaciones del infractor. **Parágrafo. Las autoridades territoriales y administrativas del Orden Distrital, Metropolitano, Municipal o Departamental, no podrán establecer sanciones distintas a las contenidas en la presente ley**	La caducidad no es una sanción administrativa sino de carácter contractual y por esa causa se elimina la palabra concesiones por no ser procedente Se incluye un parágrafo para evitar dispersión normativa y creación de infracciones o sanciones por parte de las diferentes autoridades por lo tanto con el mismo se da aplicación al carácter de reserva de ley que tienen tanto las multas como las infracciones.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
Artículo 27. ***Graduación de las sanciones.*** Para efectos de determinar el rigor con que se aplicarán las sanciones enunciadas en la presente ley, esto es, el término y/o monto de las mismas, se atenderán los siguientes criterios 1. Gravedad de la falta. 2. Grado de afectación o perturbación del servicio de transporte que amenace con su paralización. 3. Trascendencia social de la falta o del perjuicio causado. 4. Poner en riesgo la vida o integridad física de las personas. 5. Daño o peligro generado a bienes jurídicamente tutelados. 6. Existencia de antecedentes relacionados con la comisión de infracciones al régimen sancionatorio de transporte. 7. Reincidencia en la comisión de la infracción. 8. Persistencia o continuidad en la comisión de la infracción. 9. Grado de culpabilidad del sujeto infractor. 10. Grado de prudencia o diligencia con la que haya actuado el infractor en la comisión de la conducta. 11. Grado de colaboración con la investigación. 12. El beneficio obtenido por el infractor, directa o indirectamente, o a favor de un tercero. 13. El patrimonio del infractor.	**Artículo 27.** ***Graduación de las sanciones.*** Para efectos de determinar el rigor con que se aplicarán las sanciones enunciadas en la presente ley, esto es, el término y/o monto de las mismas, se atenderán los siguientes criterios: **1. <u>El patrimonio del infractor.</u>** 2. Gravedad de la falta. 3. Grado de afectación o perturbación del servicio de transporte que amenace con su paralización. 4. Trascendencia social de la falta o del perjuicio causado. 5. Poner en riesgo la vida o integridad física de las personas. 6. Daño o peligro generado a bienes jurídicamente tutelados. 7. Existencia de antecedentes relacionados con la comisión de infracciones al régimen sancionatorio de transporte. 8. Reincidencia en la comisión de la infracción. 9. Persistencia o continuidad en la comisión de la infracción. 10. Grado de culpabilidad del sujeto infractor. 11. Grado de prudencia o diligencia con la que haya actuado el infractor en la comisión de la conducta. 12. Grado de colaboración con la investigación. 13. El beneficio obtenido por el infractor, directa o indirectamente, o a favor de un tercero. **<u>Parágrafo nuevo. Parágrafo. La autoridad de transporte al momento de imponer la multa, tendrá como primer criterio para la determinación de la misma su proporcionalidad con el patrimonio del infractor.</u>**	Se reorganizan los criterios para graduar la imposición de multas estableciendo el patrimonio como inicio de la graduación de la multa pero manteniéndose los mismos criterios aprobados. Se adiciona un parágrafo en virtud y concordancia con la reorganización de los criterios donde se le aclara al ente de vigilancia y control la forma como se aplicarán los criterios.
Artículo 28. ***Facultades de Prevención.*** Las autoridades de Transporte competentes para adelantar procesos sancionatorios por violación a las normas de transporte, infraestructura y sus servicios conexos y complementarios y de los organismos de apoyo, de acuerdo con la presente ley, podrán imponer las siguientes medidas preventivas dentro del procedimiento administrativo: 1. Emitir las órdenes necesarias para que se elimine el riesgo que pueda afectar la prestación de los servicios objeto de supervisión y se adopten las correspondientes medidas correctivas y de saneamiento, sin perjuicio de la competencia asignada a otras autoridades. 2. Ordenar la suspensión preventiva de la licencia de conducción, habilitación o permiso hasta por el término de seis meses, prorrogable por otro periodo igual, cuando se establezca que el servicio o la continuidad del mismo pueden verse alterados; cuando se alteren los resultados o no se realice el procedimiento legal establecido para expedir las certificaciones requeridas para su trámite, igualmente, cuando se ponga en riesgo a los usuarios, o cuando se pueda afectar o poner en riesgo el material probatorio para las actuaciones en curso. 3. Ordenar la revisión de todo el equipo de transporte o de los demás elementos o equipos de la empresa, en las entidades de inspección técnica que correspondan, de acuerdo con la modalidad, cuando quiera que existan hechos o circunstancias que justifiquen la medida;	**Artículo 28.** ***Facultades de Prevención.*** Las autoridades de Transporte competentes para adelantar procesos sancionatorios por violación a las normas de transporte, infraestructura y sus servicios conexos y complementarios y de los organismos de apoyo, de acuerdo con la presente ley, podrán imponer las siguientes medidas preventivas dentro del procedimiento administrativo: 1. Emitir las órdenes necesarias para que se elimine el riesgo que pueda afectar la prestación de los servicios objeto de supervisión y se adopten las correspondientes medidas correctivas y de saneamiento, sin perjuicio de la competencia asignada a otras autoridades. 2. Ordenar la suspensión preventiva de la licencia ~~**de conducción**~~, habilitación o permiso **<u>de la empresa</u>** hasta por el término de seis (6) meses, prorrogable por otro periodo igual, cuando se establezca que el servicio o la continuidad del mismo pueden verse alterados; ~~**cuando se alteren los resultados o no se realice el procedimiento legal establecido para expedir las certificaciones requeridas para su trámite,**~~ igualmente, cuando se ponga en riesgo a los usuarios, o cuando se pueda afectar o poner en riesgo el material probatorio para las actuaciones en curso. 3. Ordenar la revisión de todo el equipo de transporte o de los demás elementos o equipos de la empresa, en las entidades de inspección técnica que correspondan, de acuerdo con la modalidad, cuando quiera que existan hechos o circunstancias que justifiquen la medida;	La norma esta direccionada al permiso de operación de las empresas por eso se retira lo concerniente a la licencia de conducción y a la alteración de las certificaciones requeridas para su trámite. Que en este caso no operan para la licencia, habilitación o permiso de la empresa.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
4. Ordenar la realización del examen de idoneidad de todos los conductores u operadores de los equipos de transporte utilizados para la prestación del servicio, en un centro de certificación de personas, que corresponda según la modalidad, cuando quiera que existan hechos o circunstancias que justifiquen la medida;	4. Ordenar la realización del examen de idoneidad de todos los conductores u operadores de los equipos de transporte utilizados para la prestación del servicio, en un centro de certificación de personas, que corresponda según la modalidad, cuando quiera que existan hechos o circunstancias que justifiquen la medida;	
5. Remoción temporal de los administradores de la vigilada.	5. Remoción temporal de los administradores de la vigilada**, atendiendo el debido proceso y lo establecida para ello en la Ley 222 de 1995 y las normas que la adicionen, modifiquen o complementen**.	Se complementa el numeral 5 con el fin de establecer las remisión de las reglas que deben aplicarse en el evento previsto en dicho numeral
6. Ordenar la suspensión preventiva de las operaciones, hasta por el término de seis (6) meses, prorrogables por otro periodo igual, cuando se establezca que el servicio o la continuidad del mismo, pueden verse alterados; cuando se ponga en riesgo a los usuarios, o cuando se pueda afectar o poner en riesgo el material probatorio para las actuaciones en curso.	6. Ordenar la suspensión preventiva de las operaciones, hasta por el término de seis (6) meses, prorrogables por otro periodo igual, cuando se establezca que el servicio o la continuidad del mismo, pueden verse alterados; cuando se ponga en riesgo a los usuarios, o cuando se pueda afectar o poner en riesgo el material probatorio para las actuaciones en curso.	Al respecto es importante tener presente la Sentencia C-931 de 2006 **"***El diseño normativo en materia de tránsito, conforme al cual se hace una asignación directa de funciones a los organismos territoriales de tránsito y se prevé la posibilidad de delegación de otras del nivel nacional es una condición de eficiencia orientada a permitir que el manejo de materias cuyo ámbito de regulación es nacional y se rigen por el principio unitario, se armonice con el principio de autonomía territorial y con la competencia general que en este ámbito tienen las autoridades regionales y locales*".
Parágrafo 1°. Las medidas anteriormente enunciadas podrán ser adoptadas en el acto de apertura de investigación.	**Parágrafo 1°.** Las medidas anteriormente enunciadas podrán ser adoptadas en el acto de apertura de investigación.	
Parágrafo 2°. Las medidas preventivas y cautelares también podrán adoptarse cuando uno o más de los equipos del supervisado se vean involucrados en incidentes y, o siniestros que ocasionen lesiones personales graves o pérdida de vidas humanas y los informes técnicos preliminares elaborados por las autoridades de control operativo, indiquen la posible responsabilidad del vigilado, derivada de la posible negligencia, imprudencia o impericia del operario del equipo o del mal estado operativo del mismo.	**Parágrafo 2°.** Las medidas preventivas y cautelares también podrán adoptarse cuando uno o más de los equipos del supervisado se vean involucrados en incidentes y, o siniestros que ocasionen lesiones personales graves o pérdida de vidas humanas y los informes técnicos preliminares elaborados por las autoridades de control operativo, indiquen la posible responsabilidad del vigilado, derivada de la posible negligencia, imprudencia o impericia del operario del equipo o del mal estado operativo del mismo**.**	
	Parágrafo 3°. Sin perjuicio de la competencia de los organismos de tránsito, cuando existan pruebas objetivas que permitan concluir que la licencia de conducción fue tramitada sin el lleno de los requisitos legales o que no se cumplió por parte de los organismos de apoyo con los procedimientos establecidos por la reglamentación, la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura podrá, garantizando el debido proceso y el derecho de defensa, ordenar al organismo de tránsito que expidió la licencia, suspenderla preventivamente hasta por tres (3) meses con su registro en el RUNT, cumpliendo para tal fin con el procedimiento previsto por el Código Nacional de Tránsito. Si transcurrido el plazo de la suspensión no se han subsanado las causas que le dieron origen a esta, el organismo de tránsito deberá cancelarla de acuerdo al procedimiento establecido por el Código Nacional de Tránsito. En el mismo acto administrativo donde se ordenó la suspensión de la licencia, la Superintendencia podrá ordenar la suspensión preventiva, hasta por el término de seis (6) meses, de la habilitación del organismo de apoyo que expidió la respetiva certificación, si esta fue la causa de la suspensión de la licencia.	Se adiciona el parágrafo 3° por razones de coherencia, del texto aprobado en primer debate del artículo de la suspensión y cancelación de la licencia, permiso o habilitación. Teniendo en consideración que son los organismos de tránsito por autorización del Código Nacional de Tránsito, los competentes para expedir las licencias de conducción, la facultad que se le otorgue a la Superintendencia no solo debe ser excepcional, sino preventiva, la excepcionalidad se prevé en el sentido que solo se permite el ejercicio de esta facultad cuando se dan los eventos aquí previstos, y el carácter preventivo se da en el sentido que la facultad otorgada es para suspender los efectos de la licencia, dando la posibilidad que se subsanen los defectos, pero también indicándose que vencido el plazo si no se subsanan los defectos, debe procederse, por parte del organismo de tránsito, por la orden que le otorgue la Superintendencia a cancelarse la licencia. Esta medida encuentra sustento en razón a que la licencia es el documento que le otorga a una persona la facultad de realizar una actividad de riesgo, frente a la cual y en aplicación del principio de la precaución, estando de por medio la vida y la integridad

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
		humana, no puede ser facultad exclusiva de las autoridades territoriales sino que el estado central cuando advierta algún riesgo, debe tener la posibilidad de actuar.
Artículo 30. ***Retención o Inmovilización.*** Suspensión temporal de la circulación o movilización de un equipo de transporte. Las autoridades podrán ordenar la retención o inmovilización de los equipos de transporte, cuando se presente cualquiera de los siguientes eventos, sin perjuicio de las sanciones a que haya lugar: 1. Cuando se compruebe que el equipo no cumple con las condiciones de homologación establecidas por la autoridad competente. 2. Cuando se trate de equipos al servicio de empresas de transporte cuya habilitación o permiso de operación autorización o matrícula se les haya suspendido o cancelado. 3. Cuando se compruebe la inexistencia o alteración de los documentos que, de conformidad con lo establecido en el reglamento, sustentan la operación del equipo. 4. Cuando se detecte que el equipo es utilizado para el transporte de mercancías o elementos presuntamente ilegales, evento en el cual la situación deberá ponerse en conocimiento de las autoridades competentes, y se pondrá a disposición de estas el equipo o vehículo y tales géneros.	**Artículo 30.** ***Retención o Inmovilización.*** Suspensión temporal de la circulación o movilización de un equipo de transporte. Las autoridades podrán ordenar la retención o inmovilización de los equipos de transporte, cuando se presente cualquiera de los siguientes eventos, sin perjuicio de las **<u>demás</u>** sanciones a que haya lugar: 1. Cuando se compruebe que el equipo no cumple con las condiciones de homologación establecidas por la autoridad competente. 2. Cuando se trate de equipos al servicio de empresas de transporte cuya habilitación o permiso de operación autorización o matrícula se les haya suspendido o cancelado. 3. Cuando se compruebe la inexistencia o alteración de los documentos que, de conformidad con lo establecido en el reglamento, sustentan la operación del equipo. 4. Cuando se detecte que el equipo es utilizado para el transporte de mercancías o elementos presuntamente ilegales, evento en el cual la situación deberá ponerse en conocimiento de las autoridades competentes, y se pondrá a disposición de estas el equipo o vehículo y tales géneros.	
5. Cuando se compruebe que con el equipo se presta un servicio no autorizado, en este caso el vehículo y/o equipo será inmovilizado por primera vez, por el término de treinta (30) días, por segunda vez, sesenta (60) días, y por tercera vez, noventa (90) días. en los sucesivos eventos se aplicará el doble del tiempo en que fue inmovilizado el vehículo en la última infracción.	**5.** Cuando se compruebe que con el equipo se presta un servicio no autorizado, en este caso el vehículo y/o equipo será inmovilizado la primera vez por el término de treinta (30) días, por segunda vez, sesenta (60) días, por tercera vez, noventa (90) días. en los sucesivos eventos se aplicará el doble del tiempo en que fue inmovilizado el vehículo en la última infracción. **<u>En el evento que un vehículo sea inmovilizado por tercera vez por esta misma causal en un período de doce (12) meses, contado desde la primera inmovilización, la autoridad de transporte procederá a cancelar la licencia de tránsito, así como su correspondiente registro e igualmente ordenará su desintegración física total mediante acto administrativo, previa realización del procedimiento administrativo sancionatorio previsto en la presente ley para las infracciones diferentes a la multa.</u>**	Se adiciona en el numeral 5 lo resaltado como una medida que permita controlar de manera efectiva el transporte informal, evitando que los equipos que se dediquen a dicha actividad puedan evadir el cumplimiento de las obligaciones de transporte.
6. Cuando se compruebe que el equipo no reúne las condiciones técnico-mecánicas requeridas para su operación, hasta tanto se subsanen las causas que dieron origen a la medida. 7. Cuando no se porten los documentos que sustentan la operación del equipo hasta tanto se subsane la causa que le da origen.	6. Cuando se compruebe que el equipo no reúne las condiciones técnico-mecánicas requeridas para su operación. Hasta tanto se subsanen las causas que dieron origen a la medida. 7. Cuando no se porten los documentos que sustentan la operación del equipo hasta tanto se subsane la causa que le da origen.	
8. Cuando se compruebe que la carga excede los límites de dimensiones, peso y carga permitidos por el reglamento.	**8.** Cuando se compruebe que la carga excede los límites de dimensiones, peso y carga permitidos por el reglamento. **<u>La autoridad de control operativo deberá permitir el transbordo de la carga a otro vehículo para superar la causa de la inmovilización.</u>**	Se adiciona el texto del numeral 8 donde se permite el trasbordo como mecanismo para superar la inmovilización...
	<u>Parágrafo nuevo. El ministerio de Trabajo, en coordinación con los alcaldes municipales y distritales, deberá diseñar y ejecutar programas de readaptación para aquellas personas a quienes les impongan la sanción de desintegración física prevista en el numeral 5 del presente artículo, siempre y cuando la misma suponga una grave lesión al mínimo vital de la persona implicada y su familia. Los programas de readaptación laboral deberán brindar de manera real y efectiva medidas ocupacionales alternativas y sustitutivas.</u>	Se adicionan dos parágrafos encaminados a proteger los derechos fundamentales de los infractores de transporte que le sean desintegrados los vehículos que les sirven de sustento.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
	Parágrafo nuevo. Las autoridades de transporte en coordinación con los cuerpos operativos de control serán las responsables del cumplimiento efectivo del término de la inmovilización que corresponda.	
Artículo 31. ***Procedimiento en caso de inmovilización.*** Para llevar a cabo la inmovilización o retención de vehículos o cualquier otro equipo de transporte, la autoridad competente, ordenará detener la marcha del equipo y librará a los conductores copia del informe que da origen a la medida. **Parágrafo 1°.** Los vehículos y equipos retenidos serán llevados a patios oficiales, talleres, parqueaderos, hangares, muelles o estaciones autorizados por las autoridades de transporte, bajo su responsabilidad, para lo cual la autoridad competente notificará del hecho al propietario o administrador del respectivo patio, taller, parqueadero, hangar, muelle o estación. **Parágrafo 2°.** La medida terminará con la orden de entrega del equipo o vehículo al propietario, tenedor debidamente acreditado por parte de la autoridad competente, la cual se expedirá una vez cesen las causas que dieron origen a la misma o cuando se agote el plazo previsto por la norma. Lo anterior sin perjuicio de la imposición de las sanciones a que haya lugar.	**Artículo 31.** ***Procedimiento en caso de inmovilización.*** Para llevar a cabo la inmovilización o retención de vehículos o cualquier otro equipo de transporte, la autoridad competente, ordenará detener la marcha del equipo y librará a los conductores copia del informe que da origen a la medida. **Parágrafo 1°.** Los vehículos y equipos retenidos serán llevados a patios oficiales, talleres, parqueaderos, hangares, muelles o estaciones autorizados por las autoridades de transporte, bajo su responsabilidad, para lo cual la autoridad competente notificará del hecho al propietario o administrador del respectivo patio, taller, parqueadero, hangar, muelle o estación. **Parágrafo 2°.** La medida terminará con la orden de entrega del equipo o vehículo al propietario, tenedor debidamente acreditado por parte de la autoridad competente, la cual se expedirá una vez cesen las causas que dieron origen a la misma o cuando se agote el plazo previsto por la norma. Lo anterior sin perjuicio de la imposición de las sanciones a que haya lugar. **Parágrafo nuevo. Parágrafo 3°. En lo no previsto por la presente ley frente a la inmovilización de vehículos se aplicará lo establecido por el Código Nacional de Tránsito.**	Al tratarse de una materia sancionatoria, se hace expresa remisión para evitar vacíos normativos tal como de hecho se hace hoy en la misma Ley 336 de 1996 que con la expedición de la presente ley queda derogada expresamente en lo relacionado con materias sancionatorias.
Artículo 32. Serán sancionadas con multa equivalente a veinticinco (25) salarios mínimos legales mensuales vigentes (salmo) las empresas de transporte fluvial y/o marítimo que incurran en cualquiera de las siguientes conductas: 1. No contar con el permiso expedido por la autoridad competente para las embarcaciones fluviales. 2. No tomar las medidas preventivas necesarias para estibar la carga de acuerdo a la normatividad existente. 3. No capacitar anualmente a todo el personal de información, vigilancia, aseo, expendedores de tiquetes, tripulantes y personal afín, en materias relacionadas con la atención integral al pasajero con discapacidad. 4. No contar con el personal capacitado para la atención de personas con discapacidad. 5. No informar a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente, cualquier cambio de sede o domicilio. 6. No informar a la autoridad competente acerca de la carga a bordo de las naves áreas vinculadas y, o registradas**.** 7. No portar los documentos que, de acuerdo con los reglamentos, amparen la operación de transporte.	**Artículo 32.** Serán sancionadas con multa **entre veinte (20) y** veinticinco (25) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte fluvial y/o marítimo que incurran en cualquiera de las siguientes conductas: 1. No contar con el permiso expedido por la autoridad competente para las embarcaciones fluviales. 2. No tomar las medidas preventivas necesarias para estibar la carga de acuerdo a la normatividad existente. 3. No capacitar anualmente a todo el personal de información, vigilancia, aseo, expendedores de tiquetes, tripulantes y personal afín, en materias relacionadas con la atención integral al pasajero con discapacidad. 4. No contar con el personal capacitado para la atención de personas con discapacidad. 5. No informar a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente, cualquier cambio de sede o domicilio. 6. No informar a la autoridad competente acerca de la carga a bordo de las naves áreas vinculadas y, o registradas**.** 7. No portar los documentos que, de acuerdo con los reglamentos, amparen la operación de transporte	Con el propósito de generar un solo criterio en todo el proyecto de ley para todos los sujetos de sanción y evitar que se rompan los principios de igualdad y proporcionalidad, se unifica como criterio de la multa el intervalo en salarios mínimos tal como ya estaba aprobado para diferentes modalidades como las sociedades portuarias. Con ello, no solo se garantiza el principio de igualdad en los términos indicados sino también de la proporcionalidad entre la infracción y la sanción tal como ya lo ha indicado la Honorable Corte Constitucional, específicamente en materia de transporte en la Sentencia C-490 de 1997, máxime cuando el artículo 27 del presente proyecto prevé los criterios para la imposición de la sanción.
Artículo 33. Serán sancionadas con multa equivalente a cuarenta y cinco (45)salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte fluvial y/o marítimo que incurran en las siguientes conductas: 1. Enrolar o embarcar tripulantes que no cuenten con las licencias por la autoridad competente.	**Artículo 33.** Serán sancionadas con multa **entre cuarenta (40) y** cuarenta y cinco (45)salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte fluvial y/o marítimo que incurran en las siguientes conductas: 1. Enrolar o embarcar tripulantes que no cuenten con las licencias por la autoridad competente.	Con el propósito de generar un solo criterio en todo el proyecto de ley para todos los sujetos de sanción y evitar que se rompan los principios de igualdad y proporcionalidad, se unifica como criterio de la multa el intervalo en

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
2. Embarcar materiales tóxicos en la misma bodega de carga donde se transporten víveres a granel o materias primas para elaborar alimentos. 3. Causar daño a la infraestructura de los puentes, principalmente cuando no se tiene en cuenta la altura del cargamento. 4. No contar los botes con compartimientos estancos, cuando se transporta carga líquida. 5. No portar los equipos de seguridad y contra incendio apropiado para apagar cualquier inicio de fuego. 6. No vigilar o constatar que los tripulantes de los equipos vinculados, estén afiliados al sistema de seguridad social según lo prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia. 7. No desarrollar, a través de las entidades autorizadas, los programas de medicina preventiva y capacitación establecidos en la reglamentación respectiva. 8. No contratar a los tripulantes de los equipos con los cuales se presta el servicio público. 9. Permitir, tolerar, autorizar o exigir una jornada de trabajo, de quienes tengan a su cargo la operación de los equipos destinados al servicio público de transporte, superior a la establecida en las normas laborales y especiales correspondientes. 10. No contar con equipos debidamente señalizados, o acondicionados o Accesibles según lo establecido por la ley o el reglamento, para facilitar el transporte de las personas con discapacidad. 11. Obstaculizar la actuación de las autoridades de vigilancia, inspección y control. 12. No reportar oportuna y fielmente la información de pasajeros y toneladas movilizadas.	2. Embarcar materiales tóxicos en la misma bodega de carga donde se transporten víveres a granel o materias primas para elaborar alimentos. 3. Causar daño a la infraestructura de los puentes, principalmente cuando no se tiene en cuenta la altura del cargamento. 4. No contar los botes con compartimientos estancos, cuando se transporta carga líquida. 5. No portar los equipos de seguridad y contra incendio apropiado para apagar cualquier inicio de fuego. 6. No vigilar o constatar que los tripulantes de los equipos vinculados, estén afiliados al sistema de seguridad social según lo prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia. 7. No desarrollar, a través de las entidades autorizadas, los programas de medicina preventiva y capacitación establecidos en la reglamentación respectiva. 8. No contratar a los tripulantes de los equipos con los cuales se presta el servicio público. 9. Permitir, tolerar, autorizar o exigir una jornada de trabajo, de quienes tengan a su cargo la operación de los equipos destinados al servicio público de transporte, superior a la establecida en las normas laborales y especiales correspondientes. 10. No contar con equipos debidamente señalizados, o acondicionados o Accesibles según lo establecido por la ley o el reglamento, para facilitar el transporte de las personas con discapacidad. 11. Obstaculizar la actuación de las autoridades de vigilancia, inspección y control. 12. No reportar oportuna y fielmente la información de pasajeros y toneladas movilizadas	salarios mínimos tal como ya estaba aprobado para diferentes modalidades como las sociedades portuarias. Con ello, no solo se garantiza el principio de igualdad en los términos indicados sino también de la proporcionalidad entre la infracción y la sanción tal como ya lo ha indicado la Honorable Corte Constitucional, específicamente en materia de transporte en la Sentencia C-490 de 1997, máxime cuando el artículo 27 del presente proyecto prevé los criterios para la imposición de la sanción.
Artículo 34. Serán sancionadas con multa equivalente a sesenta y cinco (65) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte fluvial y/o marítimo que incurran en las siguientes conductas: 1. Vincular a la empresa, o permitir la prestación del servicio público de transporte en embarcaciones que no cuenten con los permisos y autorizaciones respectivos de acuerdo con la Ley y el reglamento 2. Permitir, tolerar o autorizar la tripulación de las embarcaciones vinculadas a ellas a tripulantes que se encuentren bajo los efectos de alcohol u otra sustancias psicoactiva. 3. Negarse, sin causa justificada a la prestación del servicio. 4. Transportar, usar, comercializar, inducir a otro u otros al uso o comercio de estupefacientes. 5. Dejar perder o saquear la mercancía por negligencia o descuido. 6. Expedir certificaciones falsas o hacer anotaciones carentes de verdad en cualquier registro de navegación. 7. Transportar pasajeros en embarcaciones no autorizadas para ello. 8. Llevar sobrecupo de pasajeros. 9. Abastecerse de combustible con pasajeros a bordo. 10. No implementar los programas de salud ocupacional y no realizar las evaluaciones médicas periódicas programadas, de conformidad con lo establecido por el Ministerio de Transporte. 11. Negarse a transportar enfermos o heridos, y prestarle asistencia, cuando las circunstancias así lo exijan.	**Artículo 34.** Serán sancionadas con multa **entre sesenta (60) y** sesenta y cinco (65) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte fluvial y/o marítimo que incurran en las siguientes conductas: 1. Vincular a la empresa, o permitir la prestación del servicio público de transporte en embarcaciones que no cuenten con los permisos y autorizaciones respectivos de acuerdo con la Ley y el reglamento 2. Permitir, tolerar o autorizar la tripulación de las embarcaciones vinculadas a ellas a tripulantes que se encuentren bajo los efectos de alcohol u otra sustancias psicoactiva. 3. Negarse, sin causa justificada a la prestación del servicio. 4. Transportar, usar, comercializar, inducir a otro u otros al uso o comercio de estupefacientes. 5. Dejar perder o saquear la mercancía por negligencia o descuido. 6. Expedir certificaciones falsas o hacer anotaciones carentes de verdad en cualquier registro de navegación. 7. Transportar pasajeros en embarcaciones no autorizadas para ello. 8. Llevar sobrecupo de pasajeros. 9. Abastecerse de combustible con pasajeros a bordo. 10. No implementar los programas de salud ocupacional y no realizar las evaluaciones médicas periódicas programadas, de conformidad con lo establecido por el Ministerio de Transporte. 11. Negarse a transportar enfermos o heridos, y prestarle asistencia, cuando las circunstancias así lo exijan.	Con el propósito de generar un solo criterio en todo el proyecto de ley para todos los sujetos de sanción y evitar que se rompan los principios de igualdad y proporcionalidad, se unifica como criterio de la multa el intervalo en salarios mínimos tal como ya estaba aprobado para diferentes modalidades como las sociedades portuarias. Con ello, no solo se garantiza el principio de igualdad en los términos indicados sino también de la proporcionalidad entre la infracción y la sanción tal como ya lo ha indicado la Honorable Corte Constitucional, específicamente en materia de transporte en la Sentencia C-490 de 1997, máxime cuando el artículo 27 del presente proyecto prevé los criterios para la imposición de la sanción.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
12. No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente. 13. Realizar cualquier actividad en contravía del Estatuto Nacional del Transporte o de cualquier otra norma que los regule. 14. La negativa, obstrucción o resistencia ha ser inspeccionado dentro de la visita administrativa para esclarecer hechos por parte de la autoridad competente, su delegado o comisionado. 15. Realizar la actividad de transporte sin haber obtenido la correspondiente habilitación. 16. Prestar un servicio no autorizado 17. No tener o no mantener vigentes las pólizas que de acuerdo con la Ley y el reglamento les corresponda. 18. Para el transporte marítimo, no cumplir los convenios, tratados y normas internacionales debidamente aprobados por Colombia. 19. 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. 20. No cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad.	12. No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente. 13. Realizar cualquier actividad en contravía del Estatuto Nacional del Transporte o de cualquier otra norma que los regule. 14. La negativa, obstrucción o resistencia **a** ser inspeccionado dentro de la visita administrativa para esclarecer hechos por parte de la autoridad competente, su delegado o comisionado. 15. Realizar la actividad de transporte sin haber obtenido la correspondiente habilitación. 16. Prestar un servicio no autorizado 17. No tener o no mantener vigentes las pólizas que de acuerdo con la Ley y el reglamento les corresponda. 18. Para el transporte marítimo, no cumplir los convenios, tratados y normas internacionales debidamente aprobados por Colombia. 19. 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. **20.** No cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad **y protección de embarcaciones**	Se adiciona un texto en el numeral 20 para estar en sintonía con los protocolos internacionales de prevención de desastres.
Artículo 35. Las empresas de servicio público de transporte férreo serán sancionadas con multa equivalente a cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (salmo) cuando incurran en las siguientes conductas: 1. Apostar anuncios publicitarios en la vía de tal manera que obstruyan las señales o que pongan en riesgo la operación. 2. No desarrollar, a través de las entidades autorizadas, los programas de medicina preventiva y capacitación establecidos por el reglamento respectivo. 3. No contratar a los tripulantes de los equipos con los cuales se presta el servicio público. 4. No capacitar anualmente a todo el personal de información, vigilancia, aseo, expendedores de tiquetes, conductores y personal afín, en materias relacionadas con la atención integral al pasajero con discapacidad. 5. No contar con el personal capacitado para la atención de personas con discapacidad. 6. No informar a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente, cualquier cambio de sede o domicilio.	**Artículo 35.** Las empresas de servicio público de transporte férreo serán sancionadas con multa **entre noventa (90) y** cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes **(smlmv)** cuando incurran en las siguientes conductas: 1. Apostar anuncios publicitarios en la vía de tal manera que obstruyan las señales o que pongan en riesgo la operación. 2. No desarrollar, a través de las entidades autorizadas, los programas de medicina preventiva y capacitación establecidos por el reglamento respectivo. 3. No contratar a los tripulantes de los equipos con los cuales se presta el servicio público. 4. No capacitar anualmente a todo el personal de información, vigilancia, aseo, expendedores de tiquetes, conductores y personal afín, en materias relacionadas con la atención integral al pasajero con discapacidad. 5. No contar con el personal capacitado para la atención de personas con discapacidad. 6. No informar a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente, cualquier cambio de sede o domicilio.	Con el propósito de generar un solo criterio en todo el proyecto de ley para todos los sujetos de sanción y evitar que se rompan los principios de igualdad y proporcionalidad, se unifica como criterio de la multa el intervalo en salarios mínimos tal como ya estaba aprobado para diferentes modalidades como las sociedades portuarias. Con ello, no solo se garantiza el principio de igualdad en los términos indicados sino también de la proporcionalidad entre la infracción y la sanción tal como ya lo ha indicado la Honorable Corte Constitucional, específicamente en materia de transporte en la Sentencia C-490 de 1997, máxime cuando el artículo 27 del presente proyecto prevé los criterios para la imposición de la sanción.
Artículo 36. Las empresas de servicio público de transporte férreo serán sancionadas con multa equivalente a doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) cuando incurran en las siguientes conductas: 1. Permitir que las estaciones y anexidades no cuenten con un adecuado programa arquitectónico que incluya: servicios complementarios, salas de espera, servicios sanitarios, facilidades para personas discapacitadas, maleteros, servicios de comunicaciones para el público, oficinas de administración y señalización. 2. No cumplir con las normas internacionales en materia de manipulación, transporte y almacenamiento de mercancías. 3. No someterse a exámenes médicos, teóricos, técnicos y prácticos en la especialidad correspondiente al personal operador o auxiliar del equipo. 4. Permitir, tolerar, autorizar o exigir una jornada de trabajo, de quienes tengan a su cargo la operación de los equipos destinados al servicio público de transporte, superior a la establecida en las normas laborales y especiales correspondientes.	**Artículo 36.** Las empresas de servicio público de transporte férreo serán sancionadas con multa **entre ciento ochenta (180) y** doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) cuando incurran en las siguientes conductas: 1. Permitir que las estaciones y anexidades no cuenten con un adecuado programa arquitectónico que incluya: servicios complementarios, salas de espera, servicios sanitarios, facilidades para personas discapacitadas, maleteros, servicios de comunicaciones para el público, oficinas de administración y señalización. 2. No cumplir con las normas internacionales en materia de manipulación, transporte y almacenamiento de mercancías. 3. No someterse a exámenes médicos, teóricos, técnicos y prácticos en la especialidad correspondiente al personal operador o auxiliar del equipo. 4. Permitir, tolerar, autorizar o exigir una jornada de trabajo, de quienes tengan a su cargo la operación de los equipos destinados al servicio público de transporte, superior a la establecida en las normas laborales y especiales correspondientes.	Con el propósito de generar un solo criterio en todo el proyecto de ley para todos los sujetos de sanción y evitar que se rompan los principios de igualdad y proporcionalidad, se unifica como criterio de la multa el intervalo en salarios mínimos tal como ya estaba aprobado para diferentes modalidades como las sociedades portuarias. Con ello, no solo se garantiza el principio de igualdad en los términos indicados sino también de la proporcionalidad entre la infracción y la sanción tal como ya lo ha indicado la Honorable Corte Constitucional, espe cíficamente en materia de transporte en la Sentencia C-490 de 1997, máxime cuando el artículo 27 del presente proyecto prevé los criterios para la imposición de la sanción.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
5. No contar con equipos debidamente señalizados, o acondicionados o accesibles según lo establecido por la ley o el reglamento, para facilitar el transporte de las personas con discapacidad. 6. No presentar las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual, de acuerdo con lo establecido por la ley o el reglamento. 7. Negarse, sin justa causa, a prestar el servicio a personas con notoria discapacidad o movilidad reducida. 8. Obstaculizar la actuación de las autoridades de vigilancia, inspección y control. 9. La negativa, obstrucción o resistencia a ser inspeccionado dentro de la visita administrativa para esclarecer hechos por parte de la autoridad competente, su delegado o comisionado.	5. No contar con equipos debidamente señalizados, o acondicionados o accesibles según lo establecido por la ley o el reglamento, para facilitar el transporte de las personas con discapacidad. 6. No presentar las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual, de acuerdo con lo establecido por la ley o el reglamento. 7. Negarse, sin justa causa, a prestar el servicio a personas con notoria discapacidad o movilidad reducida. 8. Obstaculizar la actuación de las autoridades de vigilancia, inspección y control. 9. La negativa, obstrucción o resistencia a ser inspeccionado dentro de la visita administrativa para esclarecer hechos por parte de la autoridad competente, su delegado o comisionado.	
Artículo 37. Las empresas de servicio público de transporte férreo serán sancionadas con multa equivalente a quinientos (500) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) cuando incurran en las siguientes conductas: 1. No corresponder el diseño de los equipos, con el uso propuesto 2. Carecer, no implementar o no ejecutar, el programa y sistema de mantenimiento preventivo y correctivo de los equipos. 3. No contar con una ficha técnica de mantenimiento por cada uno de los equipos que contenga entre otros requisitos la identificación del mismo, fecha de revisión, reparaciones efectuadas reportes, control y seguimiento. La ficha no podrá ser objeto de alteraciones o enmendaduras. 4. No contar los equipos con las especificaciones técnico-mecánica que exigen las normas internacionales y del fabricante. Las especificaciones técnicas de la vía y de los equipos deben corresponderse mutuamente. 5. Operar o permitir la operación de sus equipos, por tripulantes que no se hayan realizado anualmente un examen médico para determinar la capacidad física, mental y de coordinación motriz a través de entidades certificadoras de personas. 6. Vincular a la empresa, o permitir la prestación del servicio, en vehículos no homologados para esta modalidad de servicio por el Ministerio de Transporte o por quien haga sus veces. 7. Permitir la operación de los equipos por personas no idóneas; sin la licencia requerida, con ella vencida, suspendida o cancelada. 8. Permitir la prestación del servicio en equipos tripulados por personas que hayan consumido alcohol o bajo efectos de sustancias alucinógenas. 9. No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente. 10. La negativa, obstrucción o resistencia a ser inspeccionado dentro de la visita administrativa para esclarecer hechos por parte de la autoridad competente, su delegado o comisionado. 11. incumplir cualquiera las normas establecidas por el Ministerio de Transporte en sus reglamentos de transporte férreo. 12. Realizar cualquier actividad en contravía del Estatuto Nacional del Transporte o sus reglamentos.	**Artículo 37.** Las empresas de servicio público de transporte férreo serán sancionadas con multa **entre cuatrocientos cincuenta (450) y** quinientos (500) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) cuando incurran en las siguientes conductas: 1. No corresponder el diseño de los equipos, con el uso propuesto 2. Carecer, no implementar o no ejecutar, el programa y sistema de mantenimiento preventivo y correctivo de los equipos. 3. No contar con una ficha técnica de mantenimiento por cada uno de los equipos que contenga entre otros requisitos la identificación del mismo, fecha de revisión, reparaciones efectuadas reportes, control y seguimiento. La ficha no podrá ser objeto de alteraciones o enmendaduras. 4. No contar los equipos con las especificaciones técnico-mecánica que exigen las normas internacionales y del fabricante. Las especificaciones técnicas de la vía y de los equipos deben corresponderse mutuamente. 5. Operar o permitir la operación de sus equipos, por tripulantes que no se hayan realizado anualmente un examen médico para determinar la capacidad física, mental y de coordinación motriz a través de entidades certificadoras de personas. 6. Vincular a la empresa, o permitir la prestación del servicio, en vehículos no homologados para esta modalidad de servicio por el Ministerio de Transporte o por quien haga sus veces. 7. Permitir la operación de los equipos por personas no idóneas; sin la licencia requerida, con ella vencida, suspendida o cancelada. 8. Permitir la prestación del servicio en equipos tripulados por personas que hayan consumido alcohol o bajo efectos de sustancias **psicoactivas**. 9. No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente. 10. La negativa, obstrucción o resistencia a ser inspeccionado dentro de la visita administrativa para esclarecer hechos por parte de la autoridad competente, su delegado o comisionado. 11. incumplir cualquiera las normas establecidas por el Ministerio de Transporte en sus reglamentos de transporte férreo. 12. Realizar cualquier actividad en contravía del Estatuto Nacional del Transporte o sus reglamentos.	Con el propósito de generar un solo criterio en todo el proyecto de ley para todos los sujetos de sanción y evitar que se rompan los principios de igualdad y proporcionalidad, se unifica como criterio de la multa el intervalo en salarios mínimos tal como ya estaba aprobado para diferentes modalidades como las sociedades portuarias. Se cambia la palabra alucinógenas por psicoactivas con el propósito de darle mayor rigor técnico y guardar relación y coherencia con lo establecido por la Ley 1696 de 2013

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
Artículo 38. Serán sancionadas con multa equivalente a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de Servicio público de transporte terrestre automotor de carga, que incurran en las siguientes infracciones: 1. No informar a la autoridad de transporte competente los cambios de sede o de domicilio principal. 2. No suministrar la información que legalmente le haya sido solicitada y que no repose en los archivos de la entidad solicitante. 3. Exigir u obligar a los propietarios de los vehículos vinculados a comprar acciones de la misma. 4. No expedir el Manifiesto Único de Carga. 5. Permitir la prestación del servicio sin el correspondiente Manifiesto Único de Carga. 6. No informar a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente, cualquier cambio que se realice en el contrato social o solidario. 7. No atender las peticiones, quejas o reclamos de los usuarios dentro de los plazos establecidos por el CPACA, o no disponer de los mecanismos necesarios para ello.	**Artículo 38.** Serán sancionadas con multa **entre ocho (8) y** diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de Servicio público de transporte terrestre automotor de carga, que incurran en las siguientes infracciones: 1. No informar a la autoridad de transporte competente los cambios de sede o de domicilio principal. 2. No suministrar la información que legalmente le haya sido solicitada y que no repose en los archivos de la entidad solicitante. 3. Exigir u obligar a los propietarios de los vehículos vinculados a comprar acciones de la misma. 4. No expedir el Manifiesto Único de Carga**, salvo en los casos exceptuados por las normas**. 5. Permitir la prestación del servicio sin el correspondiente Manifiesto Único de Carga**, salvo en los casos exceptuados por las normas**. 6. No informar a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente, cualquier cambio que se realice en el contrato social o solidario. 7. No atender las peticiones, quejas o reclamos de los usuarios dentro de los plazos establecidos por el CPACA, o no disponer de los mecanismos necesarios para ello.	Con el propósito de generar un solo criterio en todo el proyecto de ley para todos los sujetos de sanción y evitar que se rompan los principios de igualdad y proporcionalidad, se unifica como criterio de la multa el intervalo en salarios mínimos tal como ya estaba aprobado para diferentes modalidades como las sociedades portuarias... Se adiciona una frase en los numerales 4 y 5, teniendo en cuenta que la normatividad puede determinar eventos donde no se requiera manifiesto de carga, tal como actualmente acontece con el transporte urbano o el de ciertos productos que por sus características no lo requieren. Así mismo se debe prever esto, para guardar coherencia normativa con las demás disposiciones legales. De acuerdo con lo previsto por el Decreto 1079 de 2015 artículo 2.2.1.7.5.1., el manifiesto solo se requiere para los viajes nacionales o intermunicipales, por lo tanto no se requiere para los viajes urbanos Igualmente debemos tener en cuenta el Decreto 2044 de 1988 por el cual se dictan disposiciones sobre el acarreo de productos especiales, en vehículos de servicios públicos de transporte de carga. En cuanto al transporte aves vivas, y peces, huevos, leche, envases, guacales, cerveza, gaseosa, panela, ladrillo, teja, barro, piedra, grava arena, mármol y madera.
Artículo 39. Serán sancionadas con multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de Transporte Terrestre Automotor de Carga, que incurran en las siguientes infracciones: 1. No mantener vigentes las pólizas exigidas por la ley. 2. Permitir la prestación del servicio en vehículos no homologados por el Ministerio de Transporte o quien haga sus veces. 3. Permitir la operación de vehículos con mercancías que excedan las dimensiones permitidas, sin portar el permiso correspondiente. 4. No desarrollar programas de mantenimiento preventivo de los equipos con que se presta el servicio 5. Expedir manifiesto de carga sin asegurarse que en el vehículo se porten los distintivos, señales o elementos de seguridad que exigen los reglamentos para el transporte de cargas especiales, peligrosas o restringidas. 6. Negarse, sin justa causa legal a expedir paz y salvo. 7. Despachar carga en vehículos que no sean de servicio público. 8. Incumplir de manera reiterada con las obligaciones emanadas de los contratos de transporte que suscribe.	**Artículo 39.** Serán sancionadas con multa **entre dieciocho (18) y** veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de Transporte Terrestre Automotor de Carga, que incurran en las siguientes infracciones: 1. No mantener vigentes las pólizas exigidas por la ley. 2. Permitir la prestación del servicio en vehículos no homologados por el Ministerio de Transporte o quien haga sus veces. 3. Permitir la operación de vehículos con mercancías que excedan las dimensiones permitidas, sin portar el permiso correspondiente. 4. No desarrollar programas de mantenimiento preventivo de los equipos con que se presta el servicio 5. Expedir manifiesto de carga sin asegurarse que en el vehículo se porten los distintivos, señales o elementos de seguridad que exigen los reglamentos para el transporte de cargas especiales, peligrosas o restringidas. 6. Negarse, sin justa causa legal a expedir paz y salvo. 7. Despachar carga en vehículos que no sean de servicio público. 8. Incumplir de manera reiterada con las obligaciones emanadas de los contratos de transporte que suscribe.	Con el propósito de generar un solo criterio en todo el proyecto de ley para todos los sujetos de sanción y evitar que se rompan los principios de igualdad y proporcionalidad, se unifica como criterio de la multa el intervalo en salarios mínimos tal como ya estaba aprobado para diferentes modalidades como las sociedades portuarias. Con ello, no solo se garantiza el principio de igualdad en los términos indicados sino también de la proporcionalidad entre la infracción y la sanción tal como ya lo ha indicado la Honorable Corte Constitucional, específicamente en materia de transporte en la Sentencia C-490 de 1997, máxime cuando el artículo 27 del presente proyecto prevé los criterios para la imposición de la sanción.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
Artículo 40. Serán sancionadas con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de Transporte Terrestre Automotor de Carga, que incurran en las siguientes infracciones: 1. Prestar el servicio público sin estar constituido como empresa autorizada para este fin. 2. Retener por obligaciones contractuales los equipos o los documentos propios de la operación. 3. Carecer o no implementar un programa y sistema de mantenimiento preventivo para los vehículos propios, en arrendamiento financiero u operativo con que se presta el servicio 4. No implementar los programas de salud ocupacional y no realizar las evaluaciones médicas periódicas programadas, de conformidad con lo establecido por el Ministerio de Transporte. 5. Exigir documentos adicionales a los establecidos en la ley, para el trámite de los documentos que soportan la operación. 6. Permitir la prestación del servicio público de carga sin las necesarias condiciones de seguridad. 7. No suscribir los contratos de vinculación de los equipos conforme a los parámetros establecidos en la reglamentación expedida por el Gobierno nacional para esta modalidad de servicio, en el caso de que los equipos no sean vinculados transitoriamente. 8. No disponer del Plan Estratégico de Seguridad Vial debidamente aprobado por la autoridad competente. 9. La negativa, obstrucción o resistencia a ser inspeccionado dentro de la visita administrativa para esclarecer hechos por parte de la autoridad competente, su delegado o comisionado. 10. No cumplir con los requisitos legales y reglamentarios para el transporte de mercancías peligrosas, siempre y cuando el remitente hubiese manifestado la calidad de las mercancías. 11. Incumplir cualquiera de las normas establecidas por el Ministerio de Transporte en sus disposiciones reglamentarias. 12. Realizar cualquier actividad en contravía del Estatuto Nacional del Transporte o sus reglamentos. 13. Negarse sin justa causa a prestar el servicio público de transporte 14. Permitir, autorizar o propiciar cobros adicionales, extralegales o ilegales como: cambio de cheques, pronto-pagos, cobros anticipados, asistencias en rutas, coimas o dádivas, entre otros a cargo del conductor y/o propietario con la empresa que otorgue el manifiesto de carga. 15. Propiciar o permitir actos de corrupción en la autorización de los despachos de carga por parte de funcionarios de la empresa o propietarios, conductores y/o tenedores de los vehículos de carga.	**Artículo 40.** Serán sancionadas con multa **entre veinticinco (25) y** treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de Transporte Terrestre Automotor de Carga, que incurran en las siguientes infracciones: 1. Prestar el servicio público sin estar constituido como empresa **habilitada** para este fin. 2. Retener por obligaciones contractuales los equipos o los documentos propios de la operación. 3. Carecer o no implementar un programa y sistema de mantenimiento preventivo para los vehículos propios, en arrendamiento financiero u operativo con que se presta el servicio 4. No implementar los programas de salud ocupacional y no realizar las evaluaciones médicas periódicas programadas, de conformidad con lo establecido por el Ministerio de Transporte. 5. Exigir documentos adicionales a los establecidos en la ley, para el trámite de los documentos que soportan la operación. 6. Permitir la prestación del servicio público de carga sin las necesarias condiciones de seguridad. 7. No suscribir los contratos de vinculación de los equipos conforme a los parámetros establecidos en la reglamentación expedida por el Gobierno nacional para esta modalidad de servicio, en el caso de que los equipos no sean vinculados transitoriamente. 8. No disponer del Plan Estratégico de Seguridad Vial debidamente aprobado por la autoridad competente. 9. La negativa, obstrucción o resistencia a ser inspeccionado dentro de la visita administrativa para esclarecer hechos por parte de la autoridad competente, su delegado o comisionado. 10. No cumplir con los requisitos legales y reglamentarios para el transporte de mercancías peligrosas, siempre y cuando el remitente hubiese manifestado la calidad de las mercancías. 11. Incumplir cualquiera de las normas establecidas por el Ministerio de Transporte en sus disposiciones reglamentarias. 12. Realizar cualquier actividad en contravía del Estatuto Nacional del Transporte o sus reglamentos. 13. Negarse sin justa causa a prestar el servicio público de transporte 14. Permitir, autorizar o propiciar cobros adicionales, extralegales o ilegales como: cambio de cheques, pronto-pagos, cobros anticipados, asistencias en rutas, coimas o dádivas, entre otros a cargo del conductor y/o propietario con la empresa que otorgue el manifiesto de carga. 15. Propiciar o permitir actos de corrupción en la autorización de los despachos de carga por parte de funcionarios de la empresa o propietarios, conductores y/o tenedores de los vehículos de carga.	Con el propósito de generar un solo criterio en todo el proyecto de ley para todos los sujetos de sanción y evitar que se rompan los principios de igualdad y proporcionalidad, se unifica como criterio de la multa el intervalo en salarios mínimos tal como ya estaba aprobado para diferentes modalidades como las sociedades portuarias. Con ello, no solo se garantiza el principio de igualdad en los términos indicados sino también de la proporcionalidad entre la infracción y la sanción tal como ya lo ha indicado la Honorable Corte Constitucional, específicamente en materia de transporte en la Sentencia C-490 de 1997, máxime cuando el artículo 27 del presente proyecto prevé los criterios para la imposición de la sanción. De acuerdo con lo previsto por la Ley 336 de 1996, lo que autoriza a una empresa para prestar el servicio público de transporte es la **habilitación.**
Artículo 41. Serán sancionados los propietarios, tenedores o poseedores de vehículos de transporte público de carga, con multa equivalente a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), que incurran en las siguientes infracciones: 1. No mantener en el vehículo los distintivos, señales o elementos de seguridad que exigen los reglamentos para el transporte de cargas especiales, peligrosas o restringidas. 2. Prestar, a nombre de una empresa, el servicio de transporte de carga sin portar el Manifiesto único de Carga, salvo las excepciones legales.	**Artículo 41.** Serán sancionados los propietarios, tenedores o poseedores de vehículos de transporte público de carga, con multa **entre ocho (8) y** diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), que incurran en las siguientes infracciones: 1. No mantener en el vehículo los distintivos, señales o elementos de seguridad que exigen los reglamentos para el transporte de cargas especiales, peligrosas o restringidas. 2. Prestar, a nombre de una empresa, el servicio de transporte de carga sin portar el Manifiesto único de Carga, salvo las excepciones legales.	Con el propósito de generar un solo criterio en todo el proyecto de ley para todos los sujetos de sanción y evitar que se rompan los principios de igualdad y proporcionalidad, se unifica como criterio de la multa el intervalo en salarios mínimos tal como ya estaba aprobado para diferentes modalidades como las sociedades portuarias.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
3. Permitir o prestar, a nombre de una empresa, el servicio en vehículos no homologados por el Ministerio de Transporte o quien haga sus veces. 4. Negarse a realizar la actividad de transporte de carga sin justa causa. 5. Estacionar los equipos en lugares que impidan el ingresos a centros logísticos, puertos o en sitios no permitidos. 6. Transportar mercancía que supere los límites de pesos y dimensiones establecidos por las disposiciones legales o reglamentarias, sin portar los respectivos permisos	3. Permitir o prestar, a nombre de una empresa, el servicio en vehículos no homologados por el Ministerio de Transporte o quien haga sus veces. 4. Negarse a realizar la actividad de transporte de carga sin justa causa. 5. Estacionar los equipos en lugares que impidan el ingresos a centros logísticos, puertos o en sitios no permitidos. 6. Transportar mercancía que supere los límites de ~~**pesos y**~~ dimensiones establecidos por las disposiciones legales o reglamentarias, sin portar los respectivos permisos. 7. **Numeral nuevo. 7. En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas de transporte.**	Se modifica el numeral 6 ya que la infracción para el sobre peso ya se encuentra prevista como infracción especial en un artículo posterior. (Artículo 43). Se adiciona un nuevo numeral, con una infracción genérica para todas las modalidades en cuanto a la violación de las normas del transporte. Se trae exactamente la misma redacción del actual literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 declarado exequible por la Corte Constitucional a través de la Sentencia C-490 de 1997.
Artículo 42. Serán sancionados con multa de treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), los remitentes, destinatarios y/o generadores de la carga, que incurran en las siguientes infracciones: 1. Contratar la prestación del Servicio público de transporte terrestre automotor de carga, con empresas de transporte o personas no habilitadas. 2. Contratar la prestación del servicio directamente con el propietario, poseedor o tenedor de un vehículo de servicio público o de servicio particular, salvo lo establecido en el Decreto 2044 del 30 de septiembre de 1988 o las normas que lo aclaren, adicionen, modifiquen o deroguen. 3. No disponer de las condiciones necesarias para el cargue o descargue de los bienes objeto del transporte. 4. Retardar, sin justa causa, el cargue o descargue de las mercancías objeto del transporte en el origen o el destino 5. No cancelar el flete dentro de los plazos previstos en la Ley, o en el contrato de transporte o suministro de transporte. 6. No cumplir con las normas de cargue, descargue, rotulado, etiquetado, embalajes, envase y disposición final de las mercancías, cuando requieren condiciones especiales para su transporte. 7. No informar a la empresa de transporte la calidad de mercancía peligrosa de la carga. 8. No dar registro, certificación e información de los pesos y dimensiones de la carga transportada~~.~~ 9. Permitir, facilitar, estimular, propiciar, autorizar o exigir el transporte de mercancías con pesos o dimensiones superior al establecido por las disposiciones legales o reglamentarias. **Parágrafo.** Los procesos de cargue, descargue, disposición, manejo o embalaje de la carga será responsabilidad del generador de la carga, sea remitente o destinatario de la carga, de acuerdo con lo establecido por el Código de Comercio.	**Artículo 42.** Serán sancionados con multa **entre veinticinco (25) y** treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), los remitentes, destinatarios y/o generadores de la carga, que incurran en las siguientes infracciones: 1. Contratar la prestación del Servicio público de transporte terrestre automotor de carga, con empresas de transporte o personas no habilitadas. 2. Contratar la prestación del servicio directamente con el propietario, poseedor o tenedor de un vehículo de servicio público o de servicio particular, salvo ~~**lo establecido en el Decreto 2044 del 30 de septiembre de 1988 o las normas que lo aclaren, adicionen, modifiquen o deroguen.**~~ **en los casos expresamente autorizados por las normas de transporte**. 3. No disponer de las condiciones necesarias para el cargue o descargue de los bienes objeto del transporte 4. Retardar, sin justa causa, el cargue o descargue de las mercancías objeto del transporte en el origen o el destino 5. No cancelar el flete dentro de los plazos previstos en la Ley, o en el contrato de transporte o suministro de transporte. 6. No cumplir con las normas de cargue, descargue, rotulado, etiquetado, embalajes, envase y disposición final de las mercancías, cuando requieren condiciones especiales para su transporte. 7. No informar a la empresa de transporte la calidad de mercancía peligrosa de la carga. 8. No dar registro, certificación e información de los pesos y dimensiones de la carga transportada~~.~~ 9. Permitir, facilitar, estimular, propiciar, autorizar o exigir el transporte de mercancías con ~~**pesos**~~ **o** dimensiones superior al establecido por las disposiciones legales o reglamentarias. 10. **Numeral nuevo. No pagar los valores correspondientes por el cargue, descargue y trasbordo de la mercancía** 11. **Numeral nuevo. No cargar o descargar la mercancía dentro de los tiempos establecidos por la ley.** 12. **Numeral nuevo. En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas de transporte.**	Con el propósito de generar un solo criterio en todo el proyecto de ley para todos los sujetos de sanción y evitar que se rompan los principios de igualdad y proporcionalidad, se unifica como criterio de la multa el intervalo en salarios mínimos tal como ya estaba aprobado para diferentes modalidades como las sociedades portuarias. Con ello, no solo se garantiza el principio de igualdad en los términos indicados sino también de la proporcionalidad entre la infracción y la sanción tal como ya lo ha indicado la Honorable Corte Constitucional, específicamente en materia de transporte en la Sentencia C-490 de 1997, máxime cuando el artículo 27 del presente proyecto prevé los criterios para la imposición de la sanción. Se hace necesario realizar el ajuste en el numeral 2 salvaguardando lo exceptuado por ciertas normas de transporte que permiten, de manera excepcional la contratación directa entre generador de la carga y propietario poseedor o tenedor del vehículo como acontece en el Decreto 2044 de 1988 que lo autoriza cuando se trata del transporte de ciertos tipos de productos que tienen condiciones especiales en su producción o acarreo Se modifica el numeral 9 dado que la infracción para el sobre peso ya se encuentra prevista como infracción especial en un artículo posterior. (Artículo 43).

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
	Parágrafo. Los procesos de cargue, descargue, disposición, manejo o embalaje de la carga será responsabilidad del generador de la carga, sea remitente o destinatario de la carga, de acuerdo con lo establecido por el Código de Comercio.	Se adicionan dos numerales donde se estipulan claramente dos infracciones por incumplimiento de obligaciones operacionales Se adiciona un último numeral, sobre la infracción genérica de todas las modalidades de violación a las normas de transporte. Se trae exactamente la misma redacción del actual literal e del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 declarado exequible por la Corte Constitucional a través de la Sentencia C-490 de 1997.
Artículo 43. ***Del sobrepeso.*** Quien permita, facilite, estimule, propicien, autorice o exija el transporte de mercancías con peso superior al autorizado, sin portar el permiso correspondiente, serán sancionados conforme a los siguientes criterios: 1. Con multa equivalente a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), cuando exceda hasta el 30% del peso bruto máximo autorizado del vehículo 2. Con multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), cuando exceda del 30% y hasta el 50% del peso bruto máximo autorizado del vehículo. 3. Con multa equivalente a cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), cuando exceda en más del 50% del peso bruto máximo autorizado del vehículo. **Parágrafo.** Para efectos de la determinación de la multa, no se tendrá en cuenta el margen de tolerancia para la configuración vehicular respectiva.	**Artículo 43.** ***Del sobrepeso.*** Quien permita, facilite, estimule, propicie, autorice o exija el transporte de mercancías con peso superior al autorizado, sin portar el permiso correspondiente, será sancionado conforme a los siguientes criterios: 1. Con multa equivalente a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), cuando exceda hasta el **20%** del peso bruto máximo autorizado del vehículo. 2. Con multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), cuando exceda entre el ~~30~~ **21%** y hasta el ~~50~~ **49%** del peso bruto máximo autorizado del vehículo. 3. Con multa equivalente a treinta ~~50~~ **(30)** salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), cuando exceda en más del 50% del peso bruto máximo autorizado del vehículo. **Parágrafo.** Para efectos de la determinación de la multa, no se tendrá en cuenta el margen de tolerancia para la configuración vehicular respectiva.	Se modifican los porcentajes para efectos de hacer posible desde el punto de vista técnico y ajustar a la realidad los tres supuestos previstos dado que tal como estaba redactado anteriormente, solo sería aplicable la primera de las multas, es decir, en la gran mayoría de casos solo se aplicaría sanción de los 10 salarios mínimos, sin que se respetara el principio de proporcionalidad entre la infracción y sus efectos sobre la infraestructura de transporte.
Artículo 44. ***Del incumplimiento al régimen tarifario.*** Quien incremente o disminuya el régimen tarifario legalmente establecido será sancionado con multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) cuando el régimen tarifario se encuentre controlado.	**Artículo 44.** ***Del incumplimiento al régimen tarifario.*** Quien incremente o disminuya el régimen tarifario legalmente establecido será sancionado con multa **entre** veinte (20) **y treinta (30)** salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) cuando el régimen tarifario se encuentre controlado.	Con el propósito de generar un sólo criterio en todo el proyecto de ley para todos los sujetos de sanción y evitar que se rompa el principio de igualdad, se unifica como criterio de la multa el intervalo en salarios mínimos, tal como ya estaba aprobado para diferentes modalidades como las sociedades portuarias.
Artículo 45. Serán sancionados con multa de cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), los patios logísticos y/o de contenedores, que incurran en las siguientes infracciones: 1. No disponer de las condiciones operativas y de seguridad necesarias para el cargue y descargue de los productos. 2. No disponer de sistemas de control para el enturnamiento de los vehículos evitando congestiones o afectaciones a la infraestructura. 3. Otorgar un tratamiento discriminatorio o diferencial a los conductores de los vehículos en el enturnamiento. 4. No cumplir con las condiciones especiales para la manipulación o almacenamiento de mercancías peligrosas. 5. Incumplir con las condiciones mínimas de operación establecidas por la Ley~~,~~ o el reglamento~~.~~ 6. Realizar cualquier actividad en contravía de lo previsto por el Estatuto nacional del transporte, los reglamentos o las disposiciones que de acuerdo con sus competencias expida el Ministerio de transporte.	**Artículo 45.** Serán sancionados con multa **entre noventa (90) y** cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), los patios logísticos y/o de contenedores, que incurran en las siguientes infracciones: 1. No disponer de las condiciones operativas y de seguridad necesarias para el cargue y descargue de los productos. 2. No disponer de sistemas de control para el enturnamiento de los vehículos evitando congestiones o afectaciones a la infraestructura. 3. Otorgar un tratamiento discriminatorio o diferencial a los conductores de los vehículos en el enturnamiento. 4. No cumplir con las condiciones especiales para la manipulación o almacenamiento de mercancías peligrosas. 5. Incumplir con las condiciones mínimas de operación establecidas por la Ley~~,~~ o el reglamento~~.~~ 6. Realizar cualquier actividad en contravía de lo previsto por el Estatuto nacional del transporte, los reglamentos o las disposiciones que de acuerdo con sus competencias expida el Ministerio de transporte.	Con el propósito de generar un solo criterio en todo el proyecto de ley para todos los sujetos de sanción y evitar que se rompan los principios de igualdad y proporcionalidad, se unifica como criterio de la multa el intervalo en salarios mínimos tal como ya estaba aprobado para diferentes modalidades como las sociedades portuarias. Con ello, no solo se garantiza el principio de igualdad en los términos indicados sino también de la proporcionalidad entre la infracción y la sanción tal como ya lo ha indicado la Honorable Corte Constitucional, específicamente en materia de transporte en la Sentencia C-490 de 1997, máxime cuando el artículo 27 del presente proyecto prevé los criterios para la imposición de la sanción.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
Artículo 46. Serán sancionadas con multa equivalente a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte público terrestre automotor mixto y las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, que incurran en las siguientes infracciones: 1. No informar a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente, cualquier cambio de sede o domicilio. 2. No informar a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente, cualquier cambio que se realice en el contrato social o solidario. 3. No expedir, mínimo mensualmente, a los propietarios de los vehículos vinculados, un documento en el cual se discriminen los rubros y montos cobrados y pagados por cada concepto derivado del contrato de vinculación. 4. No suministrar a los usuarios información sobre los servicios ofrecidos, tarifas y horarios, o suministrar información engañosa, errada, inoportuna y/o incompleta. 5. No reportar semestralmente la relación del equipo con el cual presta el servicio público de transporte a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente. 6. No atender las peticiones, quejas o reclamos de los usuarios dentro de los plazos establecidos por el CPACA, o no disponer de los mecanismos necesarios para ello. 7. Permitir la operación de los vehículos, sin tener los elementos de identificación de rutas, el color o distintivo especial señalado por las autoridades para diferenciar el nivel de servicio o las tarifas que deben cobrar dichos automotores. 8. No capacitar anualmente a todo el personal de información, vigilancia, aseo, expendedores de tiquetes, conductores y personal afín, en materias relacionadas con la atención integral al pasajero con discapacidad. 9. No contar con el personal capacitado para la atención de personas con discapacidad.	**Artículo 46.** Serán sancionadas con multa **entre ocho (8) y** diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte público terrestre automotor mixto y las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, que incurran en las siguientes infracciones: 1. No informar a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente, cualquier cambio de sede o domicilio. 2. No informar a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente, cualquier cambio que se realice en el contrato social o solidario. 3. No expedir, mínimo mensualmente, a los propietarios de los vehículos vinculados, un documento en el cual se discriminen los rubros y montos cobrados y pagados por cada concepto derivado del contrato de vinculación. 4. No suministrar a los usuarios información sobre los servicios ofrecidos, tarifas y horarios, o suministrar información engañosa, errada, inoportuna y/o incompleta. 5. No reportar semestralmente la relación del equipo con el cual presta el servicio público de transporte a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente. 6. No atender las peticiones, quejas o reclamos de los usuarios dentro de los plazos establecidos por el CPACA, o no disponer de los mecanismos necesarios para ello. 7. Permitir la operación de los vehículos, sin tener los elementos de identificación de rutas, el color o distintivo especial señalado por las autoridades para diferenciar el nivel de servicio o las tarifas que deben cobrar dichos automotores 8. No capacitar anualmente a todo el personal de información, vigilancia, aseo, expendedores de tiquetes, conductores y personal afín, en materias relacionadas con la atención integral al pasajero con discapacidad. 9. No contar con el personal capacitado para la atención de personas con discapacidad.	Con el propósito de generar un solo criterio en todo el proyecto de ley para todos los sujetos de sanción y evitar que se rompan los principios de igualdad y proporcionalidad, se unifica como criterio de la multa el intervalo en salarios mínimos tal como ya estaba aprobado para diferentes modalidades como las sociedades portuarias. Con ello, no solo se garantiza el principio de igualdad en los términos indicados sino también de la proporcionalidad entre la infracción y la sanción tal como ya lo ha indicado la Honorable Corte Constitucional, específicamente en materia de transporte en la Sentencia C-490 de 1997, máxime cuando el artículo 27 del presente proyecto prevé los criterios para la imposición de la sanción
Artículo 47. Serán sancionadas con multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte público terrestre automotor mixto y las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, que incurran en las siguientes infracciones: 1. No suministrar la información que le sea requerida, por la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente, dentro de los plazos otorgados. 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.	**Artículo 47.** Serán sancionadas con multa **entre dieciocho (18) y** veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte público terrestre automotor mixto y las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, que incurran en las siguientes infracciones: 1. No suministrar la información que le sea requerida, por la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente, dentro de los plazos otorgados. 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.	Con el propósito de generar un solo criterio en todo el proyecto de ley para todos los sujetos de sanción y evitar que se rompan los principios de igualdad y proporcionalidad, se unifica como criterio de la multa el intervalo en salarios mínimos tal como ya estaba aprobado para diferentes modalidades como las sociedades portuarias. Con ello, no solo se garantiza el principio de igualdad en los términos indicados sino también de la proporcionalidad entre la infracción y la sanción tal como ya lo ha indicado la Honorable Corte Constitucional, específicamente en materia de transporte en la Sentencia C-490 de 1997, máxime cuando el artículo 27 del presente proyecto prevé los criterios para la imposición de la sanción

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
6. No suscribir los contratos de vinculación de los equipos conforme a los parámetros establecidos en la ley o el reglamento. 7. 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. 8. Negarse, sin justa causa, a prestar el servicio a personas con notoria discapacidad o movilidad reducida. 9. No iniciar la prestación del servicio en el término señalado en el acto administrativo correspondiente. 10. 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. 11. Negarse, sin justa causa legal, a expedir paz y salvo. 12. 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. 13. Obstaculizar la actuación de las autoridades de vigilancia, inspección y control. 14. No tener reglamentado el fondo de reposición. 15. Retener, por obligaciones contractuales o sin justa causa legal, los documentos que sustentan la operación de los vehículos. 16. 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. 17. No ejecutar los protocolos en caso de una emergencia o incidente para restablecer la normalidad. 18. No presentar oportunamente el reporte mensual de infractores.	6. No suscribir los contratos de vinculación de los equipos conforme a los parámetros establecidos en la ley o el reglamento. 7. 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. 8. Negarse, sin justa causa, a prestar el servicio a personas con notoria discapacidad o movilidad reducida. 9. No iniciar la prestación del servicio en el término señalado en el acto administrativo correspondiente. 10. 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. 11. Negarse, sin justa causa legal, a expedir paz y salvo 12. 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. 13. Obstaculizar la actuación de las autoridades de vigilancia, inspección y control. 14. No tener reglamentado el fondo de reposición **de acuerdo a lo previsto en la ley o el reglamento**. 15. Retener, por obligaciones contractuales o sin justa causa legal, los documentos que sustentan la operación de los vehículos. 16. 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. 17. No ejecutar los protocolos en caso de una emergencia o incidente para restablecer la normalidad 18. No presentar oportunamente el reporte mensual de infractores.	Se debe sujetar esta obligación a la ley y el reglamento en la medida que en la actualidad las empresas de transporte mixto no tienen la obligación de tener fondos de reposición.
Artículo 48. Serán sancionadas con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte público terrestre automotor mixto y las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, que incurran en las siguientes infracciones: 1. Permitir la prestación del servicio público de transporte en vehículos sin Tarjeta de Operación o con esta vencida. 2. Exigir, constreñir u obligar, directa o indirectamente, a los propietarios de los vehículos vinculados, a comprar acciones o participaciones de la empresa. 3. Exigir sumas de dinero por la expedición de paz y salvo, por la vinculación o desvinculación de los vehículos, sin perjuicio de las obligaciones contractuales. 4. Modificar el nivel de servicio autorizado. 5. Carecer o no implementar 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. 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	**Artículo 48.** Serán sancionadas con multa **entre veinticinco (25) y** treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte público terrestre automotor mixto y las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, que incurran en las siguientes infracciones: 1. Permitir la prestación del servicio público de transporte en vehículos sin Tarjeta de Operación o con esta vencida. 2. Exigir, constreñir u obligar, directa o indirectamente, a los propietarios de los vehículos vinculados, a comprar acciones o participaciones de la empresa. 3. Exigir sumas de dinero por la expedición de paz y salvo, por la vinculación o desvinculación de los vehículos, sin perjuicio de las obligaciones contractuales. 4. Modificar el nivel de servicio autorizado. 5. Carecer o no implementar 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. **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	Con el propósito de generar un solo criterio en todo el proyecto de ley para todos los sujetos de sanción y evitar que se rompan los principios de igualdad y proporcionalidad, se unifica como criterio de la multa el intervalo en salarios mínimos tal como ya estaba aprobado para diferentes modalidades como las sociedades portuarias. Con ello, no solo se garantiza el principio de igualdad en los términos indicados sino también de la proporcionalidad entre la infracción y la sanción tal como ya lo ha indicado la Honorable Corte Constitucional, específicamente en materia de transporte en la Sentencia C-490 de 1997, máxime cuando el artículo 27 del presente proyecto prevé los criterios para la imposición de la sanción.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
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.	gases; y que no demuestren un estado adecuado de llantas, del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos, y que no cumplan con las normas de emisiones contaminantes que establezcan las autoridades ambientales**; o que no cumplan con las previsiones que en materia de seguridad en el transporte público terrestre automotor establece la Resolución 315 de 2013 del Ministerio de Transporte o las normas que la adicionen, sustituyan o modifiquen.**	Se adiciona en el numeral 6 lo previsto por la Resolución 315 de 2013 del Ministerio de transporte teniendo presente que dicha disposición establece condiciones generales de seguridad para las empresas en cuanto al mantenimiento correctivo y preventivo de los vehículos con los cuales se presta el servicio de transporte
7. Exigir, constreñir u obligar, directa o indirectamente, a los propietarios de los vehículos vinculados o a los conductores, a cancelar valores superiores a los facturados por las compañías de seguro para cubrir la operación del transporte.	7. Exigir, constreñir u obligar, directa o indirectamente, a los propietarios de los vehículos vinculados o a los conductores, a cancelar valores superiores a los facturados por las compañías de seguro para cubrir la operación del transporte.	
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.	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.	
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.	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 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 operación de los equipos por personas sin licencia de conducción, sin la licencia requerida para el tipo de vehículo que se opera o con licencia de conducción vencida, suspendida o cancelada.	
11. Permitir la prestación del servicio en vehículos conducidos por personas que hayan consumido alcohol o bajo efectos de sustancias alucinógenas.	11. Permitir la prestación del servicio en vehículos conducidos por personas que hayan consumido alcohol o bajo efectos de sustancias **psicoactivas**.	Se cambia la palabra alucinógena por psicoactivas por estar incorporada en una proposición aprobada por mayoría en la Comisión Sexta, además en la Ley 1696 de 2013 se considera el alcohol como un tipo de sustancia psicoactivas
12. 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.	12. 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.	
13. Permitir el despacho de vehículos o la prestación del servicio público de transporte excediendo la capacidad transportadora autorizada a la empresa.	13. Permitir el despacho de vehículos o la prestación del servicio público de transporte excediendo la capacidad transportadora autorizada a la empresa.	
14. No mantener en operación los mínimos de capacidad transportadora autorizada.	14. No mantener en operación los mínimos de capacidad transportadora autorizada.	
15. Permitir la prestación del servicio excediendo el número de pasajeros, de conformidad con lo establecido en la Ficha Técnica de Homologación del vehículo.	15. Permitir la prestación del servicio excediendo el número de pasajeros, de conformidad con lo establecido en la Ficha Técnica de Homologación del vehículo.	
16. Despachar servicios en rutas o recorridos no autorizados.	16. Despachar servicios en rutas o recorridos no autorizados.	
17. Alterar la tarifa, cuando esta se encuentre regulada.	17. Alterar la tarifa, cuando esta se encuentre regulada.	
18. Permitir o tolerar el cambio del recorrido o trazado de la ruta que le ha sido autorizado.	18. Permitir o tolerar el cambio del recorrido o trazado de la ruta que le ha sido autorizado.	
19. Negarse, sin justa causa, a expedir oportunamente la Planilla de Despacho.	19. Negarse, sin justa causa, a expedir oportunamente la Planilla de Despacho.	
20. Cobrar valor alguno por la expedición de la Planilla de Despacho.	20. Cobrar valor alguno por la expedición de la Planilla de Despacho.	
21. Suscribir los contratos de vinculación de los equipos en condiciones tales que contravengan las disposiciones de la ley y los reglamentos.	21. Suscribir los contratos de vinculación de los equipos en condiciones tales que contravengan las disposiciones de la ley y los reglamentos.	
22. No implementar los programas de salud ocupacional y no realizar las evaluaciones médicas periódicas programadas, de conformidad con lo establecido por el Ministerio de Transporte.	22. No implementar los programas de salud ocupacional y no realizar las evaluaciones médicas periódicas programadas, de conformidad con lo establecido por el Ministerio de Transporte.	
23. Disminuir injustificadamente el servicio autorizado en más de un 50% de acuerdo a los permisos de operación por más de quince (15) días consecutivos.	23. Disminuir injustificadamente el servicio autorizado en más de un 50% de acuerdo a los permisos de operación por más de quince (15) días consecutivos.	
24. Dar uso indebido y/o manejar irregularmente, los dineros recaudados para el fondo de reposición.	24. Dar uso indebido y/o manejar irregularmente, los dineros recaudados para el fondo de reposición.	

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
25. No tener en operación el parque automotor mínimo accesible, de acuerdo a la ley o el reglamento.	25. No tener en operación el parque automotor mínimo accesible, de acuerdo a la ley o el reglamento.	
26. No contratar los conductores de los equipos con los cuales se presta el servicio público.	26. No contratar los conductores de los equipos con los cuales se presta el servicio público.	
27. 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.	27. 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.	
28. No tener Fondo de Reposición, ni reportar ante la autoridad competente los valores consignados, exceptuando las empresas que no tienen la obligación de constituir fondos.	**28.** No tener Fondo de Reposición, ni reportar ante la autoridad competente los valores consignados, exceptuando las empresas que no tienen la obligación de constituir fondos **de acuerdo con las normas**	Se sujeta la infracción de los fondos a la regulación
29. 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.	29. 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.	
30. Prestar un servicio no autorizado	30. Prestar un servicio no autorizado.	
31. No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente.	31. No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente.	
32. 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.	32. 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.	
33. No disponer del Plan Estratégico de Seguridad Vial debidamente aprobado por la autoridad competente.	33. No disponer del Plan Estratégico de Seguridad Vial debidamente aprobado por la autoridad competente.	
34. Incumplir cualquiera de las normas establecidas por el Ministerio de Transporte en sus disposiciones reglamentarias.	34. Incumplir cualquiera de las normas establecidas por el Ministerio de Transporte en sus disposiciones reglamentarias.	
35. Realizar cualquier actividad en contravía del Estatuto Nacional del Transporte o sus reglamentos.	35. Realizar cualquier actividad en contravía del Estatuto Nacional del Transporte o sus reglamentos.	
36. 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.	36. 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. **No obstante lo anterior, las empresas de transporte podrán adoptar, con cargo al contrato de vinculación, seguros adicionales que tengan como finalidad asegurar la indemnización de las víctimas de siniestros.**	Se adiciona un texto en el numeral 36 que autoriza a las empresas de transporte para que puedan implementar pólizas de seguro adicionales para garantizar la indemnización de las víctimas (seguros de segunda capa)
37. Negarse sin justa causa a prestar el servicio	37. Negarse sin justa causa a prestar el servicio	
38. Utilizar, permitir, patrocinar, tolerar o practicar el pregoneo o actos similares y emplear sistemas o mecanismos que coarten al usuario la libertad de elección de la empresa transportadora de su preferencia para promover la venta de tiquetes dentro de las terminales de Transporte.	38. Utilizar, permitir, patrocinar, tolerar o practicar el pregoneo o actos similares y emplear sistemas o mecanismos que coarten al usuario la libertad de elección de la empresa transportadora de su preferencia para promover la venta de tiquetes dentro de las terminales de Transporte.	
39. Permitir que el conductor aprovisione o manipule el vehículo con gasolina, ACPM o gas propano al tiempo que lleve pasajeros en su interior.	39. Permitir que el conductor aprovisione o manipule el vehículo con gasolina, ACPM o gas propano al tiempo o que lleve pasajeros en su interior.	

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
SECCIÓN 2 **Propietarios, Conductores; Poseedores o Tenedores de los Vehículos de Transporte Mixto y Transporte de Pasajeros por Carretera** **Artículo 49.** Serán sancionados los propietarios, **conductores,** poseedores o tenedores de vehículos de transporte público terrestre automotor mixto de radio de acción nacional y de los vehículos de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, con multa equivalente a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), que incurran en las siguientes infracciones: 1. No mantener el vehículo en óptimas condiciones de operación y seguridad. 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. Prestar un servicio no autorizado. 5. No hacer el aporte correspondiente al fondo de reposición. 6. Negarse a prestar el servicio sin causa justificada. 7. Realizar la actividad del transporte en un radio de acción diferente al autorizado. 8. No portar la Planilla de Despacho en las rutas autorizadas. 9. No portar la planilla de viaje ocasional cuando se presta el servicio en rutas no autorizadas a la empresa. 10. No portar la Tarjeta de Operación, portarla vencida o cuando hubiese quedado sin efectos por la desvinculación del vehículo. 11. Cuando el conductor del equipo no haya cumplido con lo preceptuado en el artículo 3° de la presente ley, respecto a las evaluaciones médicas periódicas programadas. **Parágrafo.** Serán sancionados los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte público terrestre automotor mixto de radio de acción nacional y de los vehículos de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, con multa de tres (3) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) que no mantengan el vehículo en óptimas condiciones de comodidad, higiene y aseo.	**SECCIÓN 2** **Propietarios, ~~Conductores,~~ Poseedores o Tenedores de los Vehículos de Transporte Mixto y Transporte de Pasajeros por Carretera** **Artículo 49.** Serán sancionados los propietarios, **~~conductores~~,** poseedores o tenedores de vehículos de transporte público terrestre automotor mixto de radio de acción nacional y de los vehículos de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, con multa entre ocho (8) y diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), que incurran en las siguientes infracciones: 1. No mantener el vehículo en óptimas condiciones de operación y seguridad. 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. Prestar un servicio no autorizado 5. No hacer el aporte correspondiente al fondo de reposición. 6. Negarse a prestar el servicio sin causa justificada. 7. Realizar la actividad del transporte en un radio de acción diferente al autorizado. 8. No portar la Planilla de Despacho en las rutas autorizadas. 9. No portar la planilla de viaje ocasional cuando se presta el servicio en rutas no autorizadas a la empresa. 10. No portar la Tarjeta de Operación, portarla vencida o cuando hubiese quedado sin efectos por la desvinculación del vehículo. ~~11. **Cuando el conductor del equipo no haya cumplido con lo preceptuado en el artículo 3° de la presente ley, respecto a las evaluaciones médicas periódicas programadas**.~~ ~~12.~~ **Numeral nuevo. En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas de transporte** **Parágrafo.** Serán sancionados los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte público terrestre automotor mixto de radio de acción nacional y ~~**de los**~~ vehículos de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera ~~**con multa de tres (3) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv)**~~ que no mantengan el vehículo en óptimas condiciones de comodidad, higiene y aseo **de la siguiente manera:** **1. Multa de un (1) salario mínimo legal mensual vigente cuando el vehículo tenga una capacidad inferior a doce (12) pasajeros.** **2. Multa de dos (2) salario mínimo legal mensual vigente cuando el vehículo tenga una capacidad entre doce (12) y veinticuatro (24) pasajeros.** **3. Multa de tres (3) salario mínimo legal mensual vigente cuando el vehículo tenga una capacidad superior a veinticuatro (24) pasajeros.**	Se elimina la inclusión de los conductores dado que las infracciones para estos están previstas en el Código Nacional de Tránsito Con el propósito de generar un solo criterio en todo el proyecto de ley para todos los sujetos de sanción y evitar que se rompan los principios de igualdad y proporcionalidad, se unifica como criterio de la multa el intervalo en salarios mínimos tal como ya estaba aprobado para diferentes modalidades como las sociedades portuarias. Se elimina a los conductores dado que las infracciones previstas para quienes tripulan vehículos están previstas por el Código Nacional de Tránsito y podría estarse incurriendo en una doble sanción con lo cual se violaría el principio constitucional del "non bis in ídem" Se elimina el numeral 11 dado que esta infracción ya está prevista para las empresas de transporte y son estas las que deben implementar todos los mecanismos para que se cumpla con dicha obligación. Se adiciona un nuevo numeral, con una infracción genérica en todas las modalidades de violación a las normas de transporte. Se trae exactamente la misma redacción del actual literal e del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 declarado exequible por la Corte Constitucional a través de la Sentencia C-490 de 1997 Se ajusta la redacción del parágrafo para aplicar de manera proporcional las multas de acuerdo al tipo de vehículo y la afectación sobre el servicio.
Artículo 50. Serán sancionadas con multa equivalente a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte terrestre automotor especial, que incurran en las siguientes infracciones: 1. No informar a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente, cualquier cambio de sede o domicilio**,** principal o sus sucursales	**Artículo 50.** Serán sancionadas con multa **entre ocho (8) y** diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte terrestre automotor especial, que incurran en las siguientes infracciones: 1. No informar a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente, cualquier cambio de sede o domicilio, principal o sus sucursales	Con el propósito de generar un solo criterio en todo el proyecto de ley para todos los sujetos de sanción y evitar que se rompan los principios de igualdad y proporcionalidad, se unifica como criterio de la multa el intervalo en salarios mínimos tal como ya estaba aprobado para diferentes

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
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 en los plazos que determine la autoridad competente, la relación actualizada 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**,** al poseedor o locatario 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 o administración de la flota**.** 5. No suministrar a los usuarios información sobre los servicios ofrecidos suministrar información engañosa, errada, inoportuna y/o incompleta. 6. No atender las peticiones, quejas o reclamos de los usuarios dentro de los plazos establecidos por el CPACA, o no disponer de los mecanismos necesarios para ello. 7. 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. 8. 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. 9. 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. 10. No contar con el dispositivo, sistema o instrumento de control de velocidad de acuerdo con la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte o tener este en mal estado de funcionamiento. 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. **Parágrafo.** De las anteriores infracciones también se aplicará a las empresas de transporte de pasajeros colectivo y/o mixto, que de acuerdo con la reglamentación estén autorizadas para prestar el servicio escolar.	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 en los plazos que determine la autoridad competente, la relación actualizada 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, al propietario, al poseedor o locatario 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 o administración de la flota. 5. No suministrar a los usuarios información sobre los servicios ofrecidos suministrar información engañosa, errada, inoportuna y/o incompleta. 6. No atender las peticiones, quejas o reclamos de los usuarios dentro de los plazos establecidos por el CPACA, o no disponer de los mecanismos necesarios para ello. 7. 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. 8. 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. 9. 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. 10. No contar con el dispositivo, sistema o instrumento de control de velocidad de acuerdo con la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte o tener este en mal estado de funcionamiento. 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. **Parágrafo.** Las anteriores infracciones también se aplicará**n**, en lo que corresponda, a las empresas de transporte de pasajeros colectivo y/o mixto que de acuerdo con la reglamentación estén autorizadas para prestar el servicio escolar**, a los particulares que expresa y excepcionalmente estén autorizados para prestar este servicio en vehículos de servicio particular de acuerdo con la ley y el reglamento, y a los establecimientos educativos que tengan sus propios vehículos.**	modalidades como las sociedades portuarias. Con ello, no solo se garantiza el principio de igualdad en los términos indicados sino también de la proporcionalidad entre la infracción y la sanción tal como ya lo ha indicado la Honorable Corte Constitucional, específicamente en materia de transporte en la Sentencia C-490 de 1997, máxime cuando el artículo 27 del presente proyecto prevé los criterios para la imposición de la sanción El Decreto 348 de 2015 incluido en el Decreto 1079 del mismo año permite que en ciertas condiciones los particulares puedan prestar servicio escolar por ello deben extenderse las infracciones en lo que corresponda. Se ajusta el parágrafo para efectos de hacer extensivas las infracciones y las sanciones a otros sujetos que excepcionalmente estén autorizados para prestar este servicio, en lo que sea aplicable.
Artículo 51. Serán sancionadas con multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de Transporte Terrestre Automotor Especial, que incurran en las siguientes infracciones: 1. Exigir documentos adicionales a los establecidos en la ley o el reglamento, para el trámite de los documentos que soportan la operación de transporte. 2. No afiliar al sistema de seguridad social a los conductores, según lo prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia. **3.** No desarrollar, a través de las entidades autorizadas, los programas de medicina preventiva y capacitación establecidos por el Ministerio de Transporte.	**Artículo 51.** Serán sancionadas con multa **entre dieciocho (18) y** veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de Transporte Terrestre Automotor Especial, que incurran en las siguientes infracciones: 1. Exigir documentos adicionales a los establecidos en la ley o el reglamento, para el trámite de los documentos que soportan la operación de transporte. 2. No afiliar al sistema de seguridad social a los conductores, según lo prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia. **3.** No desarrollar, a través de las entidades autorizadas, los programas de medicina preventiva y capacitación establecidos por el Ministerio de Transporte.	Con el propósito de generar un solo criterio en todo el proyecto de ley para todos los sujetos de sanción y evitar que se rompan los principios de igualdad y proporcionalidad, se unifica como criterio de la multa el intervalo en salarios mínimos tal como ya estaba aprobado para diferentes modalidades como las sociedades portuarias. Con ello, no solo se garantiza el principio de igualdad en los términos indicados sino también de la proporcionalidad entre la infracción y la sanción tal como ya lo ha indicado la Honora-

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
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 prestación del servicio público de transporte en vehículos sin Tarjeta de Operación, sin portarla en el vehículo o con esta vencida. 8. No contar con el sistema de comunicaciones bidireccional exigido para la operación del servicio, o no tenerlo en perfecto estado de funcionamiento. 9. Prestar el servicio de transporte escolar, sin acompañante mayor de edad capacitado, mínimo en primeros auxilios. 10. 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. 11. No implementar el plan de rodamiento del parque automotor de la empresa o no reportar el plan de rodamiento en los plazos que determine la autoridad competente, o cuando sea modificado, a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente. 12. No suscribir los contratos de vinculación y/o de administración de flota de los equipos conforme a los parámetros establecidos en la ley o el reglamento. 13. 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. 14. Obstaculizar la actuación de las autoridades de vigilancia, inspección y control. **Parágrafo 1°.** Los numerales 4 y 12 serán también aplicables a las entidades educativas con equipos propios dedicados al transporte escolar. **Parágrafo 2°.** De las anteriores infracciones también se aplicará a las empresas de transporte de pasajeros colectivo y/o mixto, que de acuerdo con la reglamentación estén autorizadas para prestar el servicio escolar.	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 prestación del servicio público de transporte en vehículos sin Tarjeta de Operación, sin portarla en el vehículo o con esta vencida. 8. No contar con el sistema de comunicaciones bidireccional exigido para la operación del servicio, o no tenerlo en perfecto estado de funcionamiento. 9. Prestar el servicio de transporte escolar, sin acompañante mayor de edad capacitado, mínimo en primeros auxilios. **10.** ~~**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.**~~ 11. No implementar el plan de rodamiento del parque automotor de la empresa o no reportar el plan de rodamiento en los plazos que determine la autoridad competente, o cuando sea modificado, a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente. 12. No suscribir los contratos de vinculación y/o de administración de flota de los equipos conforme a los parámetros establecidos en la ley o el reglamento. 13. 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. 14. Obstaculizar la actuación de las autoridades de vigilancia, inspección y control. **Parágrafo. Las anteriores infracciones también se aplicarán, en lo que corresponda, a las empresas de transporte de pasajeros colectivo y/o mixto que de acuerdo con la reglamentación estén autorizadas para prestar el servicio escolar, a los particulares que expresa y excepcionalmente estén autorizados para prestar este servicio en vehículos de servicio particular de acuerdo con la ley y el reglamento, y a los establecimientos educativos que tengan sus propios vehículos.**	ble Corte Constitucional, específicamente en materia de transporte en la Sentencia C-490 de 1997, máxime cuando el artículo 27 del presente proyecto prevé los criterios para la imposición de la sanción Se elimina el numeral 10 toda vez que los equipos que operan esta modalidad de transporte no están obligados a contar con distintivos ni realizan rutas predeterminadas. Se ajusta el parágrafo para efectos de hacer extensivas las infracciones y las sanciones a otros sujetos que excepcionalmente estén autorizados para prestar este servicio, en lo que sea aplicable.
Artículo 52. Serán sancionadas con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de Transporte Terrestre Automotor Especial, que incurran en las siguientes infracciones: 1. Exigir, constreñir u obligar, directa o indirectamente, a los propietarios de los vehículos vinculados, a comprar acciones o participaciones de la empresa. 2. Exigir, constreñir u obligar, directa o indirectamente, a los propietarios de los vehículos vinculados o a los conductores, presentar y/o comprar seguros o productos adicionales a los establecidos en la ley o el reglamento para la operación del transporte.	**Artículo 52.** Serán sancionadas con multa **entre veinticinco (25) y** treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de Transporte Terrestre Automotor Especial, que incurran en las siguientes infracciones: 1. Exigir, constreñir u obligar, directa o indirectamente, a los propietarios de los vehículos vinculados, a comprar acciones o participaciones de la empresa. 2. Exigir, constreñir u obligar, directa o indirectamente, a los propietarios de los vehículos vinculados o a los conductores, presentar y/o comprar seguros o productos adicionales a los establecidos en la ley o el reglamento para la operación del transporte. **No obstante lo anterior, las empresas de transporte podrán adoptar, con cargo al contrato de vinculación, seguros adicionales que tengan como finalidad asegurar la indemnización de las víctimas de siniestros.**	Con el propósito de generar un solo criterio en todo el proyecto de ley para todos los sujetos de sanción y evitar que se rompan los principios de igualdad y proporcionalidad, se unifica como criterio de la multa el intervalo en salarios mínimos tal como ya estaba aprobado para diferentes modalidades como las sociedades portuarias. Se autoriza para que las empresas de transporte puedan implementar pólizas de seguro adicionales para garantizar la indemnización de las víctimas, (SEGUROS DE SEGUNDA CAPA)

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
3. Exigir sumas de dinero por la expedición de paz y salvo, por la vinculación o desvinculación de los vehículos.	3. Exigir sumas de dinero por la expedición de paz y salvo, por la vinculación o desvinculación de los vehículos.	
4. 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.	4. 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; y que no demuestren un estado adecuado de llantas, del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos, y que no cumplan con las normas de emisiones contaminantes que establezcan las autoridades ambientales**; o que no cumplan con las previsiones que en materia de seguridad en el transporte público terrestre automotor establece la Resolución 315 de 2013 del Ministerio de Transporte o las normas que la adicionen, sustituyan o modifiquen.**	Se adiciona en el numeral 4 lo previsto por la Resolución 315 de 2013 del Ministerio de transporte teniendo presente que dicha disposición establece condiciones generales de seguridad para las empresas en cuanto al mantenimiento correctivo y preventivo de los vehículos con los cuales se presta el servicio de transporte
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.	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.	
6. 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.	6. 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.	
7. 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.	7. 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.	Lo que acredita la idoneidad es la licencia, por lo tanto por coherencia normativa se debe suprimir la previsión.
8. Permitir la prestación del servicio en vehículos conducidos por personas que hayan consumido alcohol o bajo efectos de sustancias psicoactivas.	8. Permitir la prestación del servicio en vehículos conducidos por personas que hayan consumido alcohol o bajo efectos de sustancias psicoactivas.	
9. No contratar directamente los conductores de los equipos con los cuales se presta el servicio público.	9. No contratar directamente los conductores de los equipos con los cuales se presta el servicio público.	
10. 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.	10. 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.	
11. No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente.	11. No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente.	
12. Negarse, sin justa causa, a expedir oportunamente el extracto de contrato.	12. Negarse, sin justa causa, a expedir oportunamente el extracto de contrato.	
13. Cobrar valor alguno por la expedición del extracto de contrato.	13. Cobrar valor alguno por la expedición del extracto de contrato.	
14. Expedir Extractos del Contrato sin la existencia real de los mismos.	14. Expedir Extractos del Contrato sin la existencia real de los mismos.	
15. No implementar los programas de salud ocupacional y no realizar las evaluaciones médicas periódicas programadas, de conformidad con lo establecido por el Ministerio de Transporte.	15. No implementar los programas de salud ocupacional y no realizar las evaluaciones médicas periódicas programadas, de conformidad con lo establecido por el Ministerio de Transporte.	
16. Permitir la prestación del servicio sin llevar el Extracto del Contrato debida y totalmente diligenciado por la empresa, o con tachaduras o enmendaduras	16. Permitir la prestación del servicio sin llevar el Extracto del Contrato debida y totalmente diligenciado por la empresa, o con tachaduras o enmendaduras	
17. Prestar un servicio no autorizado.	17. Prestar un servicio no autorizado.	
18. Despachar servicios sin cumplir con las disposiciones legales o reglamentarias.	18. Despachar servicios sin cumplir con las disposiciones legales o reglamentarias.	
19. No tener Fondo de Reposición, ni reportar ante la autoridad competente los valores consignados.	19. No tener Fondo de Reposición, ni reportar ante la autoridad competente los valores consignados.	
20. Permitir la prestación del servicio, llevando pasajeros de pie o excediendo la capacidad autorizada en número de pasajeros, establecida en la tarjeta de operación.	20. Permitir la prestación del servicio, llevando pasajeros de pie o excediendo la capacidad autorizada en número de pasajeros, establecida en la tarjeta de operación.	

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
21. Permitir la prestación del servicio público de transporte excediendo la capacidad transportadora autorizada 22. No mantener en operación los mínimos de capacidad transportadora autorizada en un término superior a 120 días calendario. 23. Alterar la tarifa, cuando esta se encuentre regulada. 24. No tener en operación el parque automotor mínimo accesible, de acuerdo a la ley o el reglamento. 25. Carecer o no implementar un programa y sistema de mantenimiento preventivo y correctivo para los vehículos vinculados, el cual debe ser reportado en los plazos establecidos por la autoridad competente a la autoridad inspección, vigilancia y control de transporte competente. 26. 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. 27. 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. 28. No disponer del Plan Estratégico de Seguridad Vial debidamente aprobado por la autoridad competente. 29. Incumplir cualquiera de las normas establecidas por el Ministerio de Transporte en sus disposiciones reglamentarias. 30. Realizar cualquier actividad que viole el Estatuto Nacional del Transporte o sus reglamentos. 31. No diseñar ni cumplir con programas de salud ocupacional y de capacitación a todo el personal de información, vigilancia, aseo, conductores y personal afín, en materias relacionadas con la atención integral al pasajero con discapacidad**,** en especial para usuarios con movilidad reducida. 32. 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. 33. No contar con el personal capacitado para la atención de personas con discapacidad. 34. Negarse, sin justa causa, a prestar el servicio a personas con notoria discapacidad o movilidad reducida. 35. Permitir que el conductor aprovisione o manipule el vehículo con gasolina, ACPM o gas propano, al tiempo que lleve pasajeros en su interior. 36. Permitir y, o prestar el servicio de transporte para personas en condiciones de discapacidad en vehículos no acondicionados, accesibles y homologados, de acuerdo con lo previsto por la ley y, o el reglamento. **Parágrafo 1°.** De las anteriores infracciones también se aplicará a las empresas de transporte de pasajeros colectivo y/o mixto, que de acuerdo con la reglamentación estén autorizadas para prestar el servicio escolar. **Parágrafo 2°.** Los numerales 6, 7 y 25 serán también aplicables a las entidades educativas con equipos propios dedicados al transporte escolar.	21. Permitir la prestación del servicio público de transporte excediendo la capacidad transportadora autorizada. 22. No mantener en operación los mínimos de capacidad transportadora autorizada en un término superior a 120 días calendario. 23. Alterar la tarifa, cuando esta se encuentre regulada. 24. No tener en operación el parque automotor mínimo accesible, de acuerdo a la ley o el reglamento. 25. Carecer o no implementar un programa y sistema de mantenimiento preventivo y correctivo para los vehículos vinculados, el cual debe ser reportado en los plazos establecidos por la autoridad competente a la autoridad inspección, vigilancia y control de transporte competente. 26. 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. 27. 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. 28. No disponer del Plan Estratégico de Seguridad Vial debidamente aprobado por la autoridad competente. 29. Incumplir cualquiera de las normas establecidas por el Ministerio de Transporte en sus disposiciones reglamentarias. 30. Realizar cualquier actividad que viole el Estatuto Nacional del Transporte o sus reglamentos. 31. No diseñar ni cumplir con programas de salud ocupacional y de capacitación a todo el personal de información, vigilancia, aseo, conductores y personal afín, en materias relacionadas con la atención integral al pasajero con discapacidad**,** en especial para usuarios con movilidad reducida. 32. 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 animal de compañía y la tipología del respectivo vehículo permitan su transporte en forma normal. 33. No contar con el personal capacitado para la atención de personas con discapacidad. 34. Negarse, sin justa causa, a prestar el servicio a personas con notoria discapacidad o movilidad reducida. 35. Permitir que el conductor aprovisione o manipule el vehículo con gasolina, ACPM o gas propano, al tiempo que lleve pasajeros en su interior. 36. Permitir y, o prestar el servicio de transporte para personas en condiciones de discapacidad en vehículos no acondicionados, accesibles y homologados, de acuerdo con lo previsto por la ley y, o el reglamento. **<u>Parágrafo. Las anteriores infracciones también se aplicarán, en lo que corresponda, a las empresas de transporte de pasajeros colectivo y/o mixto que de acuerdo con la reglamentación estén autorizadas para prestar el servicio escolar, a los particulares que expresa y excepcionalmente estén autorizados para prestar este servicio en vehículos de servicio particular de acuerdo con la ley y el reglamento, y a los establecimientos educativos que tengan sus propios vehículos.</u>**	Con respecto al parágrafo de este articulo debemos decir lo siguiente: El Decreto 348 de 2015 incluido en el Decreto 1079 del mismo año permite que en ciertas condiciones los particulares puedan prestar servicio escolar por ello deben extenderse las infracciones en lo que corresponda A los establecimientos educativos no solo le son aplicables las infracciones indicadas en dichos numerales sino también otras del articulo por ello se unifican en el mismo parágrafo con los otros que pueden prestar el servicio especial en sus diversas modalidades. Se unen los dos parágrafos para una mejor redacción.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
Artículo 53. Serán sancionados con multa equivalente a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de Transporte Terrestre Automotor Especial, que incurran en las siguientes infracciones: 1. No mantener el vehículo en óptimas condiciones de operación, seguridad, comodidad y aseo. 2. No contar con el dispositivo, sistema o instrumento de control de velocidad de acuerdo con la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte 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 encuentre en perfecto estado de funcionamiento. 5. No retirar los distintivos de la empresa de la cual se desvincula. 6. Realizar la operación sin llevar el Extracto del Contrato debida y totalmente diligenciado por la empresa, o con tachaduras o enmendaduras.	**Artículo 53.** Serán sancionados con multa **entre ocho (8) y** diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de Transporte Terrestre Automotor Especial, que incurran en las siguientes infracciones: 1. No mantener el vehículo en óptimas condiciones de operación **y** seguridad~~, comodidad y aseo~~. 2. No contar con el dispositivo, sistema o instrumento de control de velocidad de acuerdo con la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte 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 encuentre en perfecto estado de funcionamiento. 5. No retirar los distintivos de la empresa de la cual se desvincula. 6. Realizar la operación sin llevar el Extracto del Contrato debida y totalmente diligenciado por la empresa, o con tachaduras o enmendaduras. 7. **Numeral nuevo. En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas de transporte** **Parágrafo. Serán sancionados los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte público terrestre automotor especial que no mantengan el vehículo en óptimas condiciones de comodidad, higiene y aseo de la siguiente manera:** **1. Multa de un (1) salario mínimo legal mensual vigente cuando el vehículo tenga una capacidad inferior a doce (12) pasajeros.** **2. Multa de dos (2) salario mínimo legal mensual vigente cuando el vehículo tenga una capacidad entre doce (12) y veinticuatro (24) pasajeros.** **3. Multa de tres (3) salario mínimo legal mensual vigente cuando el vehículo tenga una capacidad superior a veinticuatro (24) pasajeros.**	Con el propósito de generar un solo criterio en todo el proyecto de ley para todos los sujetos de sanción y evitar que se rompan los principios de igualdad y proporcionalidad, se unifica como criterio de la multa el intervalo en salarios mínimos tal como ya estaba aprobado para diferentes modalidades como las sociedades portuarias. Se debe diferenciar la seguridad de la comodidad para garantizar el principio de la proporcionalidad entre la infracción y la sanción. Se adiciona un nuevo numeral, sobre la infracción genérica de todas las modalidades de violación a las normas de transporte. Se trae exactamente la misma redacción del actual literal e del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 declarado exequible por la Corte Constitucional a través de la Sentencia C-490 de 1997. Se agrega un parágrafo para facilitar claramente la aplicación de manera proporcional de las multas de acuerdo al tipo de vehículo y la afectación sobre el servicio.
Artículo 54. Serán sancionadas con multa equivalente a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros urbano colectivo municipal, distrital o metropolitano, que incurran en las siguientes infracciones: 1. No informar a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente, cualquier cambio que se realice en el contrato social o solidario. 2. No informar a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente, cualquier cambio de sede o domicilio. 3. No reportar en los plazos previstos por la autoridad competente, 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.	**Artículo 54.** Serán sancionadas con multa **entre ocho (8) y** diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros urbano colectivo municipal, distrital o metropolitano, que incurran en las siguientes infracciones: 1. No informar a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente, cualquier cambio que se realice en el contrato social o solidario. 2. No informar a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente, cualquier cambio de sede o domicilio. 3. No reportar en los plazos previstos por la autoridad competente, 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.	Con el propósito de generar un solo criterio en todo el proyecto de ley para todos los sujetos de sanción y evitar que se rompan los principios de igualdad y proporcionalidad, se unifica como criterio de la multa el intervalo en salarios mínimos tal como ya estaba aprobado para diferentes modalidades como las sociedades portuarias. Con ello, no solo se garantiza el principio de igualdad en los términos indicados sino también de la proporcionalidad entre la infracción y la sanción tal como ya lo ha indicado la Honorable Corte Constitucional, específicamente en materia de transporte en la Sentencia C-490 de 1997, máxime cuando el artículo 27 del presente proyecto prevé los criterios para la imposición de la sanción

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
5. Permitir la operación de los vehículos, sin tener los elementos de identificación de rutas, el color o distintivo especial señalado por las autoridades para diferenciar el nivel de servicio o las tarifas que deben cobrar dichos automotores. 6. No capacitar anualmente a todo el personal de información, vigilancia, aseo, expendedores de tiquetes, conductores y personal afín, en materias relacionadas con la atención integral al pasajero con discapacidad. 7. Negarse a prestar el servicio a personas con discapacidad acompañadas de su perro de asistencia, siempre y cuando este último vaya provisto del distintivo especial indicativo que se establezca, y las características del perro y la tipología del respectivo vehículo permitan su transporte en forma normal. 8. No suministrar a los usuarios información sobre los servicios ofrecidos, tarifas y horarios, o suministrar información engañosa, errada, inoportuna y/o incompleta. 9. No atender las peticiones, quejas o reclamos de los usuarios dentro de los plazos establecidos por el CPACA, o no disponer de los mecanismos necesarios para ello. 10. No contar con el personal capacitado para la atención de personas con discapacidad.	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 animal de compañía de asistencia, siempre y cuando este último vaya provisto del distintivo especial indicativo que se establezca, y las características del animal de compañía y la tipología del respectivo vehículo permitan su transporte en forma normal. 8. No suministrar a los usuarios información sobre los servicios ofrecidos, tarifas y horarios, o suministrar información engañosa, errada, inoportuna y/o incompleta. 9. No atender las peticiones, quejas o reclamos de los usuarios dentro de los plazos establecidos por el CPACA, o no disponer de los mecanismos necesarios para ello. 10. No contar con el personal capacitado para la atención de personas con discapacidad.	
Artículo 55. Serán sancionadas con multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte de pasajeros urbanos colectivos municipales, 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 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. Retener, por obligaciones contractuales o sin justa causa legal, los documentos que sustentan la operación de los vehículos.	**Artículo 55.** Serán sancionadas con multa **entre dieciocho (18) y** veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte de pasajeros urbanos colectivos municipales, 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 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. Retener, por obligaciones contractuales o sin justa causa legal, los documentos que sustentan la operación de los vehículos.	Con el propósito de generar un solo criterio en todo el proyecto de ley para todos los sujetos de sanción y evitar que se rompan los principios de igualdad y proporcionalidad, se unifica como criterio de la multa el intervalo en salarios mínimos tal como ya estaba aprobado para diferentes modalidades como las sociedades portuarias. Con ello, no solo se garantiza el principio de igualdad en los términos indicados sino también de la proporcionalidad entre la infracción y la sanción tal como ya lo ha indicado la Honorable Corte Constitucional, específicamente en materia de transporte en la Sentencia C-490 de 1997, máxime cuando el artículo 27 del presente proyecto prevé los criterios para la imposición de la sanción

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
11. No implementar el plan de rodamiento del parque automotor de la empresa, o no reportar el plan de rodamiento en los plazos establecidos por la autoridad competente, o cuando sea modificado, a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente. 12. No desarrollar, a través de las entidades autorizadas, los programas de medicina preventiva y capacitación establecidos por el Ministerio de Transporte. 13. Obstaculizar la actuación de las autoridades de vigilancia, inspección y control. 14. No tener Fondo de Reposición.	11. No implementar el plan de rodamiento del parque automotor de la empresa, o no reportar el plan de rodamiento en los plazos establecidos por la autoridad competente, o cuando sea modificado, a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente. 12. No desarrollar, a través de las entidades autorizadas, los programas de medicina preventiva y capacitación establecidos por el Ministerio de Transporte. 13. Obstaculizar la actuación de las autoridades de vigilancia, inspección y control. 14. No tener Fondo de Reposición.	
Artículo 56. Serán sancionadas con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte de pasajeros urbanos colectivos municipales, 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, por la vinculación o desvinculación de los vehículos. 4. Modificar el nivel de servicio autorizado. 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.	**Artículo 56.** Serán sancionadas con multa **entre veinticinco (25) y** treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte de pasajeros urbanos colectivos municipales, 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, por la vinculación o desvinculación de los vehículos. 4. Modificar el nivel de servicio autorizado. 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; y que no demuestren un estado adecuado de llantas, del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos, y que no cumplan con las normas de emisiones contaminantes que establezcan las autoridades ambientales**; o que no cumplan con las previsiones que en materia de seguridad en el transporte público terrestre automotor establece la Resolución 315 de 2013 del Ministerio de Transporte o las normas que la adicionen, sustituyan o modifiquen**.	Con el propósito de generar un solo criterio en todo el proyecto de ley para todos los sujetos de sanción y evitar que se rompan los principios de igualdad y proporcionalidad, se unifica como criterio de la multa el intervalo en salarios mínimos tal como ya estaba aprobado para diferentes modalidades como las sociedades portuarias. Con ello, no solo se garantiza el principio de igualdad en los términos indicados sino también de la proporcionalidad entre la infracción y la sanción tal como ya lo ha indicado la Honorable Corte Constitucional, específicamente en materia de transporte en la Sentencia C-490 de 1997, máxime cuando el artículo 27 del presente proyecto prevé los criterios para la imposición de la sanción Se adiciona en el numeral 6 lo previsto por la Resolución 315 de 2013 del Ministerio de transporte teniendo presente que dicha disposición establece condiciones generales de seguridad para las empresas en cuanto al mantenimiento correctivo y preventivo de los vehículos con los cuales se presta el servicio de transporte
6. No cumplir con la reglamentación que sobre recaudo electrónico de tarifa y control de flota expida la autoridad de transporte municipal, distrital o metropolitana de acuerdo al radio de acción de la respectiva modalidad. 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. 9. No mantener vigentes las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas por la ley o los reglamentos.	6. No cumplir con la reglamentación que sobre recaudo electrónico de tarifa y control de flota expida la autoridad de transporte municipal, distrital o metropolitana de acuerdo al radio de acción de la respectiva modalidad. 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. **No obstante lo anterior, las empresas de transporte podrán adoptar, con cargo al contrato de vinculación, seguros adicionales que tengan como finalidad asegurar la indemnización de las víctimas de siniestros.** 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. 9. No mantener vigentes las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas por la ley o los reglamentos.	Se autoriza el que las empresas de transporte puedan implementar pólizas de seguro adicionales para garantizar la indemnización de las víctimas (seguros de segunda capa) Lo que acredita la idoneidad es la licencia, por lo tanto por coherencia normativa se debe suprimir la previsión

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
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 que hayan consumido alcohol o bajo efectos de sustancias psicoactivas. 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. Incumplir las condiciones de la autorización que haya otorgado la autoridad de transporte a los convenios de colaboración empresarial 15. Permitir la prestación del servicio excediendo el número de pasajeros, de conformidad con lo establecido en la tarjeta de operación del vehículo. 16. Despachar servicios en rutas o recorridos no autorizados. 17. Permitir o tolerar el cambio del recorrido o trazado de la ruta que le ha sido autorizado. 18. No implementar los programas de salud ocupacional y no realizar las evaluaciones médicas periódicas programadas, de conformidad con lo establecido por el Ministerio de Transporte 19. Negarse, sin justa causa, a expedir oportunamente la Planilla de Despacho. 20. Cobrar valor alguno por la expedición de la Planilla de Despacho. 21. No suscribir los contratos de vinculación de los equipos. 22. Disminuir injustificadamente el servicio autorizado en más de un 50% de acuerdo a los permisos de operación por más de quince (15) días consecutivos. 23. No tener en operación el parque automotor mínimo accesible, de acuerdo a la ley o el reglamento. 24. No contratar directamente los conductores de los equipos con los cuales se presta el servicio público. 25. 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. 26. 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. 27. No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente. 28. Carecer o no implementar un programa y sistema de mantenimiento preventivo y correctivo para los vehículos vinculados, el cual debe ser reportado en los plazos establecidos por la autoridad competente 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 tarjeta de operación del vehículo.	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 que hayan consumido alcohol o bajo efectos de sustancias psicoactivas. 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. Incumplir las condiciones de la autorización que haya otorgado la autoridad de transporte a los convenios de colaboración empresarial 15. Permitir la prestación del servicio excediendo el número de pasajeros, de conformidad con lo establecido en la tarjeta de operación del vehículo. 16. Despachar servicios en rutas o recorridos no autorizados. 17. Permitir o tolerar el cambio del recorrido o trazado de la ruta que le ha sido autorizado. 18. No implementar los programas de salud ocupacional y no realizar las evaluaciones médicas periódicas programadas, de conformidad con lo establecido por el Ministerio de Transporte 19. Negarse, sin justa causa, a expedir oportunamente la Planilla de Despacho. 20. Cobrar valor alguno por la expedición de la Planilla de Despacho. 21. No suscribir los contratos de vinculación de los equipos. 22. Disminuir injustificadamente el servicio autorizado en más de un 50% de acuerdo a los permisos de operación por más de quince (15) días consecutivos. 23. No tener en operación el parque automotor mínimo accesible, de acuerdo a la ley o el reglamento. 24. No contratar directamente los conductores de los equipos con los cuales se presta el servicio público. 25. 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. 26. 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. 27. No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente. 28. Carecer o no implementar un programa y sistema de mantenimiento preventivo y correctivo para los vehículos vinculados, el cual debe ser reportado en los plazos establecidos por la autoridad competente a la autoridad de 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 tarjeta de operación del vehículo.	

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
32. No tener en operación el parque automotor mínimo accesible, de acuerdo a la ley o el reglamento. 33. No tener constituido fondo de reposición. 34. Dar uso indebido y/o manejar irregularmente, los dineros recaudados para el fondo de reposición. 35. No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente. 36. 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. 37. No disponer del Plan Estratégico de Seguridad Vial debidamente aprobado por la autoridad competente. 38. Incumplir cualquiera de las normas establecidas por el Ministerio de Transporte en sus disposiciones reglamentarias. 39. Realizar cualquier actividad que viole el Estatuto Nacional del Transporte o sus reglamentos. 40. Prestar un servicio no autorizado. 41. Negarse sin justa causa a prestar el servicio. 42. Permitir que el conductor aprovisione o manipule el vehículo con gasolina, ACPM o gas propano al tiempo que lleve pasajeros en su interior.	32. No tener en operación el parque automotor mínimo accesible, de acuerdo a la ley o el reglamento. 33. No tener constituido fondo de reposición **de acuerdo con la ley y el reglamento**. 34. Dar uso indebido y/o manejar irregularmente, los dineros recaudados para el fondo de reposición **contrariando lo que para el efecto determinen el reglamento o la ley**. 35. ~~**No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente.**~~ 36. 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. 37. No disponer del Plan Estratégico de Seguridad Vial debidamente aprobado por la autoridad competente. 38. Incumplir cualquiera de las normas establecidas por el Ministerio de Transporte en sus disposiciones reglamentarias. 39. Realizar cualquier actividad que viole el Estatuto Nacional del Transporte o sus reglamentos. 40. Prestar un servicio no autorizado 41. Negarse sin justa causa a prestar el servicio. 42. Permitir que el conductor aprovisione o manipule el vehículo con gasolina, ACPM o gas propano al tiempo que lleve pasajeros en su interior.	Se sujeta la obligatoriedad de los fondos a lo que determine la ley y el reglamento Se elimina el numeral 35 dado que se encuentra repetido en el numeral 27 del mismo artículo.
Artículo 57. Serán sancionados los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte de pasajeros urbanos colectivos municipales, distrital o metropolitano, con multa equivalente a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), que incurran en las siguientes infracciones: 1. No mantener el vehículo en óptimas condiciones de comodidad, higiene y aseo. 2. No aportar oportunamente los documentos necesarios para tramitar los documentos que soportan la operación de los vehículos. 3. No retirar los distintivos de la empresa de la cual se desvincula. 4. No hacer el aporte correspondiente al Fondo de Reposición, cuando a ello haya lugar. 5. Negarse a operar el vehículo sin causa justificada. 6. Prestar un servicio no autorizado. 7. No portar la Planilla de Despacho en las rutas autorizadas. 8. No portar los documentos que soportan la operación de los vehículos. 9. No portar la Tarjeta de Operación, portarla vencida o cuando hubiese quedado sin efectos por la desvinculación del vehículo. 10. Negarse sin justa causa a prestar el servicio.	**Artículo 57.** Serán sancionados los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte de pasajeros urbanos colectivos municipales, distrital o metropolitano, con multa **entre ocho (8) y** diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), que incurran en las siguientes infracciones: 1. No mantener el vehículo en óptimas condiciones de operación y seguridad. ~~**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 **de acuerdo con lo previsto por la ley y el reglamento.** 5. Negarse a operar el vehículo sin causa justificada. 6. Prestar un servicio no autorizado. 7. No portar la Planilla de Despacho en las rutas autorizadas. 8. No portar los documentos que soportan la operación de los vehículos. 9. No portar la Tarjeta de Operación, portarla vencida o cuando hubiese quedado sin efectos por la desvinculación del vehículo. 10. Negarse sin justa causa a prestar el servicio. 11. **Numeral nuevo. En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas de transporte.** **Parágrafo nuevo. Serán sancionados los propietarios poseedores o tenedores de vehículos de transporte público terrestre automotor colectivo de pasajeros, con multa de tres (3) salarios mínimos mensuales vigentes (smlmv) que no mantengan el vehículo en óptimas condiciones de comodidad, higiene y aseo.**	Con el propósito de generar un solo criterio en todo el proyecto de ley para todos los sujetos de sanción y evitar que se rompan los principios de igualdad y proporcionalidad, se unifica como criterio de la multa el intervalo en salarios mínimos tal como ya estaba aprobado para diferentes modalidades como las sociedades portuarias. Se debe diferenciar la seguridad de la comodidad. Se sujeta la obligatoriedad de los fondos a lo que determine la ley y el reglamento Se adiciona un nuevo numeral, sobre la infracción genérica de todas las modalidades de violación a las normas de transporte. Se trae exactamente la misma redacción del actual literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 declarado exequible por la Corte Constitucional a través de la Sentencia C-490 de 1997. Se adiciona un parágrafo, en ejercicio del principio de igualdad para aplicar de manera proporcional las multas de acuerdo al tipo de vehículo y la afectación sobre el servicio.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
Artículo 58. Serán sancionadas con multa equivalente a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte individual de pasajeros en vehículos taxi, que incurran en las siguientes infracciones: 1. No informar a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente, cualquier cambio de sede o domicilio. 2. No informar a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente, cualquier cambio que se realice en el contrato social o solidario. 3. No mantener actualizada, frente a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente, la relación del equipo con el cual presta el servicio público de transporte. 4. No expedir, mínimo mensualmente, a los propietarios de los vehículos vinculados, un extracto en el cual se discriminen los rubros y montos cobrados y pagados por cada concepto derivado del contrato de vinculación. 5. No suministrar a los usuarios información sobre los servicios ofrecidos, tarifas y horarios, o suministrar información engañosa, errada, inoportuna y/o incompleta. 6. No atender las peticiones, quejas o reclamos de los usuarios dentro de los plazos establecidos por el CPACA, o no disponer de los mecanismos necesarios para ello. 7. Negarse a prestar el servicio a personas con discapacidad acompañadas de su perro de asistencia, siempre y cuando este último vaya provisto del distintivo especial que establezca la ley y las características del perro y la tipología del respectivo vehículo permitan su transporte en forma normal. 8. No capacitar anualmente a todo el personal de conductores y personal afín, en materias relacionadas con la atención integral al pasajero con discapacidad. 9. No contar con el personal capacitado para la atención de personas con discapacidad.	**Artículo 58.** Serán sancionadas con multa **entre ocho (8) y** diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte individual de pasajeros en vehículos taxi, que incurran en las siguientes infracciones: 1. No informar a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente, cualquier cambio de sede o domicilio. 2. No informar a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente, cualquier cambio que se realice en el contrato social o solidario. 3. No mantener actualizada, frente a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente, la relación del equipo con el cual presta el servicio público de transporte. 4. No expedir, mínimo mensualmente, a los propietarios de los vehículos vinculados, un extracto en el cual se discriminen los rubros y montos cobrados y pagados por cada concepto derivado del contrato de vinculación. 5. No suministrar a los usuarios información sobre los servicios ofrecidos, tarifas y horarios, o suministrar información engañosa, errada, inoportuna y/o incompleta. 6. No atender las peticiones, quejas o reclamos de los usuarios dentro de los plazos establecidos por el CPACA, o no disponer de los mecanismos necesarios para ello. 7. Negarse a prestar el servicio a personas con discapacidad acompañadas de su **animal de compañía** ~~de asistencia~~, siempre y cuando este último vaya provisto del distintivo especial que establezca la ley y las características del **animal** ~~perro~~ y la tipología del respectivo vehículo permitan su transporte en forma normal. 8. No capacitar anualmente a todo el personal de conductores y personal afín, en materias relacionadas con la atención integral al pasajero con discapacidad. 9. No contar con el personal capacitado para la atención de personas con discapacidad.	Con el propósito de generar un solo criterio en todo el proyecto de ley para todos los sujetos de sanción y evitar que se rompan los principios de igualdad y proporcionalidad, se unifica como criterio de la multa el intervalo en salarios mínimos tal como ya estaba aprobado para diferentes modalidades como las sociedades portuarias. Con ello, no solo se garantiza el principio de igualdad en los términos indicados sino también de la proporcionalidad entre la infracción y la sanción tal como ya lo ha indicado la Honorable Corte Constitucional, específicamente en materia de transporte en la Sentencia C-490 de 1997, máxime cuando el artículo 27 del presente proyecto prevé los criterios para la imposición de la sanción Se cambia la palabra perro por animal de compañía pues no son solo los perros los que ayudan en la movilidad y guía a alguien en condición de discapacidad. El dejarlo como estaba daría la posibilidad que no dejaran abordar a otra clase de animales que hoy son utilizados con ese fin.
Artículo 59. Serán sancionadas con multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte individual de pasajeros en vehículos taxi, que incurran en las siguientes infracciones: 1. No suministrar la información que le sea requerida, dentro de los plazos otorgados y que no repose en los archivos de la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente. 2. No gestionar, obtener o suministrar oportunamente los documentos que sustentan la operación de los vehículos, cuando el propietario, poseedor o tenedor del mismo haya entregado, dentro de los términos legales o reglamentarios, a la empresa, la documentación requerida para dicho trámite. 3. Cobrar a los propietarios de los vehículos, mayor valor por concepto de pago de la prima de los seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual, al realmente facturado por la compañía de seguros, cuando a ello haya lugar. 4. Retener, por obligaciones contractuales o sin justa causa legal, los documentos que sustentan la operación de los vehículos. 5. Negarse, sin justa causa legal, a expedir paz y salvo. 6. No asumir una conducta diligente en caso de una emergencia o incidente, que busque contrarrestar las causas que la originaron, reducir los riesgos o restablecer la normalidad.	**Artículo 59.** Serán sancionadas con multa **entre dieciocho (18) y** veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte individual de pasajeros en vehículos taxi, que incurran en las siguientes infracciones: 1. No suministrar la información que le sea requerida, dentro de los plazos otorgados y que no repose en los archivos de la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente. 2. No gestionar, obtener o suministrar oportunamente los documentos que sustentan la operación de los vehículos, cuando el propietario, poseedor o tenedor del mismo haya entregado, dentro de los términos legales o reglamentarios, a la empresa, la documentación requerida para dicho trámite. 3. Cobrar a los propietarios de los vehículos, mayor valor por concepto de pago de la prima de los seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual, al realmente facturado por la compañía de seguros, cuando a ello haya lugar. 4. Retener, por obligaciones contractuales o sin justa causa legal, los documentos que sustentan la operación de los vehículos. 5. Negarse, sin justa causa legal, a expedir paz y salvo. 6. No asumir una conducta diligente en caso de una emergencia o incidente, que busque contrarrestar las causas que la originaron, reducir los riesgos o restablecer la normalidad.	Con el propósito de generar un solo criterio en todo el proyecto de ley para todos los sujetos de sanción y evitar que se rompan los principios de igualdad y proporcionalidad, se unifica como criterio de la multa el intervalo en salarios mínimos tal como ya estaba aprobado para diferentes modalidades como las sociedades portuarias. Con ello, no solo se garantiza el principio de igualdad en los términos indicados sino también de la proporcionalidad entre la infracción y la sanción tal como ya lo ha indicado la Honorable Corte Constitucional, específicamente en materia de transporte en la Sentencia C-490 de 1997, máxime cuando el artículo 27 del presente proyecto prevé los criterios para la imposición de la sanción

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
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. 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. 9. 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. 10. Carecer o no implementar un programa y sistema de mantenimiento preventivo y correctivo para los vehículos vinculados. 11. No suscribir los contratos de vinculación de los equipos conforme a los parámetros establecidos en la ley o el reglamento. 12. No afiliar al sistema de seguridad social, a los conductores de equipos 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. Obstaculizar la actuación de las autoridades de vigilancia, inspección y control. 15. Negarse, sin justa causa, a prestar el servicio a personas con notoria discapacidad o movilidad reducida.	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. 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. 9. 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. 10. Carecer o no implementar un programa y sistema de mantenimiento preventivo y correctivo para los vehículos vinculados. 11. No suscribir los contratos de vinculación de los equipos conforme a los parámetros establecidos en la ley o el reglamento. 12. No afiliar al sistema de seguridad social, a los conductores de equipos 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. Obstaculizar la actuación de las autoridades de vigilancia, inspección y control. 15. Negarse, sin justa causa, a prestar el servicio a personas con notoria discapacidad o movilidad reducida.	
Artículo 60. Serán sancionadas con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte individual de pasajeros en vehículos taxi, que incurran en las siguientes infracciones: 1. Exigir, constreñir u obligar, directa o indirectamente, a los propietarios de los vehículos vinculados, a comprar acciones o participaciones de la empresa. 2. Exigir, constreñir u obligar, directa o indirectamente, a los propietarios de los vehículos vinculados o a los conductores, presentar y/o comprar seguros adicionales a los establecidos en la ley o reglamento para la operación del transporte. 3. Exigir sumas de dinero por la expedición de paz y salvo, por la vinculación o desvinculación de los vehículos. 4. 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.	**Artículo 60.** Serán sancionadas con multa **entre veinticinco (25) y** treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte individual de pasajeros en vehículos taxi, que incurran en las siguientes infracciones: 1. Exigir, constreñir u obligar, directa o indirectamente, a los propietarios de los vehículos vinculados, a comprar acciones o participaciones de la empresa. 2. Exigir, constreñir u obligar, directa o indirectamente, a los propietarios de los vehículos vinculados o a los conductores, presentar y/o comprar seguros adicionales a los establecidos en la ley o reglamento para la operación del transporte. **No obstante lo anterior, las empresas de transporte podrán de común acuerdo con el propietario adoptar, con cargo al contrato de vinculación, seguros adicionales que tengan como finalidad asegurar la indemnización de las víctimas de siniestros.** 3. Exigir sumas de dinero por la expedición de paz y salvo, por la vinculación o desvinculación de los vehículos. 4. 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; y que no demuestren un estado adecuado de llantas, del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos, y que no cumplan con las normas de emisiones contaminantes que establezcan las autoridades ambientales**; o que no cumplan con las previsiones que en materia de seguridad en el transporte público terrestre automotor establece la Resolución 315 de 2013 del Ministerio de Transporte o las normas que la adicionen, sustituyan o modifiquen.**	Con el propósito de generar un solo criterio en todo el proyecto de ley para todos los sujetos de sanción y evitar que se rompan los principios de igualdad y proporcionalidad, se unifica como criterio de la multa el intervalo en salarios mínimos tal como ya estaba aprobado para diferentes modalidades como las sociedades portuarias. Se autoriza para que las empresas de transporte puedan implementar pólizas de seguro adicionales para garantizar la indemnización de las víctimas (seguros de segunda capa) Cabe resaltar que en el caso de los taxis debe ser de común acuerdo con el propietario. Se adiciona en el numeral 6 lo previsto por la Resolución 315 de 2013 del Ministerio de transporte teniendo presente que dicha disposición establece condiciones generales de seguridad para las empresas en cuanto al mantenimiento correctivo y preventivo de los vehículos con los cuales se presta el servicio de transporte

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
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. 6. No mantener vigentes las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas por la ley o los reglamentos. 7. 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. 8. Permitir la prestación del servicio en vehículos conducidos por personas en estado de embriaguez o bajo efectos de sustancias psicoactivas. 9. Permitir la prestación del servicio excediendo el número de pasajeros, de conformidad con lo establecido en la tarjeta de operación del vehículo. 10. Alterar la tarifa, cuando esta se encuentre regulada. 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 dar cumplimiento a los planes de mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente. 13. 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. 14. Permitir la prestación del servicio público de transporte en vehículos sin Tarjeta de Operación, sin portarla en el vehículo o con esta vencida. 15. 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. 16. No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente. 17. No implementar los programas de salud ocupacional y no realizar las evaluaciones médicas periódicas programadas, de conformidad con lo establecido por el Ministerio de Transporte. 18. 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. 19. No disponer del Plan Estratégico de Seguridad Vial debidamente aprobado por la autoridad competente 20. Incumplir cualquiera de las normas establecidas por el Ministerio de Transporte en sus disposiciones reglamentarias. 21. Realizar cualquier actividad que viole el Estatuto Nacional del Transporte o sus reglamentos. 22. Prestar un servicio no autorizado 23. Negarse sin justa causa a prestar el servicio. 24. Permitir que el conductor aprovisione o manipule el vehículo con gasolina, ACPM o gas propano al tiempo que lleve pasajeros en su interior.	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. 6. No mantener vigentes las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas por la ley o los reglamentos. 7. 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. 8. Permitir la prestación del servicio en vehículos conducidos por personas en estado de embriaguez o bajo efectos de sustancias psicoactivas. 9. Permitir la prestación del servicio excediendo el número de pasajeros, de conformidad con lo establecido en la tarjeta de operación del vehículo. 10. Alterar la tarifa, cuando esta se encuentre regulada. 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 dar cumplimiento a los planes de mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente. 13. 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. 14. Permitir la prestación del servicio público de transporte en vehículos sin Tarjeta de Operación, sin portarla en el vehículo o con esta vencida. 15. 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. ~~16.~~ **~~No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente.~~** 17. No implementar los programas de salud ocupacional y no realizar las evaluaciones médicas periódicas programadas, de conformidad con lo establecido por el Ministerio de Transporte. 18. 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. 19. No disponer del Plan Estratégico de Seguridad Vial debidamente aprobado por la autoridad competente. 20. Incumplir cualquiera de las normas establecidas por el Ministerio de Transporte en sus disposiciones reglamentarias. 21. Realizar cualquier actividad que viole el Estatuto Nacional del Transporte o sus reglamentos. 22. Prestar un servicio no autorizado. 23. Negarse sin justa causa a prestar el servicio 24. Permitir que el conductor aprovisione o manipule el vehículo con gasolina, ACPM o gas propano al tiempo que lleve pasajeros en su interior.	Lo que acredita la idoneidad es la licencia Se elimina el numeral 16 porque se repite con el 12.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
Artículo 61. Serán sancionados con multa equivalente a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte individual de pasajeros en vehículos taxi, que incurran en las siguientes infracciones: 1. No mantener el vehículo en óptimas condiciones de operación y seguridad. 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 un servicio no autorizado 6. No portar la Tarjeta de Operación, portarla vencida o cuando hubiese quedado sin efectos por la desvinculación del vehículo. 7. No portar los documentos de transporte que sustentan la operación de los equipos.	**Artículo 61.** Serán sancionados con multa **entre dos (2) y cuatro (4)** 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 operación y seguridad. 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 un servicio no autorizado 6. No portar la Tarjeta de Operación, portarla vencida o cuando hubiese quedado sin efectos por la desvinculación del vehículo. 7. No portar los documentos de transporte que sustentan la operación de los equipos. 8. **Numeral nuevo. En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas de transporte**	Con el propósito de generar un solo criterio en todo el proyecto de ley para todos los sujetos de sanción y evitar que se rompan los principios de igualdad y proporcionalidad, se unifica como criterio de la multa el intervalo en salarios mínimos tal como ya estaba aprobado para diferentes modalidades como las sociedades portuarias. Con ello, no solo se garantiza el principio de igualdad en los términos indicados sino también de la proporcionalidad entre la infracción y la sanción tal como ya lo ha indicado la Honorable Corte Constitucional, específicamente en materia de transporte en la Sentencia C-490 de 1997, máxime cuando el artículo 27 del presente proyecto prevé los criterios para la imposición de la sanción
Parágrafo. Serán sancionados con multa equivalente a tres (3) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte individual de pasajeros en vehículos taxi cuando no mantengan el vehículo en óptimas condiciones de comodidad, higiene y aseo.	**Parágrafo.** Serán sancionados con multa equivalente a **un (1)** salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte individual de pasajeros en vehículos taxi cuando no mantengan el vehículo en óptimas condiciones de comodidad, higiene y aseo.	Se adiciona un numeral, sobre la infracción genérica de conformidad a las razones expuestas en artículos anteriores. Se ajusta el parágrafo para respetar el principio de igualdad con otras modalidades de transporte
Artículo 62. Serán sancionadas con multa equivalente a cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas operadoras de sistemas integrados de transporte masivo, sistemas estratégicos de transporte público, sistemas integrados de transporte público y sistemas integrados de transporte regional, cuando incurran 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 62.** Serán sancionadas con multa **entre noventa (90) y** cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (salmo) las empresas operadoras de sistemas integrados de transporte masivo, sistemas estratégicos de transporte público, sistemas integrados de transporte público y sistemas integrados de transporte regional, cuando incurran 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.	Con el propósito de generar un solo criterio en todo el proyecto de ley para todos los sujetos de sanción y evitar que se rompan los principios de igualdad y proporcionalidad, se unifica como criterio de la multa el intervalo en salarios mínimos tal como ya estaba aprobado para diferentes modalidades como las sociedades portuarias. Con ello, no solo se garantiza el principio de igualdad en los términos indicados sino también de la proporcionalidad entre la infracción y la sanción tal como ya lo ha indicado la Honorable Corte Constitucional, específicamente en materia de transporte en la Sentencia C-490 de 1997, máxime cuando el artículo 27 del presente proyecto prevé los criterios para la imposición de la sanción
Artículo 63. Serán sancionadas con multa equivalente a doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas operadoras de sistemas integrados de transporte masivo, sistemas estratégicos de transporte público, sistemas integrados de transporte público y sistemas integrados de transporte regional, cuando incurran en las siguientes conductas: 1. No contar con 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.	**Artículo 63.** Serán sancionadas con multa **entre ciento ochenta (180) y** doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas operadoras de sistemas integrados de transporte masivo, sistemas estratégicos de transporte público, sistemas integrados de transporte público y sistemas integrados de transporte regional, cuando incurran en las siguientes conductas: 1. No contar con 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.	Con el propósito de generar un solo criterio en todo el proyecto de ley para todos los sujetos de sanción y evitar que se rompan los principios de igualdad y proporcionalidad, se unifica como criterio de la multa el intervalo en salarios mínimos tal como ya estaba aprobado para diferentes modalidades como las sociedades portuarias. Con ello, no solo se garantiza el principio de igualdad en los términos indicados sino también de la proporcionalidad entre la infracción y la sanción tal como ya lo ha indicado la Honorable Corte Constitucional, específicamente en materia de trans-

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
4. Pactar con los conductores esquemas con mecanismos de remuneración que incentiven la competencia con otros conductores en la vía. 5. Realizar acuerdos o convenios que directa o indirectamente deriven en efectos contrarios a los establecidos en las normas de transporte. 6. 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. 7. 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. 8. No suministrar la información solicitada por el Gobierno nacional, que permita evaluar las condiciones técnicas, económicas y financieras de los Sistemas cofinanciados por la Nación. 9. No cumplir con los niveles de servicio específicos en cuanto a cobertura, frecuencias y tipología vehicular. 10. Negarse, sin justa causa, a prestar el servicio a personas con notoria discapacidad o movilidad reducida. 11. Establecer como fuente de sostenimiento de la empresa la afiliación de vehículos. 12. No administrar, operar y programar de manera integral la flota destinada a la prestación del servicio.	4. Pactar con los conductores esquemas con mecanismos de remuneración que incentiven la competencia con otros conductores en la vía. 5. Realizar acuerdos o convenios que directa o indirectamente deriven en efectos contrarios a los establecidos en las normas de transporte. 6. 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. 7. 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. 8. No suministrar la información solicitada por el Gobierno nacional, que permita evaluar las condiciones técnicas, económicas y financieras de los Sistemas cofinanciados por la Nación. 9. No cumplir con los niveles de servicio específicos en cuanto a cobertura, frecuencias y tipología vehicular. 10. Negarse, sin justa causa, a prestar el servicio a personas con notoria discapacidad o movilidad reducida. 11. Establecer como fuente de sostenimiento de la empresa la afiliación de vehículos. 12. No administrar, operar y programar de manera integral la flota destinada a la prestación del servicio.	porte en la Sentencia C-490 de 1997, máxime cuando el artículo 27 del presente proyecto prevé los criterios para la imposición de la sanción
Artículo 64. Serán sancionadas con multa equivalente a trescientos (300) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas operadoras de sistemas integrados de transporte masivo, sistemas estratégicos de transporte público, sistemas integrados de transporte público y sistemas integrados de transporte regional, cuando 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. 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. Prestar el servicio con vehículos que no se encuentren en adecuadas condiciones de funcionamiento y seguridad, poniendo en riesgo a los usuarios del sistema. 4. No implementar los programas de salud ocupacional y no realizar las evaluaciones médicas periódicas programadas, de conformidad con lo establecido por el Ministerio de Transporte. 5. Permitir la prestación del servicio en vehículos conducidos por personas que hayan consumido alcohol o bajo efectos de sustancias psicoactivas. 6. No dar cumplimiento a los planes de operación y programación, acción o mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente. 7. No disponer del Plan Estratégico de Seguridad Vial. 8. Incumplir cualquiera de las normas establecidas por el Ministerio de Transporte en sus disposiciones reglamentarias. 9. Realizar cualquier actividad que viole el Estatuto Nacional del Transporte o sus reglamentos. 10. Obstaculizar la actuación de las autoridades de vigilancia, inspección y control. Prestar un servicio no autorizado	**Artículo 64.** Serán sancionadas con multa **entre doscientos setenta (270) y** trescientos (300) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas operadoras de sistemas integrados de transporte masivo, sistemas estratégicos de transporte público, sistemas integrados de transporte público y sistemas integrados de transporte regional, cuando 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. 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. Prestar el servicio con vehículos que no se encuentren en adecuadas condiciones de funcionamiento y seguridad, poniendo en riesgo a los usuarios del sistema. 4. No implementar los programas de salud ocupacional y no realizar las evaluaciones médicas periódicas programadas, de conformidad con lo establecido por el Ministerio de Transporte. 5. Permitir la prestación del servicio en vehículos conducidos por personas que hayan consumido alcohol o bajo efectos de sustancias psicoactivas. 6. No dar cumplimiento a los planes de operación y programación, acción o mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente. 7. No disponer del Plan Estratégico de Seguridad Vial. 8. Incumplir cualquiera de las normas establecidas por el Ministerio de Transporte en sus disposiciones reglamentarias. 9. Realizar cualquier actividad que viole el Estatuto Nacional del Transporte o sus reglamentos. 10. Obstaculizar la actuación de las autoridades de vigilancia, inspección y control.	Con el propósito de generar un solo criterio en todo el proyecto de ley para todos los sujetos de sanción y evitar que se rompan los principios de igualdad y proporcionalidad, se unifica como criterio de la multa el intervalo en salarios mínimos tal como ya estaba aprobado para diferentes modalidades como las sociedades portuarias. Lo que acredita la idoneidad es la licencia, por lo tanto por coherencia normativa se debe suprimir la previsión.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
11. Prestar un servicio no autorizado 12. No dar cumplimiento a los cronogramas de vinculación de flota requerida para la prestación del servicio. 13. Permitir que el conductor aprovisione o manipule el vehículo con gasolina, ACPM o gas propano, al tiempo que lleve pasajeros en su interior.	11. Prestar un servicio no autorizado 12. No dar cumplimiento a los cronogramas de vinculación de flota requerida para la prestación del servicio. 13. Permitir que el conductor aprovisione o manipule el vehículo con gasolina, ACPM o gas propano, al tiempo que lleve pasajeros en su interior.	
Artículo 65. Serán sancionados con multa equivalente a cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), los entes gestores de sistemas integrados de transporte masivo, sistemas estratégicos de transporte público, sistemas integrados de transporte público y sistemas integrados de transporte regional cuando incurran en las siguientes conductas: 1. No administrar ni ejecutar los recursos aportados por la Nación y el ente territorial en los términos previstos en el convenio de cofinanciación. 2. No adoptar ni ejecutar las medidas y mecanismos necesarios y convenientes, para realizar la adecuada planeación, construcción e implementación del Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Estratégicos de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Regional. 3. No permitir ni suministrar información necesaria para el seguimiento a los convenios de cofinanciación por parte del Ministerio de Transporte. 4. No ejecutar el manejo financiero del proyecto de acuerdo los principios o normas de contabilidad generalmente aceptados en Colombia. 5. No dar cumplimiento a los planes de acción o mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente. 6. No adoptar las decisiones que correspondan frente a los incumplimientos de los operadores del servicio de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Estratégicos de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Regional, así como de los operadores de recaudo, agravando las condiciones de prestación del servicio al usuario. 7. Destinar los recursos de la tarifa a componentes que no se encuentran previstos en los contratos vigentes. 8. No adoptar las medidas conducentes a lograr la accesibilidad (cobertura) del servicio	**Artículo 65.** Serán sancionados con multa **entre noventa (90) y** cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), los entes gestores de sistemas integrados de transporte masivo, sistemas estratégicos de transporte público, sistemas integrados de transporte público y sistemas integrados de transporte regional cuando incurran en las siguientes conductas: 1. No administrar ni ejecutar los recursos aportados por la Nación y el ente territorial en los términos previstos en el convenio de cofinanciación. 2. No adoptar ni ejecutar las medidas y mecanismos necesarios ~~**y convenientes;**~~ para realizar la adecuada planeación, construcción e implementación del Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Regional, Sistemas Estratégicos de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Regional 3. No permitir ni suministrar información necesaria para el seguimiento a los convenios de cofinanciación por parte del Ministerio de Transporte. 4. No ejecutar el manejo financiero del proyecto de acuerdo los principios o normas de contabilidad generalmente aceptados en Colombia. 5. No dar cumplimiento a los planes de acción o mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente. 6. No adoptar las decisiones que correspondan frente a los incumplimientos de los operadores del servicio de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Estratégicos de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Regional, así como de los operadores de recaudo, agravando las condiciones de prestación del servicio al usuario. 7. Destinar los recursos de la tarifa a componentes que no se encuentran previstos en los contratos vigentes. 8. No adoptar las medidas conducentes a lograr la accesibilidad (cobertura) del servicio **9. Numeral nuevo. En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas de transporte.**	Con el propósito de generar un solo criterio en todo el proyecto de ley para todos los sujetos de sanción y evitar que se rompan los principios de igualdad y proporcionalidad, se unifica como criterio de la multa el intervalo en salarios mínimos tal como ya estaba aprobado para diferentes modalidades como las sociedades portuarias. La palabra "conveniente" genera ambigüedad, pudiendo vulnerar el principio de legalidad y tipicidad Se adiciona un nuevo numeral, con una infracción genérica en todas las modalidades de violación a las normas de transporte. Se trae exactamente la misma redacción del actual literal e del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 declarado exequible por la Corte Constitucional a través de la Sentencia C-490 de 1997
Artículo 66. Serán sancionadas con multa equivalente a cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), las empresas operadoras de recaudo, sistema de gestión y control de flota y Sistema de Información al usuario de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Estratégicos de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Regional cuando se incurra en las siguientes conductas: 1. No dar cumplimiento a los planes de operación, acción o mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente. 2. No prestar el servicio de recaudo en las condiciones de atención y cobertura requeridas para la adecuada prestación del servicio de transporte.	**Artículo 66**. Serán sancionadas con multa **entre noventa (90) y** cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (salmo), las empresas operadoras de recaudo, sistema de gestión y control de flota y Sistema de Información al usuario de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Estratégicos de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Regional cuando se incurra en las siguientes conductas: 1. No dar cumplimiento a los planes de operación, acción o mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente. 2. No prestar el servicio de recaudo en las condiciones de atención y cobertura requeridas para la adecuada prestación del servicio de transporte.	Con el propósito de generar un solo criterio en todo el proyecto de ley para todos los sujetos de sanción y evitar que se rompan los principios de igualdad y proporcionalidad, se unifica como criterio de la multa el intervalo en salarios mínimos tal como ya estaba aprobado para diferentes modalidades como las sociedades portuarias. Con ello, no solo se garantiza el principio de igualdad en los términos indicados sino también de la proporcionalidad entre la infracción y la sanción tal como ya lo ha indicado la Hono-

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
3. No contar con información veraz y oportuna respecto de los viajes y transacciones realizadas dentro del sistema. 4. Destinar los recursos recaudados por concepto de la prestación del servicio de manera permanente o transitoria a fines distintos a los ordenados en los contratos suscritos con el ente gestor. 5. No contar con los equipos (software, hardware, mecanismos de control centralizados e integrados) requeridos para la prestación del servicio, en condiciones adecuadas de funcionamiento. 6. Las demás conductas que constituyan infracción a las leyes o reglamentos	3. No contar con información veraz y oportuna respecto de los viajes y transacciones realizadas dentro del sistema. 4. Destinar los recursos recaudados por concepto de la prestación del servicio de manera permanente o transitoria a fines distintos a los ordenados en los contratos suscritos con el ente gestor. 5. No contar con los equipos (software, hardware, mecanismos de control centralizados e integrados) requeridos para la prestación del servicio, en condiciones adecuadas de funcionamiento. 6. Las demás conductas que constituyan infracción a las leyes o reglamentos.	rable Corte Constitucional, específicamente en materia de transporte en la Sentencia C-490 de 1997, máxime cuando el artículo 27 del presente proyecto prevé los criterios para la imposición de la sanción
Artículo 67. Las empresas de servicio público de transporte por cable serán sancionados con multa equivalente a cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), cuando se incurra en las siguientes conductas: 1. No afiliar a los operadores de los equipos vinculados, al sistema de seguridad social según lo prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia. 2. No desarrollar, a través de las entidades autorizadas, los programas de medicina preventiva y capacitación establecidos por el Ministerio de Transporte. 3. No capacitar anualmente a todo el personal de información, vigilancia, aseo, expendedores de tiquetes, operadores y personal afín, en materias relacionadas con la atención integral al pasajero con discapacidad. 4. No contar con el personal capacitado para la atención de personas con discapacidad.	**Artículo 67.** Las empresas de servicio público de transporte por cable serán sancionados con multa **entre noventa (90) y** cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), cuando se incurra en las siguientes conductas: 1. No afiliar a los operadores de los equipos vinculados, al sistema de seguridad social según lo prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia. 2. No desarrollar, a través de las entidades autorizadas, los programas de medicina preventiva y capacitación establecidos por el Ministerio de Transporte. 3. No capacitar anualmente a todo el personal de información, vigilancia, aseo, expendedores de tiquetes, operadores y personal afín, en materias relacionadas con la atención integral al pasajero con discapacidad. 4. No contar con el personal capacitado para la atención de personas con discapacidad.	Con el propósito de generar un solo criterio en todo el proyecto de ley para todos los sujetos de sanción y evitar que se rompan los principios de igualdad y proporcionalidad, se unifica como criterio de la multa el intervalo en salarios mínimos tal como ya estaba aprobado para diferentes modalidades como las sociedades portuarias.
Artículo 68. Los responsables del servicio público de transporte por cable 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 68.** Los responsables del servicio público de transporte por cable serán sancionados con multa **entre ciento treinta (130) y** 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.	Con el propósito de generar un solo criterio en todo el proyecto de ley para todos los sujetos de sanción y evitar que se rompan los principios de igualdad y proporcionalidad, se unifica como criterio de la multa el intervalo en salarios mínimos tal como ya estaba aprobado para diferentes modalidades como las sociedades portuarias. Con ello, no solo se garantiza el principio de igualdad en los términos indicados sino también de la proporcionalidad entre la infracción y la sanción tal como ya lo ha indicado la Honorable Corte Constitucional, específicamente en materia de transporte en la Sentencia C-490 de 1997, máxime cuando el artículo 27 del presente proyecto prevé los criterios para la imposición de la sanción.
Artículo 69. Los responsables del servicio público de transporte por cable serán sancionados con multa equivalente a doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) cuando se incurra en las siguientes conductas:	**Artículo 69.** Los responsables del servicio público de transporte por cable serán sancionados con multa **entre ciento ochenta (180) y** doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) cuando se incurra en las siguientes conductas:	Con el propósito de generar un solo criterio en todo el proyecto de ley para todos los sujetos de sanción y evitar que se rompan los principios de igualdad y propor-

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
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. No implementar los programas de salud ocupacional y no realizar las evaluaciones médicas periódicas programadas, de conformidad con lo establecido por el Ministerio de Transporte. 9. Vincular a la empresa, o permitir la prestación del servicio, en equipos no homologados para esta modalidad de servicio por el Ministerio de transporte o por quien haga sus veces. 10. Permitir la prestación del servicio en equipos tripulados por personas en estado de embriaguez o bajo efectos de sustancias. 11. No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente. 12. Incumplir cualquiera de las normas establecidas por el Ministerio de Transporte en sus disposiciones reglamentarias. 13. Realizar cualquier actividad que viole el Estatuto Nacional del Transporte o sus reglamentos.	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. No implementar los programas de salud ocupacional y no realizar las evaluaciones médicas periódicas programadas, de conformidad con lo establecido por el Ministerio de Transporte. 9. Vincular a la empresa, o permitir la prestación del servicio, en equipos no homologados para esta modalidad de servicio por el Ministerio de transporte o por quien haga sus veces. 10. Permitir la prestación del servicio en equipos tripulados por personas en estado de embriaguez o bajo efectos de sustancias **psicoactivas.** 11. No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente. 12. Incumplir cualquiera de las normas establecidas por el Ministerio de Transporte en sus disposiciones reglamentaria. 13. Realizar cualquier actividad que viole el Estatuto Nacional del Transporte o sus reglamentos.	cionalidad, se unifica como criterio de la multa el intervalo en salarios mínimos tal como ya estaba aprobado para diferentes modalidades como las sociedades portuarias. Lo que acredita la idoneidad es la licencia, por lo tanto por coherencia normativa se debe suprimir la previsión. Se adiciona la palabra psicoactivas por estar incorporada en una proposición ya aprobada por mayoría en la Comisión Sexta, además en la Ley 1696 de 2013 se considera el alcohol como un tipo de sustancia psicoactivas.
A**rtículo 71.** Serán sancionadas con multa entre trescientos un (301) y quinientos (500) 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. 8. Realizar cualquier actividad que viole el Estatuto Nacional del Transporte o sus reglamentos. 9. No dar cumplimiento a las normas y reglamentos internacionales ratificados por Colombia.	**Artículo 71.** Serán sancionadas con multa entre trescientos un (301) y quinientos (500) 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. **Para las sociedades portuarias,** 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. 8. Realizar cualquier actividad que viole el Estatuto Nacional del Transporte o sus reglamentos. 9. No dar cumplimiento a las normas y reglamentos internacionales ratificados por Colombia.	Se concreta la redacción especificando a quien va dirigido el numeral

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
Artículo 72. Serán sancionadas con multas entre quinientos un (501) y mil (1.000) smlmv las sociedades portuarias que incurran en alguna de las siguientes conductas: 1. No contar con instalaciones e infraestructura necesaria para atender las demanda de sus servicios. 2. Prestar servicio fuera de su instalaciones y o diferentes a los relacionados con la actividades portuarias que le han sido autorizados. 3. Permitir el ingreso a sus instalaciones de materiales radioactivos no autorizados previamente o desechos provenientes del exterior.	**Artículo 72.** Serán sancionadas con multas entre quinientos un (501) y mil (1.000) smlmv las sociedades portuarias **y operadores portuarios** que incurran en alguna de las siguientes conductas: 1. No contar con instalaciones e infraestructura necesaria para atender las demanda de sus servicios. 2. Prestar servicio fuera de su instalaciones y o diferentes a los relacionados con la actividades portuarias que le han sido autorizados. 3. Permitir el ingreso a sus instalaciones de materiales radioactivos no autorizados previamente o desechos provenientes del exterior.	Se Incluyen los operadores portuarios que no estaban y deben ser sujetos de sanciones en el ejercicio de sus funciones
Artículo 73. Serán sancionados con multa equivalente a **veinte** (**20**) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las terminales de transporte que incurran en las siguientes conductas: 1. No capacitar anualmente al personal operativo dependiente directo de la terminal que ejerce funciones relacionadas con la atención integral al pasajero. 2. No contar con el personal operativo dependiente de la Terminal de Transporte capacitado para la atención de personas con discapacidad. 3. Obstaculizar la actuación de la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura 4. No contar o tener en deficiente estado los accesos externos que conducen a la instalación del terminal o no contar con la señalización para evacuación de emergencia, informativa y preventiva. 5. No contar o tener en deficiente estado los servicios de baños, mobiliario y equipamientos para atención de los usuarios 6. No contar con programas de promoción de servicios al usuario. 7. No contar con los sistemas de monitoreo idóneo y planes de seguridad en la terminal de pasajeros. 8. No tener medios de información en funcionamiento en sala y en el terminal 9. No contar o estar en mal estado la infraestructura para la circulación y servicios para personas con discapacidad física, limitada movilidad o estatura corta. 10. No contar con los servicios básicos para el correcto y adecuado funcionamiento de las instalaciones, unidades de emergencia para operación de los sistemas básicos de seguridad o tenerlos en condiciones deficientes. 11. No tener en buen estado las condiciones de la superficie o geometría de las pistas, calles de rodaje y plataforma, la demarcación de las pistas, calles de rodaje y plataforma, los letreros de las pistas y calles de rodaje, la iluminación en áreas de operación o tenerlos en condiciones deficiente. 12. No desarrollar, a través de las entidades autorizadas, los programas de medicina preventiva establecidos por el reglamento respectivo. 13. No distribuir de manera equitativa las áreas operativas dentro de las instalaciones del terminal. 14. No definir de conformidad con la necesidad del servicio y la disponibilidad física de la Terminal de Transporte la distribución y asignación de las áreas operativas	**Artículo 73.** Serán sancionados con multa **entre dieciocho (18) y** veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las terminales de transporte que incurran en las siguientes conductas: 1. No capacitar anualmente al personal operativo dependiente directo de la terminal que ejerce funciones relacionadas con la atención integral al pasajero. 2. No contar con el personal operativo dependiente de la Terminal de Transporte capacitado para la atención de personas con discapacidad. 3. Obstaculizar la actuación de la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura 4. No contar o tener en deficiente estado los accesos externos que conducen a la instalación del terminal o no contar con la señalización para evacuación de emergencia, informativa y preventiva. 5. No contar o tener en deficiente estado los servicios de baños, mobiliario y equipamientos para atención de los usuarios 6. No contar con programas de promoción de servicios al usuario. 7. No contar con los sistemas de monitoreo idóneo y planes de seguridad en la terminal de pasajeros. 8. No tener medios de información en funcionamiento en sala y en el terminal 9. No contar o estar en mal estado la infraestructura para la circulación y servicios para personas con discapacidad física, limitada movilidad o estatura corta. 10. No contar con los servicios básicos para el correcto y adecuado funcionamiento de las instalaciones, unidades de emergencia para operación de los sistemas básicos de seguridad o tenerlos en condiciones deficientes. 11. No tener en buen estado las condiciones de la superficie o geometría de las pistas, calles de rodaje y plataforma, la demarcación de las pistas, calles de rodaje y plataforma, los letreros de las pistas y calles de rodaje, la iluminación en áreas de operación o tenerlos en condiciones deficiente. 12. No desarrollar, a través de las entidades autorizadas, los programas de medicina preventiva establecidos por el reglamento respectivo. 13. No distribuir de manera equitativa las áreas operativas dentro de las instalaciones del terminal. 14. No definir de conformidad con la necesidad del servicio y la disponibilidad física de la Terminal de Transporte la distribución y asignación de las áreas operativas.	Con el propósito de generar un solo criterio en todo el proyecto de ley para todos los sujetos de sanción y evitar que se rompan los principios de igualdad y proporcionalidad, se unifica como criterio de la multa el intervalo en salarios mínimos tal como ya estaba aprobado para diferentes modalidades como las sociedades portuarias. Con ello, no solo se garantiza el principio de igualdad en los términos indicados sino también de la proporcionalidad entre la infracción y la sanción tal como ya lo ha indicado la Honorable Corte Constitucional, específicamente en materia de transporte en la Sentencia C-490 de 1997, máxime cuando el artículo 27 del presente proyecto prevé los criterios para la imposición de la sanción
Artículo 74. Serán sancionados con multa equivalente a cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los terminales de transporte que incurran en las siguientes conductas:	**Artículo 74.** Serán sancionados con multa **entre cuarenta y cinco (45) y** cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los terminales de transporte que incurran en las siguientes conductas:	Con el propósito de generar un solo criterio en todo el proyecto de ley para todos los sujetos de sanción y evitar que se rompan los principios de igualdad y pro-

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
1. No prestar los servicios propios del terminal relacionados con la actividad transportadora, en condiciones de equidad, oportunidad, calidad y seguridad. 2. No tener o no aplicar su propio Manual Operativo, de conformidad con las disposiciones vigentes o las que se expidan para tal fin, en lo que respecta a la infraestructura. 3. 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. 4. 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. 5. 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. 6. 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. 7. No cobrar las tasas de uso fijadas por el Ministerio de Transporte. 8. Permitir, dentro de las instalaciones de las terminales, el pregoneo de los servicios o rutas que prestan las empresas transportadoras. 9. No realizar la señalización y adecuación apropiada de sus instalaciones para el desplazamiento de personas con discapacidad.	1. No prestar los servicios propios del terminal relacionados con la actividad transportadora, en condiciones de equidad, oportunidad, calidad y seguridad. 2. No tener o no aplicar su propio Manual Operativo, de conformidad con las disposiciones vigentes o las que se expidan para tal fin, en lo que respecta a la infraestructura. 3. 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. 4. 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. 5. 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 y sustancias psicoactiva a una muestra representativa de los conductores que estén próximos a ser despachados del respectivo Terminal. 6. 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. 7. No cobrar las tasas de uso fijadas por el Ministerio de Transporte. 8. Permitir, dentro de las instalaciones de las terminales, el pregoneo de los servicios o rutas que prestan las empresas transportadoras. 9. No realizar la señalización y adecuación apropiada de sus instalaciones para el desplazamiento de personas con discapacidad.	porcionalidad, se unifica como criterio de la multa el intervalo en salarios mínimos tal como ya estaba aprobado para diferentes modalidades como las sociedades portuarias. Con ello, no solo se garantiza el principio de igualdad en los términos indicados sino también de la proporcionalidad entre la infracción y la sanción tal como ya lo ha indicado la Honorable Corte Constitucional, específicamente en materia de transporte en la Sentencia C-490 de 1997, máxime cuando el artículo 27 del presente proyecto prevé los criterios para la imposición de la sanción
Artículo 75. Serán sancionados con multa equivalente a cien (100) salarios mínimos legales mensuales (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. 5. Realizar cualquier actividad que viole el Estatuto Nacional del Transporte o sus reglamentos. 6. Cobrar a los operadores sumas de dineros diferentes a los gastos generados por concepto de arrendamiento, recaudo y control de los Programas de Medicina Preventiva, pruebas de control de alcoholimetría y sustancias psicoactivas conductores despachados desde los terminales. **Parágrafo.** El Gobierno nacional, en un plazo de tres (3) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, regulará la aplicación de las pruebas de control de sustancias psicoactivas, así mismo quienes realicen dichos controles, tendrán un (1) año para su implementación y ejecución a partir de la fecha de expedición de la resolución que los regule.	**Artículo 75.** Serán sancionados con multa **entre noventa (90) y** cien (100) salarios mínimos legales mensuales (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. 5. Realizar cualquier actividad que viole el Estatuto Nacional del Transporte o sus reglamentos. 6. Cobrar a los operadores sumas de dineros diferentes a los gastos generados por concepto de arrendamiento, recaudo y control de los Programas de Medicina Preventiva, pruebas de control de alcoholimetría y sustancias psicoactivas conductores despachados desde los terminales. **Parágrafo.** El Gobierno nacional, en un plazo de **seis (6)** meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, regulará la aplicación de las pruebas de control de sustancias psicoactivas, así mismo quienes realicen dichos controles, tendrán un (1) año para su implementación y ejecución a partir de la fecha de expedición de la resolución que los regule**.**	Con el propósito de generar un solo criterio en todo el proyecto de ley para todos los sujetos de sanción y evitar que se rompan los principios de igualdad y proporcionalidad, se unifica como criterio de la multa el intervalo en salarios mínimos tal como ya estaba aprobado para diferentes modalidades como las sociedades portuarias. Con ello, no solo se garantiza el principio de igualdad en los términos indicados sino también de la proporcionalidad entre la infracción y la sanción tal como ya lo ha indicado la Honorable Corte Constitucional, específicamente en materia de transporte en la Sentencia C-490 de 1997, máxime cuando el artículo 27 del presente proyecto prevé los criterios para la imposición de la sanción

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
Artículo 76. Serán sancionados con multa entre doscientos (200) y trescientos (300) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los concesionarios, contratistas y administradores de infraestructura de transporte que incurran en las siguientes infracciones: 1. No atender las peticiones, quejas o reclamos de los usuarios dentro de los plazos establecidos Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, la norma que lo adicione, modifique o sustituya o no disponer de los mecanismos necesarios para ello. Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, la norma que lo adicione, modifique o sustituya o no disponer de los mecanismos necesarios para ello. 2. Obstaculizar la actuación de la Superintendencia 3. No suministrar de manera oportuna, la información solicitada, por el Ministerio de Transporte, por autoridad competente o por la Entidad de Supervisión, 4. No suministrar a los usuarios de manera clara la información sobre los servicios ofrecidos, tarifas, horarios de atención o, suministrar información engañosa, errada, inoportuna o incompleta. 5. No expedir ni entregar oportunamente el documento que acredita el pago de tarifas, peaje, tasa de uso y demás documentos que en desarrollo de sus funciones deba emitir. 6. 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 del servicio público de transporte, infraestructura y sus servicios conexos y complementarios. 7. No dar cabal cumplimiento a los planes de mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente. 8. 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. 9. No suministrar de manera oportuna, la información solicitada, por el Ministerio de Transporte o por la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura. 10. El incumplimiento de la normatividad técnica establecidas para el servicio público de transporte, su infraestructura, servicios conexos y complementarios definidos en la presente ley y demás normas que la reglamenten. 11. Realizar cobros sin la autorización legal y/o contractual a los usuarios del servicio público de transporte.	**Artículo 76.** Serán sancionados con multa entre doscientos (200) y trescientos (300) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los concesionarios, contratistas y administradores de infraestructura de transporte que incurran en las siguientes infracciones: 1. No atender las peticiones, quejas o reclamos de los usuarios dentro de los plazos establecidos Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, la norma que lo adicione, modifique o sustituya o no disponer de los mecanismos necesarios para ello. Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, la norma que lo adicione, modifique o sustituya o no disponer de los mecanismos necesarios para ello. 2. Obstaculizar la actuación de la Superintendencia 3. No suministrar de manera oportuna, la información solicitada, por el Ministerio de Transporte, por autoridad competente o por la Entidad de Supervisión, 4. No suministrar a los usuarios de manera clara la información sobre los servicios ofrecidos, tarifas, horarios de atención o, suministrar información engañosa, errada, inoportuna o incompleta. 5. No expedir ni entregar oportunamente el documento que acredita el pago de tarifas, peaje, tasa de uso y demás documentos que en desarrollo de sus funciones deba emitir. 6. 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 del servicio público de transporte, infraestructura y sus servicios conexos y complementarios. 7. No dar cabal cumplimiento a los planes de mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente. 8. 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. **9. ~~No suministrar de manera oportuna, la información solicitada, por el Ministerio de Transporte o por la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura.~~** 10. El incumplimiento de la normatividad técnica establecidas para el servicio público de transporte, su infraestructura, servicios conexos y complementarios definidos en la presente ley y demás normas que la reglamenten. 11. Realizar cobros sin la autorización legal y/o contractual a los usuarios del servicio público de transporte.	Se retira el numeral 9 porque se encuentra repetido en el numeral 3 del mismo artículo
Artículo 77. Serán sancionados con multa entre trescientos uno (301) y seiscientos (600) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), los concesionarios, contratistas y administradores de infraestructura de transporte que incurran en las siguientes conductas: 1. 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. 2. 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.	**Artículo 77.** Serán sancionados con multa entre trescientos uno (301) y seiscientos (600) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), los concesionarios, contratistas y administradores de infraestructura de transporte que incurran en las siguientes conductas: 1. 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. 2. 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.	

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
3. Realizar cobros operacionales y no operacionales sin atender los parámetros y decisiones adoptadas por el Ministerio de Transporte o autoridad competente. 4. No tener, no actualizar y no darle aplicación a los planes de emergencia, contingencia, mantenimiento y medidas preventivas, expedidos o aprobados por la autoridad competente. 5. No contar, no tener actualizado o no darle aplicación al reglamento técnico de operaciones o manuales operativos en los términos legales y/o contractuales. 6. Incumplir las normas técnicas que reglamenta la construcción, mantenimiento y operación que afecten la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura. 7. No aplicar los parámetros establecidos en las disposiciones pertinentes en cuanto al estado, Operación, Vigilancia, Personal, Sistemas para el funcionamiento, señalización, supervisión y registros de aforos de recaudos en las estaciones, en servicio de peaje. 8. No aplicar los parámetros establecidos en las disposiciones pertinentes en cuanto al estado, operación, vigilancia, publicación del certificado de calibración de la báscula, personal, sistemas para el funcionamiento, señalización y registro de pesaje en las estaciones, en los servicios de pesaje, sin perjuicio de las competencias de la Superintendencia de Industria y Comercio. 9. No aplicar los parámetros establecidos en las disposiciones pertinentes en cuanto a mantenimiento y los demás que sean exigibles conforme a las obligaciones y/o normatividad vigente, en servicios propios del administrador u operador de la carretera. 10. No aplicar los parámetros establecidos en las disposiciones pertinentes en lo que respecta a taludes, puentes, pontones y otras estructuras como las de drenaje, muros de contención y las demás que hagan parte de la infraestructura en zonas laterales y obras de arte. 11. No cumplir con las fechas establecidas para la entrega de la infraestructura y demás elementos conforme a los compromisos contractuales establecidos en ejecución y alcance físico. 12. Incumplimiento en la medida de calificación de cada uno de los elementos definidos para la determinación del índice de estado de los tramos definidos para tal efecto así como del consolidado, en el índice de estado. 13. Incumplir con sus obligaciones o prestar el servicio al usuario en condiciones de operación deficientes o inadecuadas, con respecto a señalización horizontal, vertical y demás dispositivos para el manejo y regulación del tránsito, de carácter permanente o temporal por parte de los administradores u operadores de la infraestructura que hace parte de la Red Nacional de Carreteras concesionadas y no concesionadas. 14. Incumplir con sus obligaciones o prestar el servicio al usuario en condiciones de operación deficientes o inadecuadas, con respecto a la preservación de la zona de derecho de vía, por parte de los administradores u operadores de la infraestructura que hace parte de la Red Nacional de Carreteras concesionadas y no concesionadas.	3. Realizar cobros operacionales y no operacionales sin atender los parámetros y decisiones adoptadas por el Ministerio de Transporte o autoridad competente. 4. No tener, no actualizar y no darle aplicación a los planes de emergencia, contingencia, mantenimiento y medidas preventivas, expedidos o aprobados por la autoridad competente. 5. No contar, no tener actualizado o no darle aplicación al reglamento técnico de operaciones o manuales operativos en los términos legales y/o contractuales. 6. Incumplir las normas técnicas que reglamenta la construcción, mantenimiento y operación que afecten la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura. 7. No aplicar los parámetros establecidos en las disposiciones pertinentes en cuanto al estado, Operación, Vigilancia, Personal, Sistemas para el funcionamiento, señalización, supervisión y registros de aforos de recaudos en las estaciones, en servicio de peaje. 8. No aplicar los parámetros establecidos en las disposiciones pertinentes en cuanto al estado, operación, vigilancia, publicación del certificado de calibración de la báscula, personal, sistemas para el funcionamiento, señalización y registro de pesaje en las estaciones, en los servicios de pesaje, sin perjuicio de las competencias de la Superintendencia de Industria y Comercio. 9. No aplicar los parámetros establecidos en las disposiciones pertinentes en cuanto a mantenimiento y los demás que sean exigibles conforme a las obligaciones y/o normatividad vigente, en servicios propios del administrador u operador de la carretera. ~~**10. No aplicar los parámetros establecidos en las disposiciones pertinentes en lo que respecta a taludes, puentes, pontones y otras estructuras como las de drenaje, muros de contención y las demás que hagan parte de la infraestructura en zonas laterales y obras de arte.**~~ ~~**11. No cumplir con las fechas establecidas para la entrega de la infraestructura y demás elementos conforme a los compromisos contractuales establecidos en ejecución y alcance físico.**~~ ~~**12. Incumplimiento en la medida de calificación de cada uno de los elementos definidos para la determinación del índice de estado de los tramos definidos para tal efecto así como del consolidado, en el índice de estado.**~~ ~~**13. Incumplir con sus obligaciones o prestar el servicio al usuario en condiciones de operación deficientes o inadecuadas, con respecto a señalización horizontal, vertical y demás dispositivos para el manejo y regulación del tránsito, de carácter permanente o temporal por parte de los administradores u operadores de la infraestructura que hace parte de la Red Nacional de Carreteras concesionadas y no concesionadas.**~~ ~~**14. Incumplir con sus obligaciones o prestar el servicio al usuario en condiciones de operación deficientes o inadecuadas, con respecto a la preservación de la zona de derecho de vía, por parte de los administradores u operadores de la infraestructura que hace parte de la Red Nacional de Carreteras concesionadas y no concesionadas.**~~	Se deben eliminar las infracciones contenidas en los numerales 10, 11, 12, 13, 14 y 15 por contener infracciones contractuales que deben ser sancionadas a través de la facultad sancionatoria del contratante para evitar violación al principio constitucional del non bis in ídem

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
15. Incumplir con sus obligaciones o prestar el servicio al usuario en condiciones de operación deficiente o inadecuada, con respecto a planes de contingencia, planes de manejo de tráfico, por parte de los administradores u operadores de la infraestructura que hace parte de la Red Nacional de Carreteras concesionadas y no concesionadas. 16. Las demás que constituyan violación a las normas que las rige.	~~**15. Incumplir con sus obligaciones o prestar el servicio al usuario en condiciones de operación deficiente o inadecuada, con respecto a planes de contingencia, planes de manejo de tráfico, por parte de los administradores u operadores de la infraestructura que hace parte de la Red Nacional de Carreteras concesionadas y no concesionadas.**~~ ~~**16.**~~ Las demás que constituyan violación a las normas que las rige.	
Artículo 78. Serán sancionados con multa entre seiscientos un (601) y mil (1.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), los concesionarios, contratistas y administradores de infraestructura de transporte que incurran en las siguientes conductas: 1. Prestar o permitir que se preste el servicio sin estar debidamente autorizado. 2. No mantener las condiciones que dieron origen a la habilitación, permiso de operación, licencia u otorgamiento del contrato de concesión. 3. 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. 4. 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. 5. Realizar cobros operacionales y no operacionales sin atender los parámetros y decisiones adoptadas por el Ministerio de Transporte o autoridad competente. 6. No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente. 7. No cumplir con los reglamentos técnicos metrológicos establecidos para los instrumentos de medición que se utilicen para el control de carga en las vías o impedir que se adelanten las verificaciones que realice la autoridad competente o a quien esta designe. La Superintendencia de Industria y Comercio será la entidad competente para lo dispuesto en el presente numeral, conforme con lo establecido en la Ley 1480 de 2011 y el Decreto 1471 de 2014. **Parágrafo.** Las sanciones aquí previstas podrán imponerse sin perjuicio de las facultades que en virtud del contrato, puedan tener las entidades contratantes para aplicar las multas y demás facultades exorbitantes.	**Artículo 78.** Serán sancionados con multa entre seiscientos un (601) y mil (1.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), los concesionarios, contratistas y administradores de infraestructura de transporte que incurran en las siguientes conductas: 1. Prestar o permitir que se preste el servicio sin estar debidamente autorizado. 2. No mantener las condiciones que dieron origen a la habilitación, permiso de operación, licencia u otorgamiento del contrato de concesión. 3. 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. 4. 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. 5. Realizar cobros operacionales y no operacionales sin atender los parámetros y decisiones adoptadas por el Ministerio de Transporte o autoridad competente. **6.** ~~**No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente.**~~ 7. No cumplir con los reglamentos técnicos metrológicos establecidos para los instrumentos de medición que se utilicen para el control de carga en las vías o impedir que se adelanten las verificaciones que realice la autoridad competente o a quien esta designe. La Superintendencia de Industria y Comercio será la entidad competente para lo dispuesto en el presente numeral, conforme con lo establecido en la Ley 1480 de 2011 y el Decreto 1471 de 2014. **Parágrafo.** Las sanciones aquí previstas podrán imponerse sin perjuicio de las facultades que en virtud del contrato, puedan tener las entidades contratantes para aplicar las multas y demás facultades exorbitantes.	Se elimina el numeral 6 ya que el mismo ya se encuentra previsto por el numeral 7 del artículo 76.
Artículo 79. Serán sancionados con multa equivalente a cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los municipios, distritos, áreas metropolitanas y organismos de tránsito como autoridades de transporte y/o 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. Ejercer funciones dentro del ámbito de jurisdicción de otra autoridad.	**Artículo 79.** Serán sancionados con multa **entre noventa (90) y** cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los municipios, distritos, áreas metropolitanas y organismos de tránsito como autoridades de transporte y/o 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. Ejercer funciones dentro del ámbito de jurisdicción de otra autoridad.	Con el propósito de generar un solo criterio en todo el proyecto de ley para todos los sujetos de sanción y evitar que se rompan los principios de igualdad y proporcionalidad, se unifica como criterio de la multa el intervalo en salarios mínimos tal como ya estaba aprobado para diferentes modalidades como las sociedades portuarias.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
5. No disponer de los mecanismos necesarios para ofrecer y garantizar en forma óptima la atención al usuario en sus peticiones, quejas y recursos.	5. No disponer de los mecanismos necesarios para ofrecer y garantizar en forma óptima la atención al usuario en sus peticiones, quejas y recursos.	
Artículo 80. Serán sancionados con multa equivalente a ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los municipios, distritos, áreas metropolitanas y organismos de tránsito como autoridades de transporte y/o tránsito que incurran en las siguientes conductas: **1.** Extralimitarse en sus funciones o no llevar a cabo el procedimiento reglamentado. **2.** Exigir requisitos diferentes a los establecidos legalmente para los trámites que sean de su competencia adelantar. **3.** Realizar trámites de transporte y/o tránsito sin cumplir con los requisitos previstos por las normas. **4.** No adelantar dentro del término legalmente establecido, la actuación administrativa correspondiente por las infracciones de transporte y/o tránsito que sean de su competencia **5.** No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento o planes de acción concertados y/o aprobados por la autoridad competente **6.** No regular el flujo de tránsito, ni cumplir con la responsabilidad de colocar y mantener las señales de tránsito. **7.** No generar, ingresar y mantener actualizada 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. **8.** No hacer uso del código de acceso a la base de datos y de la información del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), de conformidad con los procedimientos y protocolos establecidos para tal fin; así como de los registros físicos, documentos y archivos que se encuentran bajo su custodia. **9.** Expedir especies venales sin el lleno de los requisitos establecidos por acto administrativo. **10.** Alimentar registros que son de su competencia sin agotar previamente la verificación de la información. **11.** Utilizar y expedir especies venales con rangos o series no asignadas. **12.** 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 prestara el Organismos de tránsito. **13.** No atender los requerimientos y solicitudes de acuerdo con lo que sobre el particular señalen el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura. **14.** Variar las tarifas sin informarlo públicamente y previamente en sus instalaciones y al Ministerio de Transporte. **15.** En el caso de los organismos de tránsito permitir la realización de trámites de tránsito sin él paz y salvo expedido por el Sistema Integrado de Información de Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito. **16.** Impedir u obstaculizar las acciones de las autoridades que ejercen la vigilancia, inspección y control. **17.** Permitir en su jurisdicción la prestación de servicios no autorizados. **18.** No adoptar las medidas suficientes para combatir los fenómenos de ilegalidad e informalidad en el transporte.	**Artículo 80.** Serán sancionados con multa **entre ciento treinta (130) y** ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los municipios, distritos, áreas metropolitanas y organismos de tránsito como autoridades de transporte y/o tránsito que incurran en las siguientes conductas: 1. Extralimitarse en sus funciones o no llevar a cabo el procedimiento reglamentado. 2. Exigir requisitos diferentes a los establecidos legalmente para los trámites que sean de su competencia adelantar. 3. Realizar trámites de transporte y/o tránsito sin cumplir con los requisitos previstos por las normas 4. No adelantar dentro del término legalmente establecido, la actuación administrativa correspondiente por las infracciones de transporte y/o tránsito que sean de su competencia 5. No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento o planes de acción concertados y/o aprobados por la autoridad competente 6. No regular el flujo de tránsito, ni cumplir con la responsabilidad de colocar y mantener las señales de tránsito. 7. No generar, ingresar y mantener actualizada 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. 8. No hacer uso del código de acceso a la base de datos y de la información del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), de conformidad con los procedimientos y protocolos establecidos para tal fin; así como de los registros físicos, documentos y archivos que se encuentran bajo su custodia. 9. Expedir especies venales sin el lleno de los requisitos establecidos por acto administrativo. 10. Alimentar registros que son de su competencia sin agotar previamente la verificación de la información. 11. Utilizar y expedir especies venales con rangos o series no asignadas. 12. 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 prestara el Organismos de tránsito. 13. No atender los requerimientos y solicitudes de acuerdo con lo que sobre el particular señalen el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura. 14. Variar las tarifas sin informarlo públicamente y previamente en sus instalaciones y al Ministerio de Transporte. 15. En el caso de los organismos de tránsito permitir la realización de trámites de tránsito sin él paz y salvo expedido por el Sistema Integrado de Información de Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito. 16. Impedir u obstaculizar las acciones de las autoridades que ejercen la vigilancia, inspección y control. 17. Permitir en su jurisdicción la prestación de servicios no autorizados. 18. No adoptar las medidas suficientes para combatir los fenómenos de ilegalidad e informalidad en el transporte.	Con el propósito de generar un solo criterio en todo el proyecto de ley para todos los sujetos de sanción y evitar que se rompan los principios de igualdad y proporcionalidad, se unifica como criterio de la multa el intervalo en salarios mínimos tal como ya estaba aprobado para diferentes modalidades como las sociedades portuarias. Con ello, no solo se garantiza el principio de igualdad en los términos indicados sino también de la proporcionalidad entre la infracción y la sanción tal como ya lo ha indicado la Honorable Corte Constitucional, específicamente en materia de transporte en la Sentencia C-490 de 1997, máxime cuando el artículo 27 del presente proyecto prevé los criterios para la imposición de la sanción

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
19. No adoptar las decisiones administrativas que correspondan para la reorganización del servicio de transporte en aquellos municipios, distritos o áreas metropolitanas donde se implementen los SITM, SETP, SITP y SITR, cofinanciados por la Nación. **20.** No adelantar el control continuo del transporte informal sobre las zonas de influencia de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Estratégicos de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Regional. **21.** No adelantar las acciones necesarias para efectuar control a la evasión y seguridad en el Sistema. **22.** No destinar recursos para el mantenimiento a la infraestructura requerida para la prestación del servicio de transporte de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Estratégicos de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Regional. **23.** Permitir el uso de los carriles exclusivos por vehículos particulares o de otras modalidades, por las vías en que circulen rutas troncales, para el caso de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo y Sistemas Integrados de Transporte Público, salvo cuando se trate de vehículos para atención de emergencias. **24.** No adoptar medidas conducentes a la sostenibilidad financiera del Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Estratégicos de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Regional. **25.** No suministrar de manera oportuna las láminas a los usuarios que han cumplido con los requisitos para optar por las licencias de tránsito. **26.** Cobrar coactivamente por infracciones de tránsito habiendo operado el fenómeno de la prescripción a favor del particular, contraviniendo los artículos 159 del Código Nacional de Tránsito Terrestre y el artículo 318 del Estatuto Tributario. **27.** Imponer multas utilizando medios tecnológicos para la detección, sin agotar dentro del debido proceso contravencional una etapa en la que se realice con el propietario del vehículo la constatación e identificación del conductor en el momento en que se incurre en la infracción. **28.** Para mejorar la calidad en los servicios que prestan al público los organismos de tránsito y organismos de apoyo al tránsito, deberán cumplir los mismos requisitos exigidos. **Parágrafo.** El Ministerio de Transporte regulará las condiciones técnicas mínimas de los equipos que se utilizarán como ayudas tecnológicas para la imposición de comparendos en un plazo no mayor a 30 días, contados a partir de la promulgación de la presente ley.	19. No adoptar las decisiones administrativas que correspondan para la reorganización del servicio de transporte en aquellos municipios, distritos o áreas metropolitanas donde se implementen los SITM, SETP, SITP y SITR, cofinanciados por la Nación. 20. No adelantar el control continuo del transporte informal sobre las zonas de influencia de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Estratégicos de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Regional. 21. No adelantar las acciones necesarias para efectuar control a la evasión y seguridad en el Sistema. 22. No destinar recursos para el mantenimiento a la infraestructura requerida para la prestación del servicio de transporte de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Estratégicos de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Regional. 23. Permitir el uso de los carriles exclusivos por vehículos particulares o de otras modalidades, por las vías en que circulen rutas troncales, para el caso de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo y Sistemas Integrados de Transporte Público, salvo cuando se trate de vehículos para atención de emergencias. 24. No adoptar medidas conducentes a la sostenibilidad financiera del Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Estratégicos de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Regional. 25. No suministrar de manera oportuna las láminas a los usuarios que han cumplido con los requisitos para optar por las licencias de tránsito. 26. Cobrar coactivamente por infracciones de tránsito habiendo operado el fenómeno de la prescripción a favor del particular, contraviniendo los artículos 159 del Código Nacional de Tránsito Terrestre y el artículo 318 del Estatuto Tributario. 27. Imponer multas utilizando medios tecnológicos para la detección, sin agotar dentro del debido proceso contravencional una etapa en la que se realice con el propietario del vehículo la constatación e identificación del conductor en el momento en que se incurre en la infracción. 28. **Dar una destinación diferente a la prevista por la Ley a los recursos provenientes de multas de tránsito.** 29. ~~**Para mejorar la calidad en los servicios que prestan al público los organismos de tránsito y organismos de apoyo al tránsito, deberán cumplir los mismos requisitos exigidos**~~. **Parágrafo 1°. Nuevo. Cuando un organismo de tránsito pretenda desarrollar actividades tales como aquellas para las cuales están habilitados los centros de enseñanza automovilística, centros integrales de atención o centros de reconocimiento de conductores, deberá cumplir con los mismos requisitos exigidos a los organismos de apoyo.**	Se adiciona un numeral donde se sanciona la destinación diferente a los recursos de las multas teniendo en consideración que las Leyes 769 de 2002 y 1383 de 2010, le dan una destinación específica a los recursos que los municipios obtengan de la imposición de multas de tránsito siendo esta la condición para mantener la cesión de los recursos exógenos Se elimina el numeral 28 ya que el mismo no consagraba como tal una infracción y se convierte en el siguiente parágrafo Se adiciona un parágrafo correspondiente a una proposición aprobada en Comisión para efectos de evitar que bajo la sombra de los organismos de tránsito se pretenda evadir las condiciones para realizar determinadas actividades, rompiendo el principio de igualdad que debe reinar en cualquier actividad

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
	Parágrafo 2°. El Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones técnicas de los elementos que se pretendan utilizar como medios técnicos o tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito o transporte, **así como sus condiciones de ubicación y uso. El Gobierno nacional a través de reglamento establecerá los requisitos mínimos de habilitación para las empresas que pretendan contratar con las autoridades de Tránsito y/o transporte, el servicio de suministro de los medios técnicos o tecnológicos. Ambos reglamentos deberán ser expedidos en un plazo no mayor a seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley**.	Se adiciona en el parágrafo existente lo correspondiente a las condiciones para la habilitación de quienes prestan determinados servicios a las autoridades y se deja al reglamento del Gobierno nacional dado que tal como lo ha indicado la Corte Constitucional en Sentencias C-066 de 1999 y C-490 de 1997, las materias relacionadas con la reglamentación de condiciones para realizar una determinada actividad le corresponden al Gobierno nacional y no pueden entregarse a los Ministerios (Declaratoria de Inconstitucionalidad del Inciso 3° del numeral 5° del artículo 3° de la Ley 105 de 1993).
Artículo 81. Serán sancionados con multas equivalentes a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes, los organismos de apoyo que incurran en cualquiera de las siguientes infracciones: **1.** No informar al Ministerio de Transporte y demás autoridades competentes las modificaciones que se presenten respecto a la información acreditada para obtener su habilitación o registro **2.** No atender las peticiones, quejas o reclamos de los usuarios dentro de los plazos establecidos por el CPACA, Ley 1437 del 2011**,** o no disponer de los mecanismos necesarios para ello. **3.** No prestar apoyo y colaboración oportuna a las autoridades de vigilancia, inspección y control. **4.** No informar a la autoridad de inspección, vigilancia y control competente, cualquier cambio de sede o domicilio. **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 contar con el personal capacitado para la atención de personas con discapacidad. **7.** 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. **8.** No desarrollar, a través de las entidades autorizadas, los programas de medicina preventiva y capacitación establecidos por el Ministerio de Transporte. **9.** No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente **10.** Prestar el servicio con información desactualizada o inexacta.	**Artículo 81.** Serán sancionados con multas **entre veinte (20) y** veinticinco (25) salarios mínimos legales mensuales vigentes, los organismos de apoyo que incurran en cualquiera de las siguientes infracciones: 1. No informar al Ministerio de Transporte y demás autoridades competentes las modificaciones que se presenten respecto a la información acreditada para obtener su habilitación o registro 2. No atender las peticiones, quejas o reclamos de los usuarios dentro de los plazos establecidos por el CPACA, Ley 1437 del 2011**,** o no disponer de los mecanismos necesarios para ello. 3. No prestar apoyo y colaboración oportuna a las autoridades de vigilancia, inspección y control. 4. No informar a la autoridad de inspección, vigilancia y control competente, cualquier cambio de sede o domicilio. 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 contar con el personal capacitado para la atención de personas con discapacidad. 7. 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. 8. No desarrollar, a través de las entidades autorizadas, los programas de medicina preventiva y capacitación establecidos por el Ministerio de Transporte. 9. No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente 10. Prestar el servicio con información desactualizada o inexacta.	Con el propósito de generar un solo criterio en todo el proyecto de ley para todos los sujetos de sanción y evitar que se rompan los principios de igualdad y proporcionalidad, se unifica como criterio de la multa el intervalo en salarios mínimos tal como ya estaba aprobado para diferentes modalidades como las sociedades portuarias. Con ello, no solo se garantiza el principio de igualdad en los términos indicados sino también de la proporcionalidad entre la infracción y la sanción tal como ya lo ha indicado la Honorable Corte Constitucional, específicamente en materia de transporte en la Sentencia C-490 de 1997, máxime cuando el artículo 27 del presente proyecto prevé los criterios para la imposición de la sanción
11. Habrá una garantía de calidad del servicio prestado por todos los organismo de apoyo al tránsito, cuya vigencia será igual a la del certificado expedido.	11. ~~**Habrá una garantía de calidad del servicio prestado por todos los organismo de apoyo al tránsito, cuya vigencia será igual a la del certificado expedido.**~~ **Los organismos evaluadores de la conformidad que certifican la condición mecánica de los vehículos, deberán garantizar la calidad de cada servicio prestado de acuerdo a lo establecido en el artículo 73 de la Ley 1480 de 2011 y los artículos 2.2.7.8.5 y 2.2.7.8.6 del decreto 1595 de 2015 o las normas que la modifique, adicionen o sustituyan, cuya vigencia será igual a la del certificado expedido y dando alcance hasta la falla mecánica.**	Se corrige la redacción del numeral por no ser aplicable a todos los organismos de apoyo y se exige a quienes por mandato legal deben tener la garantía y por no ser una infracción.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
Parágrafo 1°. Los certificados expedidos por los organismos de apoyo que son requisito para el trámite de licencia de conducción únicamente tendrán validez ante los organismos de tránsito municipal o departamental que operen en un radio de 50 kilómetros del municipio de su domicilio y en caso de no existir organismos dentro de ese radio se le habilitará validez en los tres más cercanos. El Ministerio de Transporte regulará los requisitos de habilitación, contratación, selección, funcionamiento, pólizas, organismos de área de validez de los certificados y garantías para la operación de los organismos de apoyo. **Parágrafo 2°.** A partir de la promulgación de la presente norma las escuelas que dicten cursos de rehabilitación de conductores infractores con licencia cancelada, deberán estar habilitadas por el Ministerio de Transporte como centros de enseñanza automovilística tipo dos o superior, con programas registrados antes las secretarías de educación correspondientes para su rehabilitación, y para constituirse como centros integrales de atención podrán hacer convenios con la casa cárcel más cercana habilitada por el Inpec.	**Parágrafo 1°.** Los certificados expedidos por los organismos de apoyo que son requisito para el trámite de licencia de conducción únicamente tendrán validez ante los organismos de tránsito municipal o departamental que operen en un radio de **treinta** (**30)** kilómetros del municipio de su domicilio y en caso de no existir organismos dentro de ese radio se le habilitará validez en los tres más cercanos. El Ministerio de Transporte regulará los requisitos de habilitación, contratación, selección, funcionamiento, pólizas, organismos de área de validez de los certificados y garantías para la operación de los organismos de apoyo **en un plazo máximo de seis (6) meses, contados a partir de la promulgación de la presente ley.** **Parágrafo 2°.** A partir de la promulgación de la presente norma las escuelas que dicten cursos de rehabilitación de conductores infractores con licencia cancelada, deberán estar habilitadas por el Ministerio de Transporte como centros de enseñanza automovilística tipo dos o superior, con programas registrados para su rehabilitación ante la secretaría de educación correspondiente y para constituirse como centros integrales de atención podrán hacer convenios con la casa cárcel más cercana habilitada por el Inpec.	Se adiciona un texto en el parágrafo que establece un periodo de tiempo prudencial para que el Ministerio ejerza la facultad reglamentaria.
Artículo 82. Serán sancionados con multas equivalentes a treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes, los organismos de apoyo que incurran en cualquiera de las siguientes infracciones: 1. Expedir Certificados sin haber realizado la evaluación de acuerdo a los parámetros establecidos para tal fin. 2. Expedir las Certificaciones sin atender los procedimientos establecidos y sin utilizar los formatos adoptados para el efecto. 3. Certificar la idoneidad de una persona o un vehículo habiendo reprobado las pruebas practicadas. 4. No almacenar, registrar, custodiar o alterar la información relativa a los procesos de certificación aprobados y rechazados de cada usuario o vehículo atendido y demás informes de las evaluaciones efectuadas, de acuerdo con los parámetros que para el efecto establezca la normatividad que los rige. 5. No reportar la información en la oportunidad y condiciones establecidas al Registro Único Nacional de Tránsito. 6. Obstaculizar la actuación de las autoridades de vigilancia, inspección y control para impedir el ejercicio de las funciones que legal o reglamentariamente tengan atribuidas. 7. No hacer adecuado uso del código de acceso a la base de datos del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). 8. No utilizar los equipos dispuestos por la norma que lo regula, para el cumplimiento de los procedimientos necesarios para la expedición de los certificados respectivos. 9. No atender el régimen de prohibiciones señalados en las normas legales y reglamentarias. 10. Negarse, sin justa causa, a prestar el servicio a personas con notoria discapacidad o movilidad reducida. 11. No mantener vigentes las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas por la ley o los reglamentos. 12. Vincular personal que no reúna los requisitos de formación académica y de experiencia exigidos o cuando los documentos presentados no sean verídicos.	**Artículo 82.** Serán sancionados con multas **entre veintiséis (26) y** treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes, los organismos de apoyo que incurran en cualquiera de las siguientes infracciones: 1. Expedir Certificados sin haber realizado la evaluación de acuerdo a los parámetros establecidos para tal fin. 2. Expedir las Certificaciones sin atender los procedimientos establecidos y sin utilizar los formatos adoptados para el efecto. 3. Certificar la idoneidad de una persona o un vehículo habiendo reprobado las pruebas practicadas. 4. No almacenar, registrar, custodiar o alterar la información relativa a los procesos de certificación aprobados y rechazados de cada usuario o vehículo atendido y demás informes de las evaluaciones efectuadas, de acuerdo con los parámetros que para el efecto establezca la normatividad que los rige. 5. No reportar la información en la oportunidad y condiciones establecidas al Registro Único Nacional de Tránsito. 6. Obstaculizar la actuación de las autoridades de vigilancia, inspección y control para impedir el ejercicio de las funciones que legal o reglamentariamente tengan atribuidas. 7. No hacer adecuado uso del código de acceso a la base de datos del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). 8. No utilizar los equipos dispuestos por la norma que lo regula, para el cumplimiento de los procedimientos necesarios para la expedición de los certificados respectivos. 9. No atender el régimen de prohibiciones señalados en las normas legales y reglamentarias. 10. Negarse, sin justa causa, a prestar el servicio a personas con notoria discapacidad o movilidad reducida. 11. No mantener vigentes las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas por la ley o los reglamentos. 12. Vincular personal que no reúna los requisitos de formación académica y de experiencia exigidos o cuando los documentos presentados no sean verídicos.	Con el propósito de generar un solo criterio en todo el proyecto de ley para todos los sujetos de sanción y evitar que se rompan los principios de igualdad y proporcionalidad, se unifica como criterio de la multa el intervalo en salarios mínimos tal como ya estaba aprobado para diferentes modalidades como las sociedades portuarias.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
13. Remplazar el personal sin dar aviso al Ministerio de Transporte, cuando la norma así lo requiera o mantenerlo vinculado a la entidad prestando servicios durante la vigencia de sanciones de suspensión administrativas, judiciales o profesionales. 14. Incumplir cualquiera de las normas establecidas por el Ministerio de Transporte en sus disposiciones reglamentarias o cualquiera de las normas que regulan su actividad. 15. 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, para el caso de los Centros de Diagnóstico automotor. 16. Recibir pago en efectivo por los servicios prestados. **Parágrafo.** Todos los organismos de apoyo de tránsito deberán acreditarse en gestión de calidad, de conformidad a la norma técnica internacional ISO/IEC o la Norma Técnica Colombiana (NTC) que reglamente el Ministerio de Transporte en un plazo máximo de 6 meses contados a partir de la promulgación de la presente ley. El cumplimiento de este requisito es obligatorio para continuar operando y contarán con un plazo de un año para su implementación contados desde la promulgación de la reglamentación so pena de cancelarse su habilitación y registro en el RUNT. **Parágrafo transitorio.** En concordancia con las facultades especiales entregadas al Presidente de la República para la armonización de las regulaciones preexistentes se ordena al Ministerio de Transporte, suspender la expedición de nuevas habilitaciones a los organismos de apoyo del tránsito salvo las solicitudes presentadas antes de la promulgación de la presente norma, hasta tanto se pronuncie el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo frente a lo de su competencia en el área de calidad y se armonicen todas las normas**:**	13. Remplazar el personal sin dar aviso al Ministerio de Transporte, cuando la norma así lo requiera o mantenerlo vinculado a la entidad prestando servicios durante la vigencia de sanciones de suspensión administrativas, judiciales o profesionales. 14. Incumplir cualquiera de las normas establecidas por el Ministerio de Transporte en sus disposiciones reglamentarias o cualquiera de las normas que regulan su actividad. 15. 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, para el caso de los Centros de Diagnóstico automotor. 16. Recibir pago en efectivo por los servicios prestados **17. <u>No recibir los pagos por los servicios prestados a través de una entidad vigilada por la Superintendencia Financiera de Colombia conforme a la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte o la Superintendencia de Transporte Puertos e Infraestructura.</u>** **Parágrafo 1°.** Todos los organismos de apoyo de tránsito deberán acreditarse en gestión de calidad, de conformidad a la norma técnica internacional ISO/IEC o la Norma Técnica Colombiana (NTC) que reglamente el Ministerio de Transporte en un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley. El cumplimiento de este requisito es obligatorio para continuar operando y contarán con un plazo de un año para su implementación contados desde la promulgación de la reglamentación so pena de cancelarse su habilitación y registro en el RUNT. ~~**Parágrafo transitorio. En concordancia con las facultades especiales entregadas al Presidente de la República para la armonización de las regulaciones preexistentes se ordena al Ministerio de Transporte, suspender la expedición de nuevas habilitaciones a los organismos de apoyo del tránsito salvo las solicitudes presentadas antes de la promulgación de la presente norma, hasta tanto se pronuncie el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo frente a lo de su competencia en el área de calidad y se armonicen todas las normas.**~~ **<u>Parágrafo 2°. El Ministerio de Transporte debe definir mediante resolución, mínimo cada 24 meses, el rango de precios al usuario dentro del cual se deben ofrecer los servicios que prestan los organismos de apoyo. Los estudios que fundamenten la fijación de las tarifas deberán realizarse con base en los criterios y elementos fijados por el artículo 30 de la Ley 1753 de 2015.</u>**	Se adiciona un numeral con el propósito de hacer coherente el régimen previsto en la presente disposición con la política adoptada por el Gobierno nacional en general y en especial por el Ministerio de transporte de bancarizar las operaciones de pago tal como quedó reglado en los últimos actos administrativos que reglamentaron la actividad de los centros de diagnóstico automotor y los centros de reconocimiento de conductores, de igual forma esto facilita los procesos de auditoria en el pago de las contribución que estas entidades deben realizar a la Agencia nacional de Seguridad Vial Se elimina el parágrafo transitorio, en aras de proteger la libre competencia y la libertad de empresa de acuerdo con los artículos 333 y 334 de la Constitución Política. Esta disposición es inconstitucional dado que vulnera el libre acceso a un mercado y la libre competencia, al respecto pueden verse las sentencias C-389 de 2002, C-150 de 2003, C-1045 de 2000 Se adiciona un parágrafo nuevo concordante con el propósito de hacer coherente el régimen previsto en la presente disposición con la política adoptada por el Gobierno nacional en general y en especial por el Ministerio de transporte de bancarizar las operaciones de pago tal como quedó reglado en los últimos actos administrativos.
Artículo 83. Serán sancionados con multas equivalentes a cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes, las personas naturales o jurídicas que tengan por objeto la importación, comercialización, fabricación o ensamble de vehículos automotores, chasis, carrocerías, remolques y semirremolques que incurran en cualquiera de las siguientes infracciones: 1. Negarse a proporcionar información y/o obstaculizar la labor de auditoría o de control a las autoridades competentes; 2. No disponer de los mecanismos necesarios para ofrecer y garantizar en forma óptima la atención al usuario en sus peticiones, quejas y reclamos.	**Artículo 83.** Serán sancionados con multas **<u>entre noventa (90) y</u>** cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes, las personas naturales o jurídicas que tengan por objeto la importación, comercialización, fabricación o ensamble de vehículos automotores, chasis, carrocerías, remolques y semirremolques que incurran en cualquiera de las siguientes infracciones: **1.** Negarse a proporcionar información y/o obstaculizar la labor de auditoría o de control a las autoridades competentes; **2.** No disponer de los mecanismos necesarios para ofrecer y garantizar en forma óptima la atención al usuario en sus peticiones, quejas y reclamos.	Con el propósito de generar un solo criterio en todo el proyecto de ley para todos los sujetos de sanción y evitar que se rompan los principios de igualdad y proporcionalidad, se unifica como criterio de la multa el intervalo en salarios mínimos tal como ya estaba aprobado para diferentes modalidades como las sociedades portuarias.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
Artículo 84. Serán sancionados con multas equivalentes a ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes, las personas naturales o jurídicas que tengan por objeto la importación, comercialización, fabricación o ensamble de vehículos automotores, chasis, carrocerías, remolques y semirremolques que incurran en cualquiera de las siguientes infracciones. 1. Vulnerar o facilitar la violación de las disposiciones establecidas para la aprobación de las homologaciones de los vehículos automotores, carrocerías, chasis, remolques o semirremolques 2. Realizar la actividad sin estar debidamente inscrito ante el Ministerio de Transporte 3. Comercializar vehículos con características y especificaciones diferentes a las determinadas en la ficha de homologación 4. No reportar por medios electrónicos en línea y tiempo real la información requerida en las condiciones y oportunidad exigidas en las normas respectivas 5. No hacer adecuado uso del código de acceso a la base de datos del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) 6. Modificar o transformar vehículos sin la correspondiente autorización 7. fabricar o importar vehículos, chasis, carrocerías, remolques, semirremolques que no cumplan con las especificaciones determinadas en la ficha de homologación 8. Incumplir cualquiera de las normas establecidas por el Ministerio de Transporte en sus disposiciones reglamentarias o cualquiera de las normas que regulan su actividad.	**Artículo 84.** Serán sancionados con multas **entre ciento treinta (130) y** ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes, las personas naturales o jurídicas que tengan por objeto la importación, comercialización, fabricación o ensamble de vehículos automotores, chasis, carrocerías, remolques y semirremolques que incurran en cualquiera de las siguientes infracciones. 1. Vulnerar o facilitar la violación de las disposiciones establecidas para la aprobación de las homologaciones de los vehículos automotores, carrocerías, chasis, remolques o semirremolques 2. Realizar la actividad sin estar debidamente inscrito ante el Ministerio de Transporte 3. Comercializar vehículos con características y especificaciones diferentes a las determinadas en la ficha de homologación 4. No reportar por medios electrónicos en línea y tiempo real la información requerida en las condiciones y oportunidad exigidas en las normas respectivas 5. No hacer adecuado uso del código de acceso a la base de datos del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). 6. Modificar o transformar vehículos sin la correspondiente autorización 7. fabricar o importar vehículos, chasis, carrocerías, remolques, semirremolques que no cumplan con las especificaciones determinadas en la ficha de homologación 8. Incumplir cualquiera de las normas establecidas por el Ministerio de Transporte en sus disposiciones reglamentarias o cualquiera de las normas que regulan su actividad.	Con el propósito de generar un solo criterio en todo el proyecto de ley para todos los sujetos de sanción y evitar que se rompan los principios de igualdad y proporcionalidad, se unifica como criterio de la multa el intervalo en salarios mínimos tal como ya estaba aprobado para diferentes modalidades como las sociedades portuarias. Con ello, no solo se garantiza el principio de igualdad en los términos indicados sino también de la proporcionalidad entre la infracción y la sanción tal como ya lo ha indicado la Honorable Corte Constitucional, específicamente en materia de transporte en la Sentencia C-490 de 1997, máxime cuando el artículo 27 del presente proyecto prevé los criterios para la imposición de la sanción
Artículo 85. Serán sancionadas con multas equivalentes a cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes, las entidades desintegradoras de vehículos automotores que incurran en cualquiera de las siguientes infracciones: 1. No cumplir con las especificaciones contenidas en Normas Técnicas Colombianas de conformidad con lo previsto en la reglamentación. 2. No comunicar al Ministerio de Transporte y a las autoridades competentes los cambios, cualquier modificación que se presente en las condiciones que dieron origen a la habilitación, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la ocurrencia del hecho. 3. Utilizar discos ópticos que no cumplan con las condiciones técnicas exigidas para guardar la información de todos los Certificados de Desintegración que expida. 4. No contar con la infraestructura de software, hardware y de conectividad determinada por el Ministerio de Transporte para el desarrollo de la actividad de desintegración vehicular y la expedición del Certificado de Desintegración. 5. No contar y mantener disponible los documentos, discos ópticos y demás herramientas contentivas del registro de información sobre los proceso de desintegración vehicular, que incluya además los aspectos que establezca el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, para las autoridades que lo requieran en el ejercicio de sus competencias. 6. No mantener vigente los permisos, certificado de calidad, autorizaciones y demás registros propios de su actividad, exigidas por las entidades de control y autoridades competentes.	**Artículo 85.** Serán sancionadas con multas **entre noventa (90) y** cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes, las entidades desintegradoras de vehículos automotores que incurran en cualquiera de las siguientes infracciones: 1. No cumplir con las especificaciones contenidas en Normas Técnicas Colombianas de conformidad con lo previsto en la reglamentación. 2. No comunicar al Ministerio de Transporte y a las autoridades competentes los cambios, cualquier modificación que se presente en las condiciones que dieron origen a la habilitación, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la ocurrencia del hecho. 3. Utilizar discos ópticos que no cumplan con las condiciones técnicas exigidas para guardar la información de todos los Certificados de Desintegración que expida. 4. No contar con la infraestructura de software, hardware y de conectividad determinada por el Ministerio de Transporte para el desarrollo de la actividad de desintegración vehicular y la expedición del Certificado de Desintegración. 5. No contar y mantener disponible los documentos, discos ópticos y demás herramientas contentivas del registro de información sobre los proceso de desintegración vehicular, que incluya además los aspectos que establezca el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, para las autoridades que lo requieran en el ejercicio de sus competencias. 6. No mantener vigente los permisos, certificado de calidad, autorizaciones y demás registros propios de su actividad, exigidas por las entidades de control y autoridades competentes.	Con el propósito de generar un solo criterio en todo el proyecto de ley para todos los sujetos de sanción y evitar que se rompan los principios de igualdad y proporcionalidad, se unifica como criterio de la multa el intervalo en salarios mínimos tal como ya estaba aprobado para diferentes modalidades como las sociedades portuarias. Con ello, no solo se garantiza el principio de igualdad en los términos indicados sino también de la proporcionalidad entre la infracción y la sanción tal como ya lo ha indicado la Honorable Corte Constitucional, específicamente en materia de transporte en la Sentencia C-490 de 1997, máxime cuando el artículo 27 del presente proyecto prevé los criterios para la imposición de la sanción

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
7. No mantener vigente la póliza de responsabilidad y cumplimiento requerida en la norma que las regula. 8. No contar y mantener vigente el Certificado de Gestión de Calidad NTC - ISO - 9001, haciendo énfasis en el cumplimiento de los requisitos legales, en particular de los establecidos en la norma que los regula, expedido por un Organismo de Certificación Acreditado ante el Subsistema Nacional de Calidad. 9. No tener disponible los documentos, discos ópticos y demás herramientas contentivas de los procesos de desintegración para las autoridades que lo requieran en el ejercicio de sus competencias.	7. No mantener vigente la póliza de responsabilidad y cumplimiento requerida en la norma que las regula. 8. No contar y mantener vigente el Certificado de Gestión de Calidad NTC - ISO - 9001, haciendo énfasis en el cumplimiento de los requisitos legales, en particular de los establecidos en la norma que los regula, expedido por un Organismo de Certificación Acreditado ante el Subsistema Nacional de Calidad. 9. No tener disponible los documentos, discos ópticos y demás herramientas contentivas de los procesos de desintegración para las autoridades que lo requieran en el ejercicio de sus competencias.	
Artículo 86. Serán sancionados con multas equivalentes a ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes, las desintegradoras de vehículos automotores que incurran en cualquiera de las siguientes infracciones. 1. No adelantar el proceso de desintegración vehicular con estricta atención a lo establecido en la normatividad expedida por el Ministerio de Transporte y a la normatividad ambiental vigente y lo dispuesto en el Manual ambiental para la desintegración vehicular que adopte el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible 2. Hacer inadecuado uso del permiso para el registro y cargue de información al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), en cada uno de las sedes que hayan sido habilitadas con estos propósitos. 3. No reportar ante las autoridades competentes las inconsistencias que presente la información documental del vehículo. 4. No registrar en el sistema RUNT los certificados de desintegración física total de los vehículos, una vez se haya culminado la desintegración, de conformidad con lo señalado en la reglamentación. 5. No almacenar y custodiar en medio físico y en discos ópticos, la información del proceso de desintegración física y de los certificados de desintegración vehicular, tal como lo establece la reglamentación. 6. No reportar al RUNT, desde las sedes que hayan sido habilitadas para el registro y cargue de información relacionada con la desintegración vehicular por medios electrónicos en línea y tiempo real, la información relativa a los vehículos desintegrados y a los vehículos rechazados. 7. No mantener las condiciones que dieron origen a su habilitación. 8. Expedir el Certificado de desintegración física total de un vehículo sin que el vehículo sea inhabilitado definitivamente en las condiciones establecidas en la norma. 9. Expedir el certificado de desintegración sin registrar la información requerida. 10. No dejar constancia expresa y fílmica de la destrucción del vehículo y del proceso a través del cual fue desintegrado. 11. No reportar, reportar fuera de los plazos establecidos o reportar con inconsistencias al Ministerio de Transporte y/o a las demás entidades públicas competentes, la información de los procesos y actividades que realiza la empresa desintegradora en los términos contemplados en la reglamentación.	**Artículo 86.** Serán sancionados con multas **<u>entre ciento treinta (130) y</u>** ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes, las desintegradoras de vehículos automotores que incurran en cualquiera de las siguientes infracciones. 1. No adelantar el proceso de desintegración vehicular con estricta atención a lo establecido en la normatividad expedida por el Ministerio de Transporte y a la normatividad ambiental vigente y lo dispuesto en el Manual ambiental para la desintegración vehicular que adopte el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible 2. Hacer inadecuado uso del permiso para el registro y cargue de información al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), en cada uno de las sedes que hayan sido habilitadas con estos propósitos. 3. No reportar ante las autoridades competentes las inconsistencias que presente la información documental del vehículo. 4. No registrar en el sistema RUNT los certificados de desintegración física total de los vehículos, una vez se haya culminado la desintegración, de conformidad con lo señalado en la reglamentación. 5. No almacenar y custodiar en medio físico y en discos ópticos, la información del proceso de desintegración física y de los certificados de desintegración vehicular, tal como lo establece la reglamentación. 6. No reportar al RUNT, desde las sedes que hayan sido habilitadas para el registro y cargue de información relacionada con la desintegración vehicular por medios electrónicos en línea y tiempo real, la información relativa a los vehículos desintegrados y a los vehículos rechazados. 7. No mantener las condiciones que dieron origen a su habilitación. 8. Expedir el Certificado de desintegración física total de un vehículo sin que el vehículo sea inhabilitado definitivamente en las condiciones establecidas en la norma. 9. Expedir el certificado de desintegración sin registrar la información requerida. 10. No dejar constancia expresa y fílmica de la destrucción del vehículo y del proceso a través del cual fue desintegrado. 11. No reportar, reportar fuera de los plazos establecidos o reportar con inconsistencias al Ministerio de Transporte y/o a las demás entidades públicas competentes, la información de los procesos y actividades que realiza la empresa desintegradora en los términos contemplados en la reglamentación.	Con el propósito de generar un solo criterio en todo el proyecto de ley para todos los sujetos de sanción y evitar que se rompan los principios de igualdad y proporcionalidad, se unifica como criterio de la multa el intervalo en salarios mínimos tal como ya estaba aprobado para diferentes modalidades como las sociedades portuarias. Con ello, no solo se garantiza el principio de igualdad en los términos indicados sino también de la proporcionalidad entre la infracción y la sanción tal como ya lo ha indicado la Honorable Corte Constitucional, específicamente en materia de transporte en la Sentencia C-490 de 1997, máxime cuando el artículo 27 del presente proyecto prevé los criterios para la imposición de la sanción

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
Artículo 87. Serán sancionados con multas equivalentes a cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes, los proveedores de tarjetas preimpresas y láminas de seguridad, y/o quienes elaboran y personalizan las especies venales que incurran en cualquiera de las siguientes infracciones: 1. No mantener vigente las pólizas y/o garantías exigidas en la ley y/o los reglamentos. 2. No informar al Ministerio de Transporte y demás autoridades competentes, las modificaciones que se presenten respecto a la información acreditada para obtener su habilitación o registro. 3. No facilitar al Ministerio de Transporte y otras autoridades de control la información necesaria para la verificación de las medidas de seguridad y condiciones técnicas adoptadas en las reglamentaciones. 4. No atender las instrucciones impartidas por el Ministerio de Transporte u otra autoridad competente. 5. No utilizar y expedir especies venales en las tarjetas pre-impresas asignadas. 6. No facilitar y colaborar a las autoridades que ejercen la inspección, vigilancia y control. 7. No reportar al sistema RUNT, toda la información que este exija. **Parágrafo.** Las autoridades de tránsito sólo podrán delegar o contratar, bajo su responsabilidad, la fabricación, adquisición, suministro, impresión, personalización y distribución de especies venales, con las personas jurídicas que hubieran obtenido habilitación para tal fin por parte del Ministerio de Transporte. El Ministerio de Transporte regulará los requisitos de habilitación para estas entidades en un plazo no mayor de 30 días contados a partir de la promulgación de la presente ley. El Ministerio de Transporte velará y garantizará por el cumplimiento de los principios de unicidad, autenticidad, integridad y no repudio de la información inmersa en todas las especies venales, y demás documentos que emiten los entes estatales o los particulares que tienen relación directa con el tránsito y el transporte a través de las herramientas técnicas y, o tecnológicas de que disponga el Ministerio de Transporte.	**Artículo 87**. Serán sancionados con multas **entre noventa (90) y** cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes, los proveedores de tarjetas preimpresas y láminas de seguridad, y/o quienes elaboran y personalizan las especies venales que incurran en cualquiera de las siguientes infracciones: 1. No mantener vigente las pólizas y/o garantías exigidas en la ley y/o los reglamentos. 2. No informar al Ministerio de Transporte y demás autoridades competentes, las modificaciones que se presenten respecto a la información acreditada para obtener su habilitación o registro. 3. No facilitar al Ministerio de Transporte y otras autoridades de control la información necesaria para la verificación de las medidas de seguridad y condiciones técnicas adoptadas en las reglamentaciones. 4. No atender las instrucciones impartidas por el Ministerio de Transporte u otra autoridad competente. 5. No utilizar y expedir especies venales en las tarjetas preimpresas asignadas. 6. No facilitar y colaborar a las autoridades que ejercen la inspección, vigilancia y control. 7. No reportar al sistema RUNT, toda la información que este exija. **Parágrafo.** Las autoridades de tránsito sólo podrán delegar o contratar, bajo su responsabilidad, la fabricación, adquisición, suministro, impresión, personalización y distribución de especies venales, con las personas jurídicas que hubieran obtenido habilitación para tal fin por parte del Ministerio de Transporte. El Ministerio de Transporte reglamentará los requisitos de habilitación para estas entidades en un plazo no mayor de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley. El Ministerio de Transporte velará y garantizará por el cumplimiento de los principios de unicidad, autenticidad, integridad y no repudio de la información inmersa en todas las especies venales, y demás documentos que emiten los entes estatales o los particulares que tienen relación directa con el tránsito y el transporte a través de las herramientas técnicas y/o o tecnológicas de que disponga el Ministerio de Transporte.	Con el propósito de generar un solo criterio en todo el proyecto de ley para todos los sujetos de sanción y evitar que se rompan los principios de igualdad y proporcionalidad, se unifica como criterio de la multa el intervalo en salarios mínimos tal como ya estaba aprobado para diferentes modalidades como las sociedades portuarias. Con ello, no solo se garantiza el principio de igualdad en los términos indicados sino también de la proporcionalidad entre la infracción y la sanción tal como ya lo ha indicado la Honorable Corte Constitucional, específicamente en materia de transporte en la Sentencia C-490 de 1997, máxime cuando el artículo 27 del presente proyecto prevé los criterios para la imposición de la sanción Se corrige error de redacción.
Artículo 88. Serán sancionados con multas equivalentes a ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes, los proveedores de tarjetas preimpresas y láminas de seguridad, y/o quienes elaboran y personalizan las especies venales que incurran en cualquiera de las siguientes infracciones: 1. No adoptar en su integridad en el proceso de elaboración y personalización de las especies venales, las características y condiciones técnicas, de seguridad y de contenido establecidas en la ficha técnica de la especie venal y demás normas que regulan la materia. 2. No cumplir con los protocolos y requerimientos de seguridad establecidos para el proceso de inscripción, ante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), para el caso de los personalizadores. 3. Dar uso indebido a la información que para la realización de los procesos contratados le ha sido suministrada por la autoridad de tránsito o transporte.	**Artículo 88.** Serán sancionados con multas **entre ciento treinta (130) y** ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes, los proveedores de tarjetas preimpresas y láminas de seguridad, y/o quienes elaboran y personalizan las especies venales que incurran en cualquiera de las siguientes infracciones: 1. No adoptar en su integridad en el proceso de elaboración y personalización de las especies venales, las características y condiciones técnicas, de seguridad y de contenido establecidas en la ficha técnica de la especie venal y demás normas que regulan la materia. 2. No cumplir con los protocolos y requerimientos de seguridad establecidos para el proceso de inscripción, ante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), para el caso de los personalizadores. 3. Dar uso indebido a la información que para la realización de los procesos contratados le ha sido suministrada por la autoridad de tránsito o transporte.	Con el propósito de generar un solo criterio en todo el proyecto de ley para todos los sujetos de sanción y evitar que se rompan los principios de igualdad y proporcionalidad, se unifica como criterio de la multa el intervalo en salarios mínimos tal como ya estaba aprobado para diferentes modalidades como las sociedades portuarias. Con ello, no solo se garantiza el principio de igualdad en los términos indicados sino también de la proporcionalidad entre la infracción y la sanción tal como ya lo ha indicado la Honorable Corte Constitucional, específicamente en materia de transporte en la Sentencia C-490 de 1997, máxime cuando el artículo 27 del presente proyecto prevé los criterios para la imposición de la sanción

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
4. No adoptar íntegramente las condiciones técnicas, tecnológicas y de operación que sean necesarias para garantizar la debida interconexión con el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), en el caso de los personalizadores. 5. No entregar los proveedores al Sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), la numeración de control con la estructura solicitada en la ficha técnica y el software de validación, que permite verificar los rangos asignados a cada Organismo de Tránsito por los diferentes impresores de las tarjetas. 6. No utilizar los equipos definidos en la norma, para adelantar el proceso de impresión de las diferentes especies venales. 7. No atender el régimen de prohibiciones señalados en las normas legales y reglamentarias. 8. Incumplir cualquiera de las normas establecidas por el Ministerio de Transporte en sus disposiciones reglamentarias o cualquiera de las normas que regulan su actividad.	4. No adoptar íntegramente las condiciones técnicas, tecnológicas y de operación que sean necesarias para garantizar la debida interconexión con el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), en el caso de los personalizadores. 5. No entregar los proveedores al Sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), la numeración de control con la estructura solicitada en la ficha técnica y el software de validación, que permite verificar los rangos asignados a cada Organismo de Tránsito por los diferentes impresores de las tarjetas. 6. No utilizar los equipos definidos en la norma, para adelantar el proceso de impresión de las diferentes especies venales. 7. No atender el régimen de prohibiciones señalados en las normas legales y reglamentarias. 8. Incumplir cualquiera de las normas establecidas por el Ministerio de Transporte en sus disposiciones reglamentarias o cualquiera de las normas que regulan su actividad.	
Artículo 89. La suspensión de licencia, registro, habilitación o permisos de las empresas de transporte o demás vigilados, se establecerá hasta por el término de seis meses y procederá en los siguientes casos: 1. Cuando el sujeto haya sido sancionado, tres veces en un período de dos años entre la comisión de la primera infracción y la fecha en que quede ejecutoriada la tercera. 2. Cuando dentro de la oportunidad señalada por la autoridad competente, no se acrediten las condiciones exigidas por esta para mejorar la seguridad en la prestación del servicio o en la actividad de que se trate. 3. En los casos de reiteración o reincidencia en el incremento o disminución de las tarifas establecidas, o en la prestación de servicios no autorizados en un período de un año. 4. Cuando su actividad u omisión haya puesto en riesgo o causado daños a personas y/o bienes 5. Para los organismos de tránsito y organismos de apoyo al tránsito, alterar o modificar la información reportada al RUNT o poner en riesgo la información de este 6. Expedir certificados en categorías o servicios no autorizados. 7. Facilitar a terceros los documentos, equipos o implementos destinados al servicio o permitir el uso a aquellos de su razón social por terceros.	**Artículo 89**. La suspensión de licencia, registro, habilitación o permisos de las empresas de transporte o demás vigilados, se establecerá hasta por el término de seis meses y procederá en los siguientes casos: 1. Cuando el sujeto haya sido sancionado **<u>más</u>** de tres veces **<u>con providencias ejecutoriada en un período de un 1 año entre</u>** la comisión de la primera infracción y la fecha en que quede ejecutoriada la tercera 2. Cuando dentro de la oportunidad señalada por la autoridad competente, no se acrediten las condiciones exigidas por esta para mejorar la seguridad en la prestación del servicio o en la actividad de que se trate. 3. En los casos de reiteración o reincidencia **<u>definidos en providencia ejecutoriada</u>** en el incremento o disminución de las tarifas establecidas, o en la prestación de servicios no autorizados en un período de un año. 4. Cuando su actividad u omisión haya puesto en riesgo o causado daños a personas y/o bienes **<u>y se pruebe dolo o culpa grave por parte del supervisado</u>** 5. Para los organismos de tránsito y organismos de apoyo al tránsito, alterar o modificar la información reportada al RUNT o poner en riesgo la información de este 6. Expedir certificados en categorías o servicios no autorizados. 7. Facilitar a terceros los documentos, equipos o implementos destinados al servicio o permitir el uso a aquellos de su razón social por terceros, **<u>para prestar o facilitar la prestación de servicios no autorizados.</u>**	Con el propósito de garantizar el debido proceso, armonizándolo con el carácter de actividad peligrosa de la actividad transportadora, se modifica el numeral primero con el fin de disminuir el laos de la reincidencia y considerarlo no a tres infracciones sino a más de tres dado que el número de operaciones que realizan los supervisados pueden generar altos riesgos de infracción, a más de garantizar seguridad jurídica al fijar de manera clara y precisa las fechas entre las cuales se fija el lapso previsto por la norma Se aclara que la reincidencia se concluye por medio de providencia ejecutoriada Se aclara de qué se debe demostrar dolo o culpa para poder aplicar esta sanción. Para combatir el transporte informal.
Artículo 90. La cancelación de la Licencia, Registro, habilitación o permiso de los vigilados, procederá en los siguientes casos: 1. Cuando se compruebe por parte de la autoridad competente que las condiciones de operación, técnicas, de seguridad y financieras, que dieron origen a su otorgamiento no corresponden a la realidad. 2. Cuando se compruebe la injustificada cesación de actividades o de los servicios autorizados. 3. Cuando en la persona jurídica del vigilado concurra cualquiera de las causales de disolución contempladas en la ley o en sus estatutos.	**Artículo 90**. La cancelación de la Licencia, Registro, habilitación o permiso de los vigilados, procederá en los siguientes casos: 1. Cuando se compruebe por parte de la autoridad competente que las condiciones de operación, técnicas, de seguridad y financieras, que dieron origen a su otorgamiento no corresponden a la realidad. 2. Cuando se compruebe la injustificada cesación de actividades o de los servicios autorizados. 3. Cuando en la persona jurídica del vigilado concurra cualquiera de las causales de disolución contempladas en la ley o en sus estatutos.	

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
4. Cuando la alteración del servicio se produzca como elemento componente de los procesos relacionados con el establecimiento de tarifas, o como factor perturbador del Orden Público, siempre que las causas mencionadas sean atribuibles al beneficiario de la habilitación. 5. Cuando dentro del término de tres años, posteriores a la ejecución de la sanción de suspensión, el vigilado sea encontrado responsable por la comisión de una nueva infracción que constituye causal de suspensión. 6. En todos los demás casos en que se considere, motivadamente, que la infracción presenta signos de agravación en relación con las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que se produjo, teniendo en cuenta los efectos nocivos ocasionados a los usuarios y a la comunidad. 7. Cuando no se mantengan las condiciones que dieron origen a la habilitación, permiso, licencia, autorización o registro. 8. Cuando pasados doce meses de la vigencia del acto que otorgo la habilitación, no se iniciaron las actividades para el cual se le otorgó la licencia, permiso, registro o habilitación o, cuando habiendo iniciado las actividades ha trascurrido un lapso de tiempo igual a los doce meses sin prestar el servicio para el cual fue autorizado. 9. Cuando los organismos de apoyo al tránsito certifiquen a personas o vehículos sin realizar el procedimiento establecido en la ley, que adulteren los resultados o que certifiquen su reeducación como conductor infractor sin que asista al curso. **Parágrafo 1°.** Las causales de cancelación descritas en el presente capitulo son aplicables a todos los vigilados titulares de licencias, permisos, habilitaciones o autorizaciones de que trata la presente disposición y no se aplicaran a las autoridades de transporte y tránsito. **Parágrafo 2°.** Durante su periodo de vigencia, la licencia de conducción también podrá ser suspendida del Registro Único Nacional de Tránsito, cuando exista indicios que fue tramitada sin el lleno de los requisitos legales o que no se cumplió por parte de los Organismos de apoyo con los procedimientos establecidos para la certificación de la aptitud en conducción, de la condición física, mental y de coordinación motriz para conducir o de evaluación teórico práctica ante las autoridades públicas.	4. Cuando la alteración del servicio se produzca como elemento componente de los procesos relacionados con el establecimiento de tarifas, o como factor perturbador del Orden Público, siempre que las causas mencionadas sean atribuibles al beneficiario de la habilitación. 5. Cuando dentro del término de tres años, posteriores a la ejecución de la sanción de suspensión, el vigilado sea encontrado responsable por la comisión de una nueva infracción que constituye causal de suspensión. 6. En todos los demás casos en que se considere, motivadamente, que la infracción presenta signos de agravación en relación con las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que se produjo, teniendo en cuenta los efectos nocivos ocasionados a los usuarios y a la comunidad. 7. Cuando no se mantengan las condiciones que dieron origen a la habilitación, permiso, licencia, autorización o registro. 8. Cuando pasados doce meses de la vigencia del acto que otorgo la habilitación, no se iniciaron las actividades para el cual se le otorgó la licencia, permiso, registro o habilitación o, cuando habiendo iniciado las actividades ha trascurrido un lapso de tiempo igual a los doce meses sin prestar el servicio para el cual fue autorizado. 9. Cuando los organismos de apoyo al tránsito certifiquen a personas o vehículos sin realizar el procedimiento establecido en la ley, que adulteren los resultados o que certifiquen su reeducación como conductor infractor sin que asista al curso. **Parágrafo 1°.** Las causales de cancelación descritas en el presente capitulo son aplicables a todos los vigilados titulares de licencias, permisos, habilitaciones o autorizaciones de que trata la presente disposición y no se aplicaran a las autoridades de transporte y tránsito. ~~**Parágrafo 2°. Durante su periodo de vigencia, la licencia de conducción también podrá ser suspendida del Registro Único Nacional de Tránsito, cuando exista indicios que fue tramitada sin el lleno de los requisitos legales o que no se cumplió por parte de los Organismos de apoyo con los procedimientos establecidos para la certificación de la aptitud en conducción, de la condición física, mental y de coordinación motriz para conducir o de evaluación teórico práctica ante las autoridades públicas.**~~	Se elimina el parágrafo 2°, debido a que la materia se incluyó como una facultad preventiva en un artículo anterior propendiendo por una mejor redacción de la norma.
Artículo 91. ***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 91.** ***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, las contenidas en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, en el Código General del Proceso, **Código Nacional de Tránsito** y en las demás normas de carácter legal que modifiquen o adicionen dichos códigos.	Se incorpora el Código nacional de tránsito por tener previsto un procedimiento sancionatorio oral que puede permitir llenar vacíos que se puedan presentar, garantizando la plenitud hermética del derecho.
Artículo 96. ***Notificación por correo.*** Todas las notificaciones que deban realizarse en el proceso sancionatorio previsto en la presente ley, que no correspondan a notificación por estrados, deberán realizarse, enviando la copia del acto administrativo por correo certificado, cuando se trate de personas jurídicas de derecho privado, a la dirección registrada por el vigilado en el certificado de existencia y representación legal expedido por la cámara de comercio respectiva, cuando se trate de personas jurídicas de derecho público, a la dirección que aparezca en su página web, y cuando se	**Artículo 96.** Notificaci**ones**. ~~**por Correo.**~~ Todas las notificaciones que deban realizarse en el proce**dimiento** sancionatorio previsto en la presente ley, **deberán efectuarse conforme lo previsto por la Ley 1437 de 2011, excepto aquellas que de acuerdo a la presente ley deban realizarse en estrados o en otra forma.** ~~**que no correspondan a notificación por estrados, deberán realizarse, enviando la copia del acto administrativo por correo certificado, cuando se trate de personas jurídicas de derecho privado, a la dirección registrada por el vigilado en el certificado de**~~	Se corrige la redacción toda vez que se busca unificar el tema de las notificaciones con lo previsto en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo. Con este mismo argumento se elimina el parágrafo.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
trate de personas naturales, a la última dirección que haya reportado a la autoridad de supervisión, si no tiene dirección registrada allí, se hará en la dirección que aparezca en el RUNT. **Parágrafo.** En el evento que la notificación prevista en esta disposición sea negativa, procederá la notificación por aviso.	~~**existencia y representación legal expedido por la cámara de comercio respectiva, cuando se trate de personas jurídicas de derecho público, a la dirección que aparezca en su página web, y cuando se trate de personas naturales, a la última dirección que haya reportado a la autoridad de supervisión, si no tiene dirección registrada allí, se hará en la dirección que aparezca en el RUNT.**~~ ~~**Parágrafo. En el evento que la notificación prevista en esta disposición sea negativa, procederá la notificación por aviso.**~~	
Artículo 97. *Informes*. Los informes de las autoridades por las infracciones previstas en esta ley, deberán indicar como mínimo, el presunto infractor, las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que se cometió la infracción y la identificación del servidor público que lo elabora; adicional, de ser posible, el funcionario deberá aportar pruebas objetivas que sustenten el informe o la infracción **Parágrafo.** Las ayudas técnicas, tecnológicas o informáticas como cámaras de vídeo y equipos electrónicos de lectura, serán válidos como prueba de ocurrencia de una infracción de transporte, infraestructura o sus servicios conexos o complementarios.	**Artículo 97. *Informes*.** Los informes de las autoridades por las infracciones previstas en esta ley, deberán indicar como mínimo, el presunto infractor, las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que se cometió la infracción y la identificación del servidor público que lo elabora; adicional, de ser posible, el funcionario deberá aportar pruebas objetivas que sustenten el informe o la infracción. **Los informes elaborados por los miembros de los cuerpos de control operativo del transporte tendrán el carácter de indicio de la comisión de la infracción dentro del procedimiento administrativo sancionatorio.** **El Ministerio de Transporte reglamentará los formatos de informes para los cuerpos operativos de control.** **Parágrafo.** Las ayudas técnicas, tecnológicas o informáticas como cámaras de vídeo y equipos electrónicos de lectura, serán válidos como prueba de ocurrencia de una infracción de transporte, infraestructura o sus servicios conexos o complementarios.	Se adiciona dos numerales que aclaran el que los informes de las autoridades no constituyen la verificación por parte del Estado de los hechos ocurridos en el terreno, tan solo constituyen un indicio de la comisión de una posible infracción. De igual forma debe establecerse la posibilidad para que el Ministerio de Transporte como máxima autoridad del sistema nacional de transporte y tránsito, determine las características de los formatos de los informes a nivel nacional.
Artículo 98. *Procedencia*. Cuando se tenga conocimiento de la comisión de una infracción a las normas de transporte, su infraestructura, sus servicios conexos o complementarios y servicios de apoyo o a cualquiera de las normas que regulan las diversas actividades objeto de inspección, vigilancia y control cuya consecuencia jurídica sea la suspensión o cancelación de licencia, registro, habilitación o permiso, de acuerdo con la presente ley, se agotará el siguiente procedimiento ordinario: 1. La autoridad competente decretará la apertura de investigación, si tiene la información mínima suficiente para hacerlo, mediante resolución motivada, contra la que no procede recurso alguno, salvo los que procedan respecto de las medidas preventivas o cautelares que sean tomadas dentro del mismo acto de apertura. Todo acto mediante el cual se realiza la apertura de investigación deberá contener como mínimo: a) La determinación de que la investigación se adelantará mediante el procedimiento ordinario; b) Fundamentos jurídicos que sustentan la apertura y desarrollo de la investigación; c) Determinación de los cargos que se formulan, los cuales podrán variar si de los elementos del proceso así se desprenden. En todo caso, se respetará el derecho de contradicción; d) La solicitud de los documentos o antecedentes que se consideren necesarios por parte del funcionario; e) La orden de notificación del acto administrativo que ordena la apertura de la investigación 2. El acto de apertura de investigación deberá ser notificado conforme lo prevé el artículo 99 de la presente ley, entendiéndose surtida esta al día siguiente de su entrega; disponiendo el investigado	**Artículo 98. *Procedencia*.** Cuando se tenga conocimiento de la comisión de una infracción a las normas de transporte, su infraestructura, sus servicios conexos o complementarios y servicios de apoyo o a cualquiera de las normas que regulan las diversas actividades objeto de inspección, vigilancia y control cuya consecuencia jurídica sea **una sanción diferente a la multa**, ~~**la suspensión o cancelación de la licencia, registro, habilitación o permiso**~~ de acuerdo con la presente ley, se agotará el siguiente procedimiento ordinario 1. La autoridad competente decretará la apertura de investigación, si tiene la información mínima suficiente para hacerlo, mediante resolución motivada, contra la que no procede recurso alguno, salvo los que procedan respecto de las medidas preventivas o cautelares que sean tomadas dentro del mismo acto de apertura. Todo acto mediante el cual se realiza la apertura de investigación deberá contener como mínimo: a) La determinación de que la investigación se adelantará mediante el procedimiento ordinario; b) Fundamentos jurídicos que sustentan la apertura y desarrollo de la investigación; c) Determinación de los cargos que se formulan, los cuales podrán variar si de los elementos del proceso así se desprenden. En todo caso, se respetará el derecho de contradicción; d) La solicitud de los documentos o antecedentes que se consideren necesarios por parte del funcionario; e) La orden de notificación del acto administrativo que ordena la apertura de la investigación 2. El acto de apertura de investigación deberá ser notificado personalmente, conforme lo prevé **el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo;** disponiendo el	Se mejora la redacción del texto para efectos de dejar claro que el procedimiento ordinario es para las infracciones que tienen como sanción una consecuencia diferente a las multas y el verbal, para aquellas que tienen una sanción de multa y con ello evitar confusiones a la hora de definir el procedimiento que debe seguirse para investigar una conducta Se adiciona un texto al numeral 2 con el fin de hacerlo concordante con el Código de Procedimiento Administrativo.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
de un término de diez (10) días hábiles para que, por escrito, por medio físico o electrónico, responda a los cargos formulados y solicite las pruebas que considere, las cuales solo se decretarán si son pertinentes y conducentes.	investigado de un término de diez (10) días hábiles para que, por escrito, por medio físico o electrónico, responda a los cargos formulados y solicite las pruebas que considere, las cuales solo se decretarán si son pertinentes y conducentes. 3. **En caso de no poder surtirse la notificación personal, se realizará la notificación por aviso, en los términos previstos por el artículo 69 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo**	Se adiciona un numeral que hace otro ajuste para hacerlo igualmente concordante con el Código de Procedimiento Administrativo.
3. Si transcurrido el término de los diez (10) días, no compareciere el presunto responsable, se entenderá legalmente vinculado al proceso, sin perjuicio de que posteriormente pueda comparecer o designar apoderado en cualquier momento procesal, evento en el cual asumirá el proceso en el estado en que se encuentre.	4. Si transcurrido el término de los diez (10) días, no compareciere el presunto responsable, se entenderá legalmente vinculado al proceso, sin perjuicio de que posteriormente pueda comparecer o designar apoderado en cualquier momento procesal, evento en el cual asumirá el proceso en el estado en que se encuentre.	
4. Agotado el término de traslado, se decretarán las pruebas que hayan sido solicitadas o las que de oficio considere el funcionario investigador. No obstante, durante la actuación administrativa y hasta antes de que se profiera la decisión de fondo se podrán aportar, pedir y practicar pruebas de oficio o a petición del interesado sin requisitos especiales. Contra el acto que decida la solicitud de pruebas no proceden recursos. El interesado contará con la oportunidad de controvertir las pruebas aportadas o practicadas dentro de la actuación, antes de que se dicte una decisión de fondo.	5. Agotado el término de traslado, se decretarán las pruebas que hayan sido solicitadas o las que de oficio considere el funcionario investigador. No obstante, durante la actuación administrativa y hasta antes de que se profiera la decisión de fondo se podrán aportar, pedir y practicar pruebas de oficio o a petición del interesado sin requisitos especiales. Contra el acto que decida la solicitud de pruebas no proceden recursos. El interesado contará con la oportunidad de controvertir las pruebas aportadas o practicadas dentro de la actuación, antes de que se dicte una decisión de fondo.	
5. Las pruebas decretadas deberán practicar dentro de los veinte (20) días siguientes a haberse ejecutoriado el acto que las decreta, prorrogables hasta por la mitad del inicialmente fijado, por una sola vez. Estos términos podrán ser omitidos, si al momento del estudio sobre el decreto de pruebas, se evidencia que todas las necesarias para resolver, ya se encuentran en el proceso por haber sido aportadas por las autoridades o alguna de las partes, lo cual deberá indicarse en el acto que se profiera para el efecto.	6. Las pruebas decretadas deberán practicar dentro de los veinte (20) días siguientes a haberse ejecutoriado el acto que las decreta, prorrogables hasta por la mitad del término inicialmente fijado**.** ~~**por una sola vez**~~. Estos términos podrán ser omitidos, si al momento del estudio sobre el decreto de pruebas, se evidencia que todas las necesarias para resolver, ya se encuentran en el proceso por haber sido aportadas por las autoridades o alguna de las partes, lo cual deberá indicarse en el acto que se profiera para el efecto.	
	7. **Vencido el período probatorio se dará traslado al investigado por cinco (5) días para que presente los alegatos respectivos**	En concordancia con otras normas legales se corre traslado para los alegatos de conclusión.
6. Agotada la etapa probatoria, se emitirá decisión de fondo mediante acto administrativo motivado.	8. ~~**Agotada la etapa probatoria, se emitirá decisión de fondo mediante acto administrativo motivado.**~~ **Agotado el término para los alegatos, se emitirá decisión de fondo mediante acto administrativo motivado.**	Se modifica el numeral 8 para efectos de incluir la etapa de alegatos de conclusión y con ello guardar coherencia con el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo
7. La notificación del acto administrativo decisorio se efectuará en los términos de la Ley 1437 de 2011 (Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo).	9. La notificación del acto administrativo decisorio se efectuará en los términos de la Ley 1437 de 2011 (Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo).	
8. Contra el acto decisorio proceden los recursos de reposición y apelación en el efecto suspensivo, debiendo ser interpuestos dentro de los diez (10) días siguientes a su notificación. **Parágrafo.** Los recursos en contra de los actos que adopten medidas preventivas o cautelares se otorgarán en el efecto devolutivo.	10. Contra el acto decisorio proceden los recursos de reposición y apelación en el efecto suspensivo, debiendo ser interpuestos dentro de los diez (10) días siguientes a su notificación. **Parágrafo.** Los recursos en contra de los actos que adopten medidas preventivas o cautelares se otorgarán en el efecto devolutivo.	
Artículo 99. *Procedencia.* Cuando se tenga conocimiento de la comisión de una infracción a las normas de transporte, su infraestructura, sus servicios conexos o complementarios y servicios de apoyo o a cualquiera de las normas que regulan las diversas actividades objeto de inspección, vigilancia y control, que de acuerdo con la presente ley tenga una sanción diferente a la suspensión o la cancelación, deberá seguirse el procedimiento previsto por el presente capítulo.	**Artículo 99. *Procedencia.*** Cuando se tenga conocimiento de la comisión de una infracción a las normas de transporte, su infraestructura, sus servicios conexos o complementarios y servicios de apoyo o a cualquiera de las normas que regulan las diversas actividades objeto de inspección, vigilancia y control **cuya consecuencia jurídica sea la multa** ~~**suspensión o cancelación de licencia, registro, habilitación o permiso**~~**, de acuerdo con la presente ley, se agotará el siguiente procedimiento:**	Se mejora la redacción del texto para efectos de dejar claro que el procedimiento ordinario es para las infracciones que tienen como sanción una consecuencia diferente a las multas y el verbal, para aquellas que tienen una sanción de multa y con ello evitar confusiones a la hora de definir el procedimiento que debe seguirse para investigar una conducta.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
	El acto de apertura de investigación deberá ser notificado conforme lo prevé el artículo 96 de la presente ley, entendiéndose surtida esta al día siguiente de su entrega; disponiendo el investigado de un término de diez (10) días hábiles para que, por escrito, por medio físico o electrónico, responda a los cargos formulados y solicite las pruebas que considere, las cuales solo se decretarán si son pertinentes y conducente.	Se modifica la referencia prevista en el inciso segundo por la de artículo 96, ya que este artículo es el que prevé la forma de notificación
Parágrafo. En el evento que se deban investigar infracciones que deban surtirse por procedimientos diferentes, se deberá seguir el procedimiento ordinario.	**Parágrafo.** En el evento que se deban investigar **conjuntamente en un mismo procedimiento infracciones que deban surtirse, unas a través del procedimiento ordinario y otras a través procedimiento verbal**, se deberá seguir el procedimiento ordinario.	Se adiciona un texto al parágrafo para se aclara el procedimiento a seguir cuando se cometan varias infracción infracciones simultáneamente para evitar vacíos jurídicos
Artículo 101. Una vez ocurrida la infracción o notificado el acto de apertura, si el presunto responsable acepta la comisión de la infracción, podrá, sin necesidad de otra actuación administrativa: 1. Cancelar, dentro de los cinco días hábiles siguientes a la notificación del acto de apertura, el cincuenta por ciento (50%) de la multa, siempre y cuando se encuentre a paz y salvo por sanciones de transporte y tenga aprobado el respectivo Plan Estratégico de Seguridad Vial, si de acuerdo con la Ley está obligado a tenerlo.	**Artículo 101**. Una vez ocurrida la infracción o notificado el acto de apertura, si el presunto responsable acepta la comisión de la infracción, podrá, sin necesidad de otra actuación administrativa: 1. Cancelar, dentro de los cinco días hábiles siguientes a la notificación del acto de apertura, el cincuenta por ciento (50%) **del valor** de la multa **mínima aplicable para la infracción que se le endilga**, siempre y cuando se encuentre a paz y salvo por sanciones de transporte y tenga aprobado el respectivo Plan Estratégico de Seguridad Vial, si de acuerdo con la Ley está obligado a tenerlo.	Se aclara el concepto de lo que debe pagar la persona para hacerse acreedor a la reducción de la multa. Teniendo en consideración que el criterio de dosificación de la sanción se ha previsto ahora por intervalos, "entre… y…· se establece que para la aplicación de la reducción se tome el valor mínimo en aras de garantizar el efectivo acceso al mismo por parte de cualquiera de los posibles infractores en condiciones de igualdad
2. Cancelar dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la notificación del acto de apertura, el setenta y cinco por ciento (75%) de la multa, siempre y cuando se encuentre a paz y salvo por sanciones de transporte y tenga aprobado el respectivo Plan Estratégico de Seguridad Vial, si de acuerdo con la Ley está obligado a tenerlo.	2. Cancelar dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la notificación del acto de apertura, el setenta y cinco por ciento (75%) **del valor** de la multa **mínima aplicable para la infracción que se le endilga**, siempre y cuando se encuentre a paz y salvo por sanciones de transporte y tenga aprobado el respectivo Plan Estratégico de Seguridad Vial, si de acuerdo con la Ley está obligado a tenerlo.	
3. Cancelar el cien por ciento (100%) del valor de la multa, siempre y cuando no se hubiese iniciado la respectiva investigación administrativa.	3. Cancelar el cien por ciento (100%) **del valor** de la multa **mínima aplicable para la infracción que se le endilga**, siempre y cuando no se hubiese iniciado la respectiva investigación administrativa.	
Si el presunto responsable no acepta voluntariamente la infracción, podrá solicitar, vía electrónica o telefónica, de acuerdo a la reglamentación que expida la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura, la programación de día y hora para la realización de la audiencia de que trata el presente capítulo, entendiéndose que queda notificado de la misma a través del correo electrónico que le indique fecha y hora a la dirección electrónica que aporte al momento de la solicitud. Si transcurridos veinte (20) días calendario después de la notificación del auto de apertura, el presunto responsable no ha solicitado la fecha para la audiencia, se entenderá vinculado al proceso, pudiendo la autoridad competente constituirse en la misma para continuar el procedimiento.	Si el presunto responsable no acepta voluntariamente la infracción, podrá solicitar, vía electrónica ~~**o telefónica**~~, de acuerdo a la reglamentación que expida la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura, la programación de día y hora para la realización de la audiencia de que trata el presente capítulo, entendiéndose que queda notificado de la misma a través del correo electrónico que le indique fecha y hora a la dirección electrónica que aporte al momento de la solicitud. Si transcurridos veinte (20) días calendario después de la notificación del auto de apertura, el presunto responsable no ha solicitado la fecha para la audiencia, se entenderá vinculado al proceso, pudiendo la autoridad competente constituirse en la misma para continuar el procedimiento	Se elimina el mecanismo telefónico por la dificultad que genera a nivel probatorio
Parágrafo. Con el pago realizado se tendrá por fenecido el procedimiento administrativo sancionatorio por confesión ficta o presunta, sin que sea necesario realizar ninguna otra actuación.	**Parágrafo.** Con el pago realizado se tendrá por fenecido el procedimiento administrativo sancionatorio por confesión ficta o presunta, sin que sea necesario realizar ninguna otra actuación.	
	Parágrafo 2°. Para efectos de lo previsto en los artículos 2.2.1.1.6.3. y 2.2.1.4.5.8 del Decreto 1079 de 2015, no se tendrán en consideración aquellos eventos en los cuales el supervisado se haya acogido a alguno de los beneficios previstos por los numerales 1, 2 o 3 del presente artículo.	Se adiciona el parágrafo 2° con el ánimo de motivar el pago oportuno de la multa a quienes acepten la comisión de la infracción y bajo esa condición no generar perjuicios adicionales

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
Artículo 104. ***Fallo.*** Terminadas las intervenciones y practicadas las pruebas, el funcionario competente proferirá, en la audiencia, en caso de ser necesario y de manera motivada, el fallo definitivo. Para tal efecto, la audiencia se podrá suspender por un término máximo de cinco (5) días hábiles, sin perjuicio de lo previsto para las pruebas, al cabo de los cuales se reanudará y se procederá a dictar el fallo correspondiente, el cual se notificará en estrados. Contra dicho fallo se podrán presentar y sustentar los recursos administrativos dentro de la audiencia. Las actuaciones adelantadas en audiencia serán grabadas en medio magnético o digital, y se firmará acta de constancia de su realización, suscrita por quienes en ella intervinieron. Contra la providencia de fallo procede siempre el recurso de reposición, el recurso de apelación procederá contra aquellas que imponen multas superiores a veinte 20 salarios mínimos mensuales legales vigentes ante el superior jerárquico, debiendo interponerse y sustentarse en la misma audiencia.	**Artículo 104.** ***Fallo.*** Terminadas las intervenciones y practicadas las pruebas, el funcionario competente proferirá, en la audiencia, en caso de ser necesario y de manera motivada, el fallo definitivo. Para tal efecto, la audiencia se podrá suspender por un término máximo de cinco (5) días hábiles, sin perjuicio de lo previsto para las pruebas, al cabo de los cuales se reanudará y se procederá a dictar el fallo correspondiente, el cual se notificará en estrados. Contra dicho fallo se podrán presentar y sustentar los recursos administrativos dentro de la audiencia. Las actuaciones adelantadas en audiencia serán grabadas en medio magnético o digital, y se firmará acta de constancia de su realización, suscrita por **la autoridad que adelante la investigación o su delegado.** Contra la providencia de fallo proceden **los recursos de reposición y apelación, debiendo interponerse y sustentarse en la misma audiencia. Los recursos interpuestos se concederán en el efecto suspensivo.** **Parágrafo. En aquello no previsto en el presente título para el procedimiento verbal, se aplicará lo previsto por el Código Nacional de Tránsito para el procedimiento contravencional de tránsito.**	Se aclara que es la autoridad la competente para suscribir el acta de constancia de realización de la diligencia dado que no se trata de un trámite contravencional sino de un procedimiento administrativo sancionatorio. Se establece que los recursos se concederán en el efecto suspensivo, otorgando mayores garantías el procedimiento sancionatorio. Se adiciona un parágrafo cuyo objeto será el de servir de norma remisoria en el evento de que se presenten vacíos jurídicos, buscando con ello prever esta clase de inconvenientes jurídicos.
Artículo 106. ***Prescripción del proceso y de las sanciones.*** La prescripción de las sanciones prescribirá en un periodo de cinco (5) años, contados a partir de la ocurrencia de la comisión de la infracción.	**Artículo 106**. ***Prescripción*** ~~***del Proceso y***~~ *de las Sanciones.* **La sanción decretada por acto administrativo** prescribirá **a los** cinco (5) años contados a partir **de la fecha de la ejecutoria.**	Busca armonizarse con el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo
Artículo 108. ***Titularidad de las multas.*** Las multas serán de propiedad exclusiva de las autoridades que las imponen, salvo en lo que corresponde a los particulares en quienes se delegue y participen en la administración, liquidación, recaudo y distribución de las multas y lo que corresponda a quien implemente, opere y mantenga el Sistema de Información de Multas de Transporte.	**Artículo 108.** ***Titularidad de las multas.*** Las multas serán de propiedad exclusiva de las autoridades que las imponen.~~**, salvo en lo que corresponde a los particulares en quienes se delegue y participen en la administración, liquidación, recaudo y distribución de las multas y lo que corresponda a quien implemente, opere y mantenga el Sistema de Información de Multas de Transporte.**~~	Por ser una renta no tributaria, la misma solo debe ser propiedad del Estado, aspecto diferente es que el Estado pueda utilizar los recursos provenientes de las multas para remunerar servicios de terceros de acuerdo a los mecanismos previstos por la ley.
Artículo 110. ***Otros sujetos de inspección, vigilancia y control.*** Para aquellos sujetos no contemplados en esta disposición o que se creen en el futuro, cuyas actividades y funciones se enmarquen dentro de la presente ley, se les aplicarán los procedimientos y las sanciones previstas en la presente ley, teniendo en cuenta la actividad que realicen.	~~**Artículo 110.** ***Otros sujetos de inspección, vigilancia y control.*** **Para aquellos sujetos no contemplados en esta disposición o que se creen en el futuro, cuyas actividades y funciones se enmarquen dentro de la presente ley, se les aplicarán los procedimientos y las sanciones previstas en la presente ley, teniendo en cuenta la actividad que realicen.**~~	Se elimina este artículo porque se considera que el mismo podría vulnerar el debido proceso y el principio de legalidad previa y porque este tipo de sanciones no se pueden aplicar a nuevos sujetos sino están expresamente previstos por la ley
Artículo 111. ***Obligación de suministrar información.*** Los sujetos vigilados estarán obligados a entregar la información que les sea requerida por la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura, sin que puedan oponer reserva alguna, en la forma y términos que esta determine mediante reglamentación general que para el efecto expida.	**Artículo 111.** ***Obligación de suministrar información.*** Los sujetos **supervisados deberán suministrar, entregar o reportar la información que les sea requerida por las autoridades de supervisión, sin que pueda oponerse reserva alguna, en la forma y término que estas determinen, so pena de incurrir en multa hasta de cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes, sin perjuicio de las demás sanciones previstas por la Ley.**	Se aclara el alcance de la obligación de reportar la información para todos los supervisados
Artículo 113. Modifíquese el artículo 22 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: **Artículo 22.** ***Vigencia de la licencia de conducción.*** Para establecer la vigencia de las licencias de conducción se tendrá en cuenta los siguientes factores: i) el tipo de servicio, ii) tipo de vehículo,	**Artículo 113 Modifíquese el artículo 22 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:** **"Artículo 22.** ***Vigencia de la licencia de conducción.*** **Las licencias de conducción para vehículos de servicio particular tendrán una vigencia de diez (10) años para conductores menores**	Se mejora y reorganiza la redacción del artículo donde, la seguridad de todas las personas es uno de los ejes fundantes de cualquier

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
iii) edad del conductor, iv) niveles de accidentalidad del subgrupo e v) impunidad frente al pago de multas por infracción a la normas de tránsito. Como servicio particular se consideran conductores no profesionales que operan para su uso privado vehículos que portan placas particulares como: cuatrimotor, motocarros, automóviles, camperos, camionetas, colectivas de hasta once (11) pasajeros y vehículos de carga de hasta dos (2) toneladas. Como servicio público se consideran todos los conductores profesionales que operan vehículos como automóviles, camperos y camionetas de placas públicas, o quienes conducen colectivas de más de once pasajeros y vehículos de carga de más dos toneladas. Las licencias de conducción para vehículos de servicio público o profesional, tendrán una vigencia de tres años para conductores menores de sesenta (60) años de edad y de un año (1) para mayores de sesenta (60) años de edad. Los tipos de vehículos denominados motocicletas, motociclos y mototriciclos o similares no estarán incluidos en los servicios particular o público y las licencias de conducción que autorizan a su titular para operar estos automotores tendrán una vigencia de tres (3) años para conductores menores de sesenta (60) años de edad y de un (1) año para mayores de sesenta (60) años de edad. Las licencias de conducción se renovarán presentando un nuevo examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz, y previa validación en el sistema RUNT que la persona se encuentre al día por concepto de pago de multas por infracciones a las normas de tránsito, debidamente ejecutoriadas.	**de sesenta (60) años de edad, de cinco (5) años para personas entre sesenta (60) años y ochenta (80) años, y de un (1) año para mayores de ochenta (80) años de edad.** **Los titulares de las licencias de conducción de servicio particular que de acuerdo con los registros de los sistemas de seguridad social en salud y riesgos laborales, sean conductores, o quienes sean titulares de licencias de conducción tipo B2 y B3, deberán renovar su licencia de conducción cada tres (3) años para menores de sesenta (60) años de edad, y de un (1) año para mayores de sesenta (60) años de edad. El Ministerio de Transporte, a través del RUNT deberá establecer los controles para el cumplimiento de la presente obligación, para lo cual deberá realizar los cruces de información necesarios con el Ministerio de Salud y Protección Social.** Las licencias de conducción para vehículos de servicio público tendrán una vigencia de tres (3) años para conductores menores de sesenta (60) años de edad y de un (1) año para mayores de sesenta (60) años de edad. **Las licencias de conducción para** motocicletas, motociclos y mototriciclos o similares tendrán una vigencia de tres (3) años para conductores menores de sesenta (60) años de edad y de un (1) año para mayores de sesenta (60) años de edad. Las licencias de conducción se renovarán presentando un nuevo examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz, y previa validación en el sistema RUNT que la persona se encuentra al día por concepto de pago de multas por infracciones a las normas de tránsito, debidamente ejecutoriadas. **Parágrafo. No obstante lo previsto en la presente disposición, el Ministerio de Transporte, en un plazo no superior a seis (6) meses previo concepto de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, podrá modificar la vigencia de las licencias de conducción, teniendo** en cuenta los siguientes factores: i) el tipo de servicio, ii) tipo de vehículo, iii) edad del conductor, iv) niveles de accidentalidad del subgrupo e v) impunidad frente al pago de multas por infracciones a las normas de tránsito.”	régimen jurídico de la movilidad, por ello se adecúa la redacción de esta propuesta de artículo nuevo de tal forma que se asegure su cumplimiento por parte de las autoridades y de tal forma que su aplicación sea coherente con el Decreto-ley 019 de 2012. La parte inicial del articulado aprobado en comisión sexta, se inserta como parte del parágrafo
Artículo 114. Adiciónese dos (2) parágrafos al artículo 17 de la Ley 769 del 2002, así: **Parágrafo 1°.** Todas las licencias de conducción que no cumplan con las condiciones técnicas establecidas en el presente artículo deberán ser sustituidas en un término de cuarenta y ocho (48) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley. Se ordena al Ministerio de Transporte velar por el cumplimiento del mandato legal estatuido en el presente artículo para lo cual deberá reglamentar, en máximo sesenta (60) días de la publicación de la presente ley el método y los tiempos para unificar el formato **Parágrafo transitorio.** La sustitución de las licencias de conducción vigentes a la promulgación de esta norma, será gratuita. Para tal efecto, deberá presentar paz y salvo por infracciones de tránsito y el certificado indicado en el artículo 19 del presente código. Se ordena al Ministerio de Transporte para que, en un plazo máximo de sesenta (60) días a partir de la divulgación de la presente ley, expida regulación del método para descontar, a través del medio del recaudo autorizado, del valor de la tarifa regulada	~~**Artículo 114. Adiciónese dos (2) parágrafos al artículo 17 de la Ley 769 del 2002, así:**~~ ~~**Parágrafo 1°. Todas las licencias de conducción que no cumplan con las condiciones técnicas establecidas en el presente artículo deberán ser sustituidas en un término de cuarenta y ocho (48) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley. Se ordena al Ministerio de Transporte velar por el cumplimiento del mandato legal estatuido en el presente artículo para lo cual deberá reglamentar, en máximo sesenta (60) días de la publicación de la presente ley el método y los tiempos para unificar el formato.**~~ ~~**Parágrafo transitorio. La sustitución de las licencias de conducción vigentes a la promulgación de esta norma, será gratuita. Para tal efecto, deberá presentar paz y salvo por infracciones de tránsito y el certificado indicado en el artículo 19 del presente código.**~~ ~~**Se ordena al Ministerio de Transporte para que, en un plazo máximo de sesenta (60) días a partir de la divulgación de la presente ley, expida regulación del método para descontar, a través del medio del recaudo autorizado, de**~~	Se elimina totalmente este artículo

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
a los Centros de Reconocimiento de Conductores, por cada trámite de sustitución, con destino al organismo de tránsito o personalizador autorizado el costo del sustrato y de la impresión.	~~**l valor de la tarifa regulada a los Centros de Reconocimiento de Conductores, por cada trámite de sustitución, con destino al organismo de tránsito o personalizador autorizado el costo del sustrato y de la impresión.**~~	
Artículo 115. ***Remisión normativa.*** En los aspectos no regulados en la presente ley, se aplicarán, en su orden, el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, el Código General del Proceso, el Código de Procedimiento Penal y el Estatuto Tributario	**Artículo 115.** ***Remisión normativa.*** En los aspectos no regulados en la presente ley, se aplicarán el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, el Código General del Proceso, el Código de Procedimiento Penal, el Estatuto Tributario **y el Código Nacional de Tránsito.**	Se considera que no debe establecerse un orden jerárquico, sino que por el contrario la remisión sea de acuerdo al asunto específico.
CONSTANCIA 1, 2 y 3. **Artículo nuevo. Gestión de Calidad**. Todas las modalidades de empresas de transporte público deberán acreditare en gestión de calidad de conformidad a la norma técnica internacional ISO/IEC o la Norma Técnica Colombiana (NTC) que reglamente el Ministerio de Transporte en los noventa (90) días siguientes a la publicación de la presente ley. Una vez promulgada la regulación, las empresas de transporte contarán con un plazo de dos años para implementar el Sistema de Gestión de Calidad. Parágrafo. Serán válidas ante las autoridades nacionales los certificados de acreditación expedidas por todas las entidades con facultades de Acreditación (Organismos de Acreditación) con reconocimiento internacional o las nacionales a las que el Gobierno nacional, mediante cualquier acto administrativo, les hubiese fijado ese ámbito de actuación y que se encuentren legalmente constituidas a la fecha de promulgación de la presente ley.	**Artículo nuevo. Gestión de Calidad. De acuerdo con el reglamento que para el efecto expida el Gobierno nacional, las empresas de transporte público deberán certificarse en gestión de calidad de conformidad a la norma técnica internacional ISO/IEC o la Norma Técnica Colombiana (NTC).** **Una vez expedido el respectivo reglamento, las empresas contarán con un plazo de dos años para implementar el sistema de gestión de calidad.** **Para efectos del cumplimiento de la presente disposición y de la ley vigente, serán válidos los certificados expedidos por todos los organismos de acreditación con reconocimiento internacional, o las nacionales legalmente constituidas a las que el Gobierno nacional les otorgue ámbito de actuación para ello y siempre y cuando se cumpla con todas las normas nacionales que regulan la materia.**	Se adiciona un artículo nuevo donde se reúnen las proposiciones de varios Senadores, constancias 1,2 y 3, en el que se establece la obligación que todos los operadores de transporte deban acreditarse en calidad para garantizar la calidad del servicio que prestan teniendo en cuenta que ya existen algunas modalidades de transporte que lo tienen incoado como una obligación. De conformidad con acuerdos internacionales son válidas en todo el mundo las acreditaciones expedidas en cualquier organismo de acreditación reconocido
CONSTANCIA 17: **Artículo nuevo:** **Artículo 118.** Adiciónese un parágrafo al artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, así: "Parágrafo. La Agencia Nacional de Seguridad Vial será la autoridad competente para aprobar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura será quien vigile y controle la correcta implementación y ejecución de los mismos La Agencia Nacional de Seguridad Vial establecerá los requisitos de habilitación para las diferentes personas naturales o jurídicas que pretendan operar en el diseño e implementación de los planes. Las empresas habilitadas para realizar los exámenes, pruebas y capacitaciones, estarán obligados a inscribirse y a reportar al Registro Único nacional de Tránsito (RUNT), la información de la entidad y del personal o equipo examinado o capacitado.".	**Artículo Nuevo. Adiciónese un parágrafo al artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, así:** **Parágrafo. La Agencia Nacional de Seguridad Vial será la autoridad competente para aprobar, registrar y validar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura será quien vigile y controle la correcta implementación y ejecución de los mismos.**	Con la expedición de la Ley 1702 de 2013 se creó la Agencia nacional de Seguridad Vial, ente concebido como la arista técnica del estado en materia de seguridad vial, en tal virtud corresponde a la naturaleza de su objeto, más que con el de la Superintendencia, que sea esta agencia quien apruebe dichos planes y la Superintendencia quien vigile su cumplimiento.
CONSTANCIA 20 Facultades especiales de la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura sobre los Planes Estratégicos de Seguridad Vial regulados en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 **Artículo nuevo.** Podrán ser sancionadas con multa todas las personas naturales o jurídicas diferentes a las empresas de transporte que incumplan con la obligación de diseñar, registrar e implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial, así: 1. Cuando el obligado incumpla el mandato legal del Plan Estratégico de Seguridad Vial por primera vez, será sancionado con multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv).	**Artículo nuevo. Serán sancionados con multa entre veinticinco (25) y treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) aquellas personas, diferentes a empresas de transporte, que teniendo la obligación legal de implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial, incumplan con dicha obligación de acuerdo a la Ley 1503 de 2011 o la norma que la modifique o sustituya.** **También serán sancionados con multa entre veinticinco (25) y treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes quien viole o facilite la violación de las reglas establecidas en el artículo 15 de la Ley 1618 de 2013, siempre y cuando no le esté asignada otra sanción por parte de la ley.**	Se adiciona un artículo nuevo: La Ley 1503 de 2011 estableció la obligación de algunos sujetos de elaborar, presentar y ejecutar el instrumento denominado planes estratégicos de seguridad vial, pero en disposición alguna previó la consecuencia jurídica ante el incumplimiento de dicha obligación, por ello la disposición que se propone pretende corregir esta omisión. Se adiciona un literal que hace relación a la Ley de Accesibilidad.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
2. Cuando la entidad reincida en el incumplimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial, será sancionada con multa de cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv). En caso de reincidir nuevamente en el incumplimiento de lo regulado, se suspenderá la licencia, habilitación o permiso de operación hasta tanto no se demuestra que se ha subsanado la falencia.		
CONSTANCIA 29 Adiciónese un parágrafo tercero al artículo 14 de la Ley 769 de 2002: Parágrafo 3°. Los vehículos destinados a la capacitación de conductores o instructores deberán ser de servicio particular y de propiedad del Centro de Enseñanza Automovilística. Mientras estos equipos estén desarrollando la actividad educativa, vinculados en el RUNT a un Centro de Enseñanza Automovilística, no aplicará ninguna restricción de circulación o movilidad y los impuestos anuales y aranceles de importación aplicables serán liquidados de acuerdo a los establecidos para servicio público. El Ministerio de Transporte podrá regular condiciones especiales.	**Artículo nuevo. Adiciónese un parágrafo tercero al artículo 14 de la Ley 769 de 2002:** **Parágrafo 3°. Los vehículos destinados a la capacitación de conductores o instructores podrán ser de servicio particular o público pero de propiedad del Centro de Enseñanza Automovilística con la licencia de tránsito a nombre y NIT de la sociedad. Mientras estos equipos estén desarrollando la actividad educativa, vinculados en el RUNT a un Centro de Enseñanza Automovilística y legalmente autorizados por el Ministerio de Transporte para impartir capacitación no aplicará ninguna restricción de circulación o movilidad debiendo impartir la formación únicamente en las vías nacionales.**	Con el ánimo de estimular la inversión en equipos a través de la posibilidad para reducir costos y descuentos frente a los impuestos que se pagan en los vehículos destinados a enseñanza se faculta a los vehículos públicos para capacitar conductores. En el mismo sentido se establece que estos automotores puedan trabajar todos los días como elementos educativos que son.
CONSTANCIA 30 **Artículo nuevo. :**El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo regulará los requisitos necesarios para la constitución, contratación, operación, selección, funcionamiento y pólizas de nuevos Organismos Evaluadores de la Conformidad, velando por la calidad de los servicios ofrecidos a los usuarios a través de estas entidades. A partir de la promulgación de la presente ley para la constitución de un nuevo Organismo Evaluador de la Conformidad se requerirá concepto favorable del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Este requisito será de obligatorio cumplimiento para todos los Organismos de apoyo que presenten solicitud de habilitación ante el Ministerio de Transporte. Las solicitudes de habilitación presentadas con anterioridad seguirán su trámite con los requisitos estatuidos al momento de su presentación.	**Artículo nuevo. El Ministerio de Comercio Industria y Turismo reglamentará los requisitos necesarios para la constitución, funcionamiento y garantías de los Organismos Evaluadores de la Conformidad. A partir de la promulgación de la presente ley, para la habilitación de un nuevo Organismo Evaluador de la conformidad se requerirá concepto favorable del Ministerio de Comercio Industria y Turismo** **Este requisito será de obligatorio cumplimiento para todos los Organismos de apoyo que presenten solicitud de habilitación ante el Ministerio de Transporte. Las solicitudes de habilitación presentadas con anterioridad a la promulgación de la presente norma, seguirán su trámite con los requisitos estatuidos al momento de su presentación.**	Se adiciona un artículo nuevo, con el que se pretende otorgar herramientas al Gobierno nacional para que organice el sector de la certificación y la acreditación, estableciendo reglas claras para quienes pretendan realizar dicha actividad
CONSTANCIA 12 **Nuevo Artículo:** A partir de la promulgación de la presente ley y por un término de seis (6) meses, todos los conductores infractores a las normas de tránsito que tengan pendiente el pago de cualquier tipo de comparendos o hayan sido sancionados con multa impuesta antes de la promulgación de la presente ley, podrán realizar el curso de reeducación de conductores y así obtener el descuento del cincuenta (50%) por ciento del valor de la infracción sin cancelar intereses por concepto de la mora generada en el pago. **Parágrafo.** A partir de la promulgación de la presente norma los cursos de reeducación de conductores tendrán duración de ocho (8) horas académicas como mínimo y la capacitación hará énfasis en las normas de tránsito, control de incendios, seguridad vial, comportamiento en la vía y manejo defensivo. Por ser una actividad educativa, se faculta a las Centros Integrales de Atención y a los Centros de Enseñanza Automovilística tipo III que capaciten instructores para dictar los referidos cursos de reeducación a conductores.	**Artículo nuevo. Transitorio. A partir de la promulgación de la presente ley y por un término de seis (6) meses, todos los conductores que tengan pendiente el pago de multas por infracciones de tránsito, impuestas antes de la expedición de la presente ley, podrán acogerse a un descuento del cincuenta por ciento (50%) del total de su deuda previa realización del curso sobre normas de tránsito de que trata el artículo 24 de la Ley 1383 de 2010 y para ello podrán celebrar convenios o acuerdos de pago hasta por el total de la obligación y por el término que establezca el organismo de tránsito de acuerdo a la ley, siempre que el convenio o acuerdo se suscriba antes del vencimiento del plazo previsto en este artículo. El convenio o acuerdo no podrá incorporar obligaciones sobre las cuales hayan operado la prescripción, y en el mismo el conductor y el organismo de tránsito dejarán constancia de las deudas sobre las cuales operó este fenómeno.**	Con el propósito de generar un saneamiento en las arcas de las entidades territoriales que se ha visto afectado por la impasibilidad de recuperar una gran cantidad de las multas impuestas dado el costo administrativo que tiene el adelantamiento de los procesos de jurisdicción coactiva y la positiva experiencia que se tuvo con los beneficios otorgados en el año 2010 a través de la Ley 1383 de 2010. Y adicional a ello es preciso señalar que es viable el otorgamiento por parte del legislador de este beneficio en la medida que tal como lo han expresado el Consejo de Estado y la Corte Constitucional, las multas de tránsito son rentas exógenas de los municipios en la medida que constituye una renta cedida por la Nación en su favor, por lo tanto, puede el legislador, dentro de su facultad configurativa establecer este tipo de beneficios. Adicional a lo anterior debe tenerse presente que el

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PLIEGO DE MODIFICACIONES	SUSTENTO DE LA MODIFICACIÓN
		el otorgamiento de este beneficio no es otra cosa que la aplicación del principio de igualdad en la medida al regular la presente ley aspectos relacionados tanto con el transporte como con el tránsito y al otorgar un beneficio para los infractores de las normas de transporte, no encontraría sustento alguno el no generar dicho beneficio a favor de los infractores de las normas de tránsito teniendo en consideración la situación específica de ambos grupos.
	NOTA: Teniendo en cuenta la eliminación y adición de artículos, se cambia la numeración del articulado en el texto propuesto	

PROPOSICIÓN FINAL

Por lo anteriormente expuesto, y por cumplir el proyecto de ley con los requisitos constitucionales, como ponentes nos permitimos proponer dar segundo debate al **Proyecto de ley número 101 de 2014 Cámara y 134 de 2014 Senado,** *por medio de la cual se establece el Régimen Sancionatorio del Transporte, su Infraestructura y sus Servicios Conexos y Complementarios y se establecen otras disposiciones,* junto al pliego de modificaciones anexo.

De los honorables Senadores,

Susana Correa
Coordinador Ponente

Ángel Custodio Cabrera Báez
Coordinador ponente

Laureano Acuña Díaz
Coordinador Ponente

Sandra Elena Villadiego Villadiego
Senadora

Rosmery Martínez Rosales
Senadora

Guillermo Antonio Santos Marín
Senador

Merthink Mauricio Aguilar Hurtado
Senador

Jorge Eliecer Prieto Rivero
Senador

Mario Alberto Fernández Alcocer
Senador

TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 134 DE 2014 SENADO, 101 DE 2014 CÁMARA

por medio de la cual se establece el Régimen Sancionatorio del Transporte, su Infraestructura y sus Servicios Conexos y Complementarios y se establecen otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

LIBRO PRIMERO

PARTE GENERAL

TÍTULO I

OBJETO, PRINCIPIOS Y POTESTAD SANCIONATORIA

Artículo 1°. *Objeto*. La presente ley tiene por objeto establecer el Régimen Sancionatorio del Transporte, su Infraestructura y sus Servicios Conexos y Complementarios y de los organismos de apoyo, determinando las autoridades administrativas competentes, los sujetos, las infracciones, las sanciones, medidas correctivas y preventivas, así como los procedimientos administrativos que han de seguirse por parte de las autoridades administrativas competentes, ante la comisión de una infracción, para imponer las sanciones respectivas, así como establecer instrumentos para la supervisión.

El régimen previsto en la presente ley tiene como finalidad garantizar los derechos constitucionales y legales de los usuarios del transporte, su infraestructura asociada y sus servicios conexos y complementarios y de los organismos de apoyo, así como de los prestadores de los mismos, especialmente los consagrados en los artículos 13, 24, 29, 333 y 365 de la Constitución Política 2°, 3° y 5° de la Ley 105 de 1993 y 3°, 4º y 5° de la Ley 336 de 1996.

Artículo 2°. *Principios rectores.* Son aplicables al presente Régimen Sancionatorio de Transporte, su Infraestructura y sus Servicios Conexos y Complementarios y de los organismos de apoyo, los principios constitucionales y legales que rigen las actuaciones administrativas, especialmente las garantías del debido proceso, el derecho de defensa, "non reformatio in pejus" la responsabilidad subjetiva, la favorabilidad, la presunción de inocencia, la tipicidad, la legalidad, y la carga de la prueba y los principios establecidos en la Ley 105 de 1993, artículos 2°, 3°, 4° y 5°, y la Ley 336

de 1996, artículos 3°, 4° y 5°, y las normas que los modifiquen o sustituyan.

Artículo 3°. *Definiciones*. Para efectos de la presente ley, deben tenerse, además de las contenidas en el Código de Comercio, las Leyes 01 de 1991, 105 de 1993, 310 de 1996, 336 de 1996, 769 de 2002, 1242 de 2008 y 1682 de 2013 y sus correspondientes normas reglamentarias, entre ellas el Decreto 1079 de 2015 y las disposiciones que lo modifiquen, adicionen o complementen, las siguientes definiciones:

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

Concesión portuaria: Es un contrato administrativo en virtud del cual la Nación permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquellas o estos, para la construcción y operación de un puerto, a cambio de una contraprestación económica a favor de la Nación, y de los municipios o distritos donde operen los puertos.

Control: Es la facultad que tiene la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura para ordenar las acciones preventivas y correctivas necesarias, con el objeto de evitar la ocurrencia de hechos y/o subsanar situaciones críticas que afecten la prestación de los servicios supervisados y/o la constitución y funcionamiento de los sujetos supervisados.

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

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

Evaluaciones médicas periódicas programadas: Son un conjunto de evaluaciones médicas que se realizarán anualmente en Instituciones Prestadores de Servicios de Salud o en Organismos de apoyo al tránsito. Las entidades que pretendan realizar estas evaluaciones y los exámenes médicos o psicosensométricos de los planes estratégicos de seguridad vial, deberán contar con acreditación en norma ISO/IEC o NTC y con habilitación de los Ministerios de Salud y Protección Social y Transporte de acuerdo a la reglamentación que para el efecto sea expedida.

Infracción de transporte: Transgresión o violación de una norma de transporte, su infraestructura, servicios conexos y complementarios. Pueden ser objetivas o subjetivas, las objetivas son las contenidas en la presente ley o en las normas que la modifiquen, adicionen o sustituyan, y las subjetivas son las contenidas en la Ley 222 de 1995 o la norma que la modifique o sustituya

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

Inspección: Es la facultad que tiene la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura para solicitar, analizar, verificar y confirmar de manera ocasional y particular, aspectos de carácter técnico, operativo, administrativo, legal, financiero, económico y contable de los servicios, actividades y sujetos vigilados.

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

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

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

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

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

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

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

Organismos de apoyo: Persona natural o jurídica, de carácter público o privado, que recibe habilitación por parte del Estado para realizar actividades de apoyo al tránsito o al transporte. Se consideran organismos de apoyo los Centros de Diagnóstico Automotor, los Centros de Enseñanza Automovilística, los Centros de Reconocimiento de Conductores, los Centros Integrales de Atención.

Organismos de tránsito y transporte: Son entidades públicas del orden municipal, distrital o departamental que tienen como función organizar, dirigir y controlar el tránsito y el transporte en su respectiva jurisdicción.

Programas de salud ocupacional: Son un conjunto de pruebas realizadas para monitorear la exposición a factores de riesgo e identificar en forma precoz, posibles alteraciones temporales, permanentes o agravadas del estado de salud del trabajador, ocasionadas por la

labor o por la exposición al medio ambiente de trabajo. Así mismo, encaminadas a detectar enfermedades de origen común, con el fin de establecer un manejo preventivo.

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

Servicio no autorizado: Es el traslado de personas y/o mercancías a cambio de una remuneración que se realiza en equipos registrados en un servicio diferente al público, o por una persona que no está autorizada por la autoridad competente de acuerdo a las normas vigentes, para prestar servicio público de transporte, o por personas autorizadas, pero por fuera del radio de acción de la respectiva modalidad, o en una modalidad para la cual no esté autorizado.

Servicios complementarios: Son todas aquellas actividades que se realizan para facilitar el servicio de transporte, tales como el recaudo de las tarifas, el control y la gestión de flota, entre otros.

Servicio público de transporte por cable de pasajeros: Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa pública o privada de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar los vehículos apropiados, para recorrer parcial o totalmente la línea legalmente autorizada, a cambio de un precio o tarifa.

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

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

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

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

Servicio público de transporte terrestre automotor especial: Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo específico de personas que tengan una característica común y homogénea en su origen y destino, como estudiantes, turistas, empleados, persona s con discapacidad y/o movilidad reducida, pacientes no crónicos y particulares que requieren de un servicio expreso siempre que hagan parte de un grupo determinable y de acuerdo con las condiciones y características que defina la reglamentación.

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

Servicio público de transporte terrestre automotor mixto: Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para su traslado simultáneo con el de sus bienes carga, en un recorrido legalmente autorizado o registrado.

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

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

Sistema de transporte terrestre masivo de pasajeros: Es el conjunto de infraestructura, equipos, sistemas, señales, paraderos, vehículos, estaciones e infraestructura vial destinadas y utilizadas para la eficiente y continua prestación del servicio público de transporte de pasajeros en un área específica.

Sistema estratégico de transporte público: Aquellos servicios de transporte colectivo integrados y accesibles, que deberán ser prestados por empresas administradoras integrales de los equipos con sistemas de recaudo centralizado y equipos apropiados cuya operación será planeada, gestionada y controlada mediante el sistema de gestión y control de flota, por la autoridad de transporte o por quien esta delegue.

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

Supervisión integral: Facultad que tiene la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura

para ejercer vigilancia, inspección y control objetiva y subjetiva.

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

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

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

Transporte privado: Es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas. En tal caso sus equipos propios deberán cumplir con la normatividad establecida por el Ministerio de Transporte. Cuando no se utilicen equipos propios, la contratación del servicio de transporte deberá realizarse con empresas de transporte público legalmente habilitadas en los términos del Estatuto Nacional del Transporte. Se entenderá, para efectos del presente artículo, que los vehículos en arrendamiento financiero u operativo pueden ser utilizados para prestar el servicio público de transporte, siempre que sea a través de empresas debidamente habilitadas.

Vigilancia: Es la facultad que tiene la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura de velar por el cumplimiento de las normas que regulan la prestación del servicio público de transporte, infraestructura, servicios conexos, complementarios y organismos de apoyo objeto de supervisión, mediante el análisis de la información y diagnóstico del servicio de manera general y permanente en cumplimiento de las normas técnicas y de las que rigen la constitución y funcionamiento de los sujetos vigilados.

Vigilancia, inspección y control objetiva: Es la supervisión que se realiza a la prestación del servicio de transporte, su infraestructura, servicios conexos, complementarios.

Vigilancia, inspección y control subjetiva: Es la supervisión al prestador del servicio público de transporte, infraestructura, servicios conexos, complementarios, organismos de apoyo y a quienes desarrollen actividades objeto de supervisión en su constitución y funcionamiento, en materia financiera, jurídica, contable y administrativa.

Artículo 4°. *Titularidad de la potestad sancionatoria.* El Estado es el titular de la potestad sancionatoria en materia de transporte, su infraestructura y sus servicios conexos y complementarios y de los organismos de apoyo, y la ejerce en forma de Vigilancia, Inspección y Control, a través de las siguientes autoridades:

1. La Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura (STPI)

2. Los Alcaldes Municipales y/o Distritales

3. Las Áreas Metropolitanas

4. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

5. Las autoridades regionales de transporte de acuerdo con lo previsto por la Ley 1753 de 2015

Parágrafo. La función sancionatoria que ejercen las autoridades previstas en la presente ley tiene fines preventivos y correctivos.

TÍTULO II

LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE, PUERTOS E INFRAESTRUCTURA (STPI)

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

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

Artículo 6°. *Naturaleza*. La Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura es un organismo de carácter técnico y administrativo, adscrito al Ministerio de Transporte, con personería jurídica, autonomía administrativa, patrimonial y presupuestal. En un término de seis meses contados a partir de la expedición de la presente ley, el Presidente de la República deberá modificar la estructura de la actual Superintendencia de Puertos y Transporte, para garantizar el cumplimiento de las funciones acá asignadas en todo el territorio nacional.

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

Artículo 8°. *Funciones*. La Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura cumplirá las siguientes funciones en materia de transporte, infraestructura y sus servicios conexos y complementarios y de los organismos de apoyo:

1. Inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación y el cumplimiento de las normas que rigen el Transporte, su Infraestructura y sus Servicios Conexos y Complementarios y de los organismos de apoyo.

2. Inspeccionar, vigilar y controlar la permanente, eficiente y segura prestación de los servicios públicos de transporte en los modos y modalidades propias de su conocimiento, que no le correspondan a otras autoridades administrativas o territoriales con funciones afines y complementarias.

3. Inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación de las normas para el desarrollo de la gestión de infraestructura propia del sector transporte.

4. Velar por el desarrollo de los principios de libre acceso, calidad y seguridad en la prestación del servicio de transporte.

5. Inspeccionar, vigilar y controlar el cumplimiento de las normas constitucionales, legales y reglamentarias vigentes, que regulen los modos, modalidades y

servicios públicos y privados de transporte, y aplicar las sanciones correspondientes.

6. Inspeccionar, vigilar y controlar los contratos de concesión destinados a la construcción, rehabilitación, administración, operación, explotación y/o mantenimiento de infraestructura de transporte, sin perjuicio de las funciones de interventoría de obra y renegociación de contratos propias de las entidades ejecutoras.

7. Evaluar la gestión financiera, técnica y administrativa y la calidad del servicio de los sujetos de vigilancia definidos en la presente ley.

8. Acordar con los vigilados programas de mejoramiento de la gestión basados en los resultados de la evaluación.

9. Absolver las consultas que le sean sometidas a su consideración por la CRIT, el Ministerio de Transporte, las demás entidades del Sector y los particulares.

10. Vigilar el cumplimiento de las normas sobre reposición del parque automotor y de los fondos creados para el efecto.

11. Inspeccionar, vigilar y controlar la administración de los puertos.

12. Asumir, de oficio o por solicitud de cualquier autoridad o cualquier persona interesada, la investigación de las violaciones de las normas sobre transporte, su infraestructura y sus servicios conexos y complementarios.

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

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

15. Vigilar, inspeccionar y controlar a los operadores portuarios y las actividades por estos realizadas, así como a todos aquellos que realizan actividades conexas y complementarias a las de transporte.

16. Establecer los parámetros de administración y control del sistema de cobro de las contribuciones de vigilancia que le competan.

17. Establecer mediante actos de carácter general las metodologías, criterios y demás elementos o instrumentos técnicos específicos necesarios para el cumplimiento de sus funciones dentro del marco que estas establecen.

18. Fijar la tarifa de la contribución de vigilancia atendiendo los elementos y componentes del sistema y el método fijados en la presente ley.

19. Ejercer, de acuerdo con la ley, la inspección, vigilancia y control sobre las personas, naturales o jurídicas que se dediquen a realizar la actividad del transporte y/o sus servicios conexos y complementarios, cuando no haya sido atribuido su competencia a otra autoridad de transporte.

20. Aplicar las medidas y sanciones previstas en la presente ley a quienes ejecuten operaciones de transporte o sus servicios conexos y complementarios, sin estar autorizados para hacerlo, cuando no haya sido atribuida su competencia a otra autoridad de transporte.

21. Establecer un sistema integrado de seguridad para la vigilancia y control de la autenticidad de los certificados que emiten los organismos de apoyo. El pago de las certificaciones se hará por estos organismos y será proporcional al número de certificaciones que sean expedidas. A partir de la promulgación de la presente ley, el sistema deberá implementar herramientas de control para notificar a la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura, a las empresas de transporte, propietarios de equipo, operadores y conductores el vencimiento de sus certificados.

22. Inspeccionar, vigilar y controlar la prestación del servicio de los programas de exámenes médicos, pruebas de alcoholimetría y otras sustancias psicoactivas para los conductores de servicio público de transporte.

23. Llevar un registro de todos sus vigilados.

24. Vigilar, investigar y controlar el cumplimiento de los requisitos exigidos en la ley vigente para todo tipo de trámite de la licencia de conducción incluyendo la fabricación, distribución o personalización de especies venales.

25. Investigar y sancionar a las personas naturales y/o jurídicas que contraten la prestación del servicio público de transporte con personas no habilitadas para ello.

26. Adoptar un modelo de supervisión integral basado en riesgos.

27. Todas las demás que le atribuya la ley o el Reglamento.

Parágrafo. Las funciones entregadas a la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura tendrán como objetivo específico que la entidad pueda garantizar la seguridad, calidad y oportuna información a los usuarios de los servicios de transporte para lo que se hace necesario vigilar y controlar permanentemente la gestión operativa de las empresas a través de las facultades entregadas en el presente artículo e implementar las herramientas y mecanismos adicionales necesarios para dar cumplimiento a la presente ley. Con las facultades otorgadas deberá desarrollar instrumentos con el fin de mejorar la seguridad vial y la disminución de índices de accidentalidad.

Artículo 9°. *Contribución especial*. Establecer de manera permanente la contribución especial de vigilancia a favor de la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura para cubrir los costos y gastos que ocasione su funcionamiento e inversión, la cual deberán cancelar anualmente todas las personas naturales y/o jurídicas que estén sometidas a su vigilancia, inspección y/o control de acuerdo con la ley o el reglamento. La contribución se fijará por la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura de acuerdo con los siguientes criterios:

1. El total de las contribuciones corresponderá al monto del presupuesto anual de funcionamiento e inversión de la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura.

2. Con base en los ingresos brutos derivados de la actividad de transporte que perciba el sujeto supervisado durante el período anual anterior, la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura, mediante resolución, establecerá la tarifa de la contribución a cobrar, la cual no podrá ser superior al 0.2% de dichos ingresos brutos.

3. La contribución deberá cancelarse anualmente, en los plazos que para tal efecto determine la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura.

Parágrafo 1°. Para efectos del presente artículo, se entenderá por ingresos brutos derivados de la actividad de transporte, todos aquellos que recibe el supervisado por las actividades relacionadas con el tránsito, transporte, su infraestructura o sus servicios conexos y complementarios, durante el período anual anterior, sin restarle las contribuciones, gastos, costos, tributos, descuentos y deducciones.

Parágrafo 2°. La tarifa de la contribución deberá ser diferencial dependiendo de si la supervisión es integral, objetiva o subjetiva. El Gobierno nacional reglamentará la forma en que deberá calcularse la contribución en aquellos eventos en que pueda existir supervisión concurrente entre la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura y otras autoridades tales como las previstas en el artículo 4 de la presente ley. Se entiende que existe supervisión concurrente cuando la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura ejerce sobre un vigilado solo una de las formas de supervisión (subjetiva u objetiva) y una autoridad diferente, la otra forma de supervisión.

Parágrafo 3°. Los concesionarios de puertos de servicio privado pagarán la contribución especial de vigilancia teniendo en cuenta como base de liquidación, la cifra resultante de multiplicar las toneladas movilizadas en el año inmediatamente anterior por la tarifa calculada anualmente por la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura para cada tipo de carga de acuerdo con la metodología establecida en los planes de expansión portuaria y demás normas concordantes.

Parágrafo 4°. Para efectos del control en el pago de la contribución aquí prevista, la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura reglamentará la inscripción y registro de los operadores portuarios y los operadores de transporte, marítimos y fluviales.

Parágrafo 5. La presente disposición deroga el artículo 36 de la Ley 1753 de 2015 a partir del 1° de enero del año siguiente a la publicación de la presente ley.

LIBRO SEGUNDO

RÉGIMEN SANCIONATORIO

TÍTULO I

COMPETENCIA SANCIONATORIA

Artículo 10. *Competencia de la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura (STPI).* Para efectos de la presente ley, la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura (STPI) será competente para ejercer la supervisión objetiva y subjetiva de:

1. Todas aquellas infracciones de carácter objetivo y subjetivo relacionadas con la infraestructura portuaria, sea de servicio público o privado, incluyendo las cometidas por las sociedades portuarias de cualquier naturaleza, por violación a las normas contenidas en la Ley 1ª de 1991 o en sus disposiciones complementarias, modificatorias o reglamentarias.

2. Todas aquellas infracciones objetivas y subjetivas relacionadas con las operaciones portuarias de acuerdo con lo previsto por la Ley 1ª de 1991, incluyendo las cometidas por los operadores portuarios de cualquier naturaleza.

3. Todas aquellas infracciones cometidas por los concesionarios o contratistas de infraestructura estatal portuaria, aeroportuaria, carretera, fluvial, entre otras.

4. Todas aquellas infracciones objetivas y subjetivas, relacionadas con el transporte fluvial, incluyendo las cometidas por las empresas de servicio público de transporte fluvial de pasajeros o carga.

5. Todas aquellas infracciones objetivas y subjetivas, relacionadas con el transporte por cable, incluyendo las cometidas por las empresas de servicio público de transporte por cable de pasajeros o carga.

6. Todas aquellas infracciones subjetivas relacionadas con el sistema integrado de transporte masivo, sistema estratégico de transporte público, sistema integrado de transporte público, y sistema integrado de transporte regional, incluyendo las cometidas por las empresas operadoras de estos servicios de transporte público.

7. Todas aquellas infracciones objetivas relacionadas con el sistema integrado de transporte regional, incluyendo las cometidas por las empresas operadoras de estos servicios de transporte público.

8. Todas las infracciones objetivas o subjetivas, relacionadas con el transporte terrestre automotor de pasajeros de radio de acción nacional, incluyendo las cometidas por las empresas de servicio público de transporte de pasajeros por carretera y especial.

9. Todas las infracciones objetivas o subjetivas, relacionadas con el transporte terrestre mixto de radio de acción nacional, incluyendo las cometidas por las empresas de servicio público de transporte mixto de radio de acción nacional.

10. Todas las infracciones objetivas o subjetivas, relacionadas con el transporte terrestre automotor de carga, incluyendo las cometidas por las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de carga, así como las infracciones objetivas cometidas por los remitentes o/y destinatarios de la carga, intermediarios de transporte, patios de contenedores o servicios logísticos y todos aquellos que prestan servicios conexos al transporte.

11. Todas las infracciones objetivas y subjetivas, relacionadas con el transporte férreo de pasajeros o carga, incluyendo las cometidas por las empresas de servicio público de transporte férreo.

12. Todas las infracciones objetivas y subjetivas, cometidas por los concesionarios, de servicios de transporte del nivel nacional o territorial.

13. Todas las infracciones por violación a las normas de transporte y tránsito cometidas por las autoridades territoriales de transporte y los organismos de tránsito y organismos de apoyo.

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

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

16. Todas aquellas infracciones objetivas y subjetivas, relacionadas con la prestación del servicio público de transporte marítimo nacional.

17. Todas las infracciones a las normas de transporte y tránsito, independiente a la persona que la cometa, siempre y cuando su conocimiento no le esté asignado a otra autoridad de acuerdo con la presente ley.

18. Todas las infracciones subjetivas cometidas por las empresas de servicio público de transporte de pasajeros colectivo e individual, así como de transporte mixto, de radio de acción municipal, distrital o metropolitano.

19. Todas las infracciones cometidas por las empresas públicas o privadas que son fabricantes, distribuidores, personalizadores o que tramitan especies venales de conformidad con la regulación expedida por el Ministerio de Transporte

20. Todas las infracciones subjetivas cometidas por las empresas dedicadas a las actividades de practicaje y remolque.

21. Todas las infracciones previstas en la presente ley y que no le esté asignada su competencia a otras autoridades.

Parágrafo. Las autoridades del orden nacional o territorial, especialmente la Policía Nacional, so pena de incurrir en falta gravísima, deberán apoyar a la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura 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.

Artículo 11. *Competencia de los alcaldes municipales o distritales*. De acuerdo con lo previsto por los reglamentos de las respectivas modalidades, para efectos de la presente ley, los alcaldes municipales o distritales serán competentes, dentro de su respectiva jurisdicción, para conocer de los siguientes asuntos:

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

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

3. Todas las infracciones objetivas cometidas por las empresas de servicio público masivo de pasajeros y los entes gestores, siempre y cuando no exista autoridad metropolitana de transporte.

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

Artículo 12. *Competencia de las* áreas metropolitanas. Las áreas metropolitanas serán competentes dentro de su jurisdicción para conocer de:

1. Todas las infracciones objetivas respecto al transporte terrestre automotor de pasajeros colectivo y transporte terrestre automotor mixto de radio de acción metropolitano.

2. Todas las infracciones objetivas respecto al transporte individual de pasajeros, siempre y cuando medie acuerdo metropolitano a través del cual se determine el transporte público en estas modalidades como hecho metropolitano de acuerdo con lo previsto por la Ley 1625 de 2013.

3. Todas las infracciones objetivas cometidas por las empresas de servicio público masivo de pasajeros y los entes gestores, cuando el servicio se preste en el radio de acción metropolitano.

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

Artículo 13. *Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa*. La Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa continuará ejerciendo las competencias jurisdiccionales en materia de siniestros marítimos, así como la facultad sancionatoria frente a infracciones a la normatividad que regula las actividades marítimas y la Marina Mercante colombiana, de acuerdo con lo previsto por el Decreto 2324 de 1984, Ley 658 de 2011 o las normas que lo modifiquen, sustituyan o complementen.

Artículo 14. *Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil*. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil ejercerá las competencias para conocer todas las infracciones objetivas relacionadas con el transporte aéreo.

Artículo 15. *Competencia excepcional de la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura.* Las competencias previstas en los artículos 11 y 12, de la presente ley serán ejercidas por las autoridades sin perjuicio de la competencia excepcional que en todos los casos podrá ejercer la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura cuando esté en riesgo la adecuada prestación o la continuidad en la prestación del servicio público de transporte e impacte el Sistema Nacional del Transporte.

Artículo 16. *Convenios interadministrativos*. Las autoridades que de acuerdo con la presente ley tienen competencia para conocer de las infracciones al transporte, su infraestructura y sus servicios conexos y complementarios, podrán celebrar convenios interadministrativos con entidades estatales para la realización de estudios, diligencias técnicas especializadas y cualquiera otra actividad inherente a las funciones propias de la vigilancia, inspección y control.

Artículo 17. *Naturaleza y alcance de las competencias de vigilancia, inspección y control*. Las competencias de vigilancia, inspección y control que ejercen las autoridades previstas en la presente ley, son de naturaleza administrativa, preventiva y sancionatoria, sin perjuicio de las facultades jurisdiccionales determinadas en la ley.

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

Artículo 18. *Alcance de la supervisión subjetiva*. La vigilancia, inspección y control subjetivo a que se refiere la presente ley se ejercerá de acuerdo con lo previsto en el Capítulo I del Título II del libro Segundo del Código de Comercio; la Ley 222 de 1995 y demás normas que los modifiquen, adicionen o complementen.

En el desarrollo de esta supervisión se podrá:

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

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

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

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

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

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

Artículo 19. *Implementación de tecnologías de la información y herramientas para el ejercicio de las funciones*. La Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura deberá implementar, en coordinación con el Ministerio de Transporte, a través de mecanismos informáticos, técnicos o tecnológicos en el marco de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, instrumentos y herramientas que le faciliten el ejercicio de su función de supervisión.

Con el propósito de desarrollar las acciones de supervisión por parte de las autoridades competentes, los entes sujetos a la Vigilancia, Inspección y Control de que trata la presente ley, deben implementar: I. Herramientas de gestión y resultados, II. Herramientas de sistemas de información, que sean compatibles con los sistemas de información de la Superintendencia de Trasporte, puertos e infraestructura.

Parágrafo. En el evento de presentarse fallas en los sistemas de información de las entidades de supervisión no podrán iniciarse investigaciones administrativas contra los vigilados por el incumplimiento a las reglas de dichos sistemas si las infracciones se presentan como consecuencia de las fallas referidas.

Artículo 20. *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, de estudios, pruebas y demás diligencias técnicas con personas naturales o jurídicas que demuestren experiencia y probidad, así mismo con Institutos y/o Centros de Desarrollo Tecnológico de reconocida idoneidad.

TÍTULO II

SUJETOS

Artículo 21. *Sujetos*. Podrán ser sujetos de sanción:

1. Los prestadores del servicio público de transporte de los modos terrestre automotor, fluvial, férreo, aéreo y marítimo.

2. Los prestadores de transporte por cable, los sistemas de transporte masivo, estratégicos y los gestores.

3. Las empresas operadoras del sistema de recaudo, sistema de gestión y control de flota, sistema de información al usuario de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Estratégicos de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Regional.

4. Entes gestores de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Estratégicos de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Regional.

5. Administradores, contratistas o concesionarios de infraestructura de transporte, servicios conexos y complementarios a estos.

6. Importadores, ensambladores y fabricantes de chasis, carrocerías y vehículos destinados al servicio público de transporte.

7. Los operadores portuarios.

8. Las personas naturales o jurídicas que presten servicio público de transporte o servicios conexos o complementarios, sin contar con la respectiva habilitación, permiso o registro.

9. Los generadores de carga, llámense remitentes o destinatarios.

10. A quienes administren, directa o indirectamente, programas para la práctica de exámenes médicos generales de aptitud física y de pruebas de alcoholimetría, limitándose la supervisión a la operación del programa y las sanciones a su deficiencia en la prestación del servicio.

11. Los Alcaldes Distritales y Municipales.

12. Las Autoridades Metropolitanas.

13. Los Organismos de tránsito.

14. Los Centros de Reconocimiento de Conductores.

15. Los Centros de Diagnóstico Automotor.

16. Los Centros de Enseñanza Automovilística.

17. Los Centros Integrales de Atención.

18. Las desintegradoras.

19. Los prestadores de servicios privados de transporte que de acuerdo con la normatividad sean objeto de inspección, vigilancia y control.

20. Aquellas personas naturales o jurídicas que violen o faciliten la violación de las normas.

21. Los prestadores de servicios de transporte o tránsito que sean sujetos de aplicación de la presente ley.

22. Los contratantes del servicio público de transporte.

23. Los fabricantes, distribuidores y/o personalizadores de especies venales.

24. Las empresas que utilicen dos o más motocicletas para la prestación del servicio de mensajería o de domicilios.

25. Las empresas dedicadas a las actividades de remolque y practicaje.

26. Los propietarios, poseedores o tenedores de equipos de transporte.

Parágrafo 1°. Para los vehículos cuya tenencia tenga origen en contratos de leasing, renting o arrendamiento operativo, las sanciones aquí previstas se impondrán exclusivamente al locatario y/o arrendatario de tales contratos.

Parágrafo 2°. En todos los casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte y que sean cometidas por un sujeto que estando previsto en la presente disposición, no tenga asignada una sanción específica, se impondrá una multa hasta de cien (100) salarios mínimos mensuales vigentes, de acuerdo a los criterios previstos por el artículo 27 de la presente ley.

Artículo 22. *Sujetos de supervisión subjetiva*. Son sujetos de vigilancia, inspección y control subjetivo por parte de la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura:

1. Las empresas de servicio público de transporte de todos los modos.

2. Los concesionarios y/o Administradores de infraestructura de transporte y servicios conexos y complementarios en cualquiera de los modos tales como: terminales, puertos secos, aeropuertos, puertos o nodos y estaciones, según el modo de transporte correspondiente.

3. Las Sociedades Portuarias y Operadores Portuarios.

4. Los organismos de apoyo.

5. Sistemas integrado de transporte masivo, sistema estratégico de transporte público, integrado de transporte público, integrado de transporte regional, colectivo, individual y especial, terrestre automotor mixto, terrestre automotor de carga, por cable, concesionarios de contratos viales y aeroportuarios, así como entes gestores de sistemas de transporte masivo y estratégico.

6. Las empresas dedicadas a las actividades de remolque y practicaje.

TÍTULO III

RÉGIMEN DE SANCIONES Y MEDIDAS PREVENTIVAS Y CAUTELARES

CAPÍTULO I

Sanciones

Artículo 23. *Tipos de sanciones*. Las sanciones por infracción a las normas de transporte pueden ser:

1. Multa.

2. Suspensión de la Habilitación, Autorización, Registro o Permiso.

3. Cancelación de la Habilitación, Autorización, Registro o Permiso.

4. Caducidad de las licencias o autorizaciones del infractor.

Parágrafo. Las autoridades territoriales y administrativas del Orden Distrital, Metropolitano, Municipal o Departamental, no podrán establecer sanciones distintas a las contenidas en la presente ley.

Artículo 24. *Multa*. Es la consecuencia pecuniaria que se le impone a un sujeto por haber incurrido en una infracción a las normas de Transporte, su Infraestructura y sus Servicios Conexos y Complementarios y de los organismos de apoyo; su valor se estima en salarios mínimos legales mensuales vigentes al momento de la comisión de la infracción.

Artículo 25. *Suspensión de la habilitación, autorización, registro o permiso*. Es la cesación temporal de los efectos del acto administrativo que concedió la habilitación, autorización, registro o permiso, lo cual le impide al sancionado, por el tiempo de la sanción, continuar realizando la actividad para la cual estaba habilitado, registrado o autorizado.

Artículo 26. *Cancelación de la habilitación, autorización, registro o permiso*. Es la cesación definitiva de los efectos jurídicos del acto administrativo que concedió la habilitación, autorización, registro o permiso, lo cual le impide al sancionado continuar realizando la actividad para la cual estaba habilitado, registrado o autorizado.

Artículo 27. *Graduación de las sanciones*. Para efectos de determinar el rigor con que se aplicarán las sanciones enunciadas en la presente ley, esto es, el término y/o monto de las mismas, se atenderán los siguientes criterios:

1. El patrimonio del infractor.

2. Gravedad de la falta.

3. Grado de afectación o perturbación del servicio de transporte que amenace con su paralización.

4. Trascendencia social de la falta o del perjuicio causado.

5. Poner en riesgo la vida o integridad física de las personas.

6. Daño o peligro generado a bienes jurídicamente tutelados

7. Existencia de antecedentes relacionados con la comisión de infracciones al régimen sancionatorio de transporte.

8. Reincidencia en la comisión de la infracción.

9. Persistencia o continuidad en la comisión de la infracción.

10. Grado de culpabilidad del sujeto infractor.

11. Grado de prudencia o diligencia con la que haya actuado el infractor en la comisión de la conducta.

12. Grado de colaboración con la investigación.

13. El beneficio obtenido por el infractor, directa o indirectamente, o a favor de un tercero.

Parágrafo. La autoridad de transporte al momento de imponer la multa, tendrá como primer criterio para la determinación de la misma su proporcionalidad con el patrimonio del infractor.

CAPÍTULO II

Facultades de prevención

Artículo 28. *Facultades de prevención*. Las autoridades de transporte competentes para adelantar proce-

sos sancionatorios por violación a las normas de transporte, infraestructura y sus servicios conexos y complementarios y de los organismos de apoyo, de acuerdo con la presente ley, podrán imponer las siguientes medidas preventivas dentro del procedimiento administrativo:

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

2. Ordenar la suspensión preventiva de la licencia, habilitación o permiso de la empresa hasta por el término de seis (6) meses, prorrogable por otro periodo igual, cuando se establezca que el servicio o la continuidad del mismo pueden verse alterados; igualmente, cuando se ponga en riesgo a los usuarios, o cuando se pueda afectar o poner en riesgo el material probatorio para las actuaciones en curso.

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

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

5. Remoción temporal de los administradores de la vigilada, atendiendo el debido proceso y lo establecida para ello en la Ley 222 de 1995 y las normas que la adicionen, modifiquen o complementen.

6. Ordenar la suspensión preventiva de las operaciones, hasta por el término de seis (6) meses, prorrogables por otro periodo igual, cuando se establezca que el servicio o la continuidad del mismo, pueden verse alterados; cuando se ponga en riesgo a los usuarios, o cuando se pueda afectar o poner en riesgo el material probatorio para las actuaciones en curso.

Parágrafo 1°. Las medidas anteriormente enunciadas podrán ser adoptadas en el acto de apertura de investigación.

Parágrafo 2°. Las medidas preventivas y cautelares también podrán adoptarse cuando uno o más de los equipos del supervisado se vean involucrados en incidentes y/o siniestros que ocasionen lesiones personales graves o pérdida de vidas humanas y los informes técnicos preliminares elaborados por las autoridades de control operativo, indiquen la posible responsabilidad del vigilado, derivada de la posible negligencia, imprudencia o impericia del operario del equipo, o del mal estado operativo del mismo.

Parágrafo 3°. Sin perjuicio de la competencia de los organismos de tránsito, cuando existan pruebas objetivas que permitan concluir que la licencia de conducción fue tramitada sin el lleno de los requisitos legales o que no se cumplió por parte de los organismos de apoyo con los procedimientos establecidos por la reglamentación, la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura podrá, garantizando el debido proceso y el derecho de defensa, ordenar al organismo de tránsito que expidió la licencia, suspenderla preventivamente hasta por tres (3) meses con su registro en el RUNT, cumpliendo para tal fin con el procedimiento previsto por el Código Nacional de Tránsito. Si transcurrido el plazo de la suspensión no se han subsanado las causas que le dieron origen a esta, el organismo de tránsito deberá cancelarla de acuerdo al procedimiento establecido por el Código Nacional de Tránsito. En el mismo acto administrativo donde se ordenó la suspensión de la licencia, la Superintendencia podrá ordenar la suspensión preventiva, hasta por el término de seis (6) meses, de la habilitación del organismo de apoyo que expidió la respetiva certificación, si esta fue la causa de la suspensión de la licencia.

Artículo 29. *Costos de la imposición de las medidas preventivas o cautelares*. Los costos en que incurra la autoridad de supervisión con ocasión de las medidas preventivas o cautelares, correrán por cuenta del vigilado al cual se le aplicó la medida.

Artículo 30. *Retención o inmovilización*. Suspensión temporal de la circulación o movilización de un equipo de transporte.

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

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

2. Cuando se trate de equipos al servicio de empresas de transporte cuya habilitación o permiso de operación, autorización o matrícula se les haya suspendido o cancelado.

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

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

5. Cuando se compruebe que con el equipo se presta un servicio no autorizado, en este caso el vehículo y/o equipo será inmovilizado por primera vez, por el término de treinta (30) días; por segunda vez, sesenta (60) días; por tercera vez, noventa (90) días; en los sucesivos eventos se aplicará el doble del tiempo en que fue inmovilizado el vehículo en la última infracción. En el evento que un vehículo sea inmovilizado por tercera vez por esta misma causal en un período de doce (12) meses, contado desde la primera inmovilización, la autoridad de transporte procederá a cancelar la licencia de tránsito, así como su correspondiente registro e igualmente ordenará su desintegración física total mediante acto administrativo, previa realización del procedimiento administrativo sancionatorio previsto en la presente ley para las infracciones diferentes a la multa.

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

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

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

reglamento. La autoridad de control operativo deberá permitir el trasbordo de la carga a otro vehículo para superar la causa de la inmovilización.

Parágrafo 1°. El Ministerio de Trabajo, en coordinación con los alcaldes municipales y distritales, deberá diseñar y ejecutar programas de readaptación para aquellas personas a quienes les impongan la sanción de desintegración física del vehículo prevista en el numeral 5° del presente artículo, siempre y cuando la misma suponga una grave lesión al mínimo vital de la persona implicada y su familia. Los programas de readaptación laboral deberán brindar de manera real y efectiva medidas ocupacionales alternativas y sustitutivas.

Parágrafo 2°. Las autoridades e transporte en coordinación con los cuerpos operativos de control serán las responsables del cumplimiento efectivo del término de la inmovilización que corresponda.

Artículo 31. *Procedimiento en caso de inmovilización*. Para llevar a cabo la inmovilización o retención de vehículos o cualquier otro equipo de transporte, la autoridad competente ordenará detener la marcha del equipo y librará a los conductores copia del informe que da origen a la medida.

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

Parágrafo 2°. La medida terminará con la orden de entrega del equipo o vehículo al propietario o tenedor debidamente acreditado por parte de la autoridad competente, la cual se expedirá una vez cesen las causas que dieron origen a la misma o cuando se agote el plazo previsto por la norma. Lo anterior sin perjuicio de la imposición de las sanciones a que haya lugar.

Parágrafo 3°. En lo no previsto por la presente ley frente a la inmovilización de vehículos, se aplicará lo establecido por el Código Nacional de Tránsito.

TÍTULO IV

RÉGIMEN DE INFRACCIONES

CAPÍTULO I

Infracciones para el transporte fluvial y marítimo

Artículo 32. Serán sancionadas con multa entre veinte (20) y veinticinco (25) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte fluvial y/o marítimo que incurran en cualquiera de las siguientes conductas:

1. No contar con el permiso expedido por la autoridad competente para las embarcaciones fluviales.

2. No tomar las medidas preventivas necesarias para estibar la carga de acuerdo a la normatividad existente.

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

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

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

6. No informar a la autoridad competente acerca de la carga a bordo de las naves a ella vinculadas y/o registradas

7. No portar los documentos que, de acuerdo con los reglamentos, amparen la operación de transporte.

Artículo 33. Serán sancionadas con multa entre cuarenta (40) y cuarenta y cinco (45) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte fluvial y/o marítimo que incurran en las siguientes conductas:

1. Enrolar o embarcar tripulantes que no cuenten con las licencias expedidas por las autoridades competentes.

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

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

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

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

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

7. No desarrollar, a través de las entidades autorizadas, los programas de medicina preventiva y capacitación establecidos en la reglamentación respectiva.

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

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

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

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

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

Artículo 34. Serán sancionadas con multa entre sesenta (60) y sesenta y cinco (65) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte fluvial y/o marítimo que incurran en las siguientes conductas:

1. Vincular a la empresa, o permitir la prestación del servicio público de transporte en embarcaciones que no cuenten con los permisos y autorizaciones respectivos de acuerdo con la ley y el reglamento.

2. Permitir, tolerar o autorizar la tripulación de las embarcaciones vinculadas a ellas a tripulantes que se encuentren bajo los efectos de alcohol u otra sustancia psicoactiva.

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

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

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

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

7. Transportar pasajeros en embarcaciones no autorizadas para ello.

8. Llevar sobrecupo de pasajeros.

9. Abastecerse de combustible con pasajeros a bordo.

10. No implementar los programas de salud ocupacional y no realizar las evaluaciones médicas periódicas programadas, de conformidad con lo establecido por el Ministerio de Transporte.

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

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

13. Realizar cualquier actividad en contravía del Estatuto Nacional del Transporte o de cualquier otra norma que los regule.

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

15. Realizar la actividad de transporte sin haber obtenido la correspondiente habilitación.

16. Prestar un servicio no autorizado.

17. No tener o no mantener vigentes las pólizas que de acuerdo con la ley y el reglamento les corresponda.

18. Para el transporte marítimo, no cumplir los convenios, tratados y normas internacionales debidamente aprobados por Colombia.

19. 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.

20. No cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad y protección de embarcaciones.

CAPÍTULO II

Infracciones para el transporte férreo

Artículo 35. Las empresas de servicio público de transporte férreo serán sancionadas con multa entre noventa (90) y cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) cuando incurran en las siguientes conductas:

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

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

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

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

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

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

Artículo 36. Las empresas de servicio público de transporte férreo serán sancionadas con multa entre ciento ochenta (180) y doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) cuando incurran en las siguientes conductas:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 37. Las empresas de servicio público de transporte férreo serán sancionadas con multa entre cuatrocientos cincuenta (450) y quinientos (500) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) cuando incurran en las siguientes conductas:

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

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

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

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

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

6. Vincular a la empresa, o permitir la prestación del servicio, en vehículos no homologados para esta modalidad de servicio por el Ministerio de Transporte o por quien haga sus veces.

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

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

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

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

11. Incumplir cualquiera de las normas establecidas por el Ministerio de Transporte en sus reglamentos de transporte férreo.

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

CAPÍTULO III

Infracciones para el transporte terrestre automotor de carga

SECCIÓN I

Empresas de Servicio público de transporte terrestre automotor de carga

Artículo 38. Serán sancionadas con multa entre ocho (8) y diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de Servicio público de transporte terrestre automotor de carga, que incurran en las siguientes infracciones:

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

2. No suministrar la información que legalmente le haya sido solicitada y que no repose en los archivos de la entidad solicitante.

3. Exigir u obligar a los propietarios de los vehículos vinculados a comprar acciones de la misma.

4. No expedir el Manifiesto Único de Carga, salvo en los casos exceptuados por las normas.

5. Permitir la prestación del servicio sin el correspondiente Manifiesto Único de Carga, salvo en los casos exceptuados por las normas.

6. No informar a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente, cualquier cambio que se realice en el contrato social o solidario.

7. No atender las peticiones, quejas o reclamos de los usuarios dentro de los plazos establecidos por el CPACA, o no disponer de los mecanismos necesarios para ello.

Artículo 39. Serán sancionadas con multa entre dieciocho (18) y veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de Transporte Terrestre Automotor de Carga, que incurran en las siguientes infracciones:

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

2. Permitir la prestación del servicio en vehículos no homologados por el Ministerio de Transporte o quien haga sus veces.

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

4. No desarrollar programas de mantenimiento preventivo de los equipos con que se presta el servicio.

5. Expedir manifiesto de carga sin asegurarse que en el vehículo se porten los distintivos, señales o elementos de seguridad que exigen los reglamentos para el transporte de cargas especiales, peligrosas o restringidas.

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

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

8. Incumplir de manera reiterada con las obligaciones emanadas de los contratos de transporte que suscribe.

Artículo 40. Serán sancionadas con multa entre veinticinco (25) y treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de Transporte Terrestre Automotor de Carga, que incurran en las siguientes infracciones:

1. Prestar el servicio público sin estar constituido como empresa habilitada para este fin.

2. Retener por obligaciones contractuales los equipos o los documentos propios de la operación.

3. Carecer o no implementar un programa y sistema de mantenimiento preventivo para los vehículos propios, en arrendamiento financiero u operativo con que se presta el servicio.

4. No implementar los programas de salud ocupacional y no realizar las evaluaciones médicas periódicas programadas, de conformidad con lo establecido por el Ministerio de Transporte.

5. Exigir documentos adicionales a los establecidos en la ley, para el trámite de los documentos que soportan la operación.

6. Permitir la prestación del servicio público de carga sin las necesarias condiciones de seguridad.

7. No suscribir los contratos de vinculación de los equipos conforme a los parámetros establecidos en la reglamentación expedida por el Gobierno nacional para esta modalidad de servicio, en el caso de que los equipos no sean vinculados transitoriamente.

8. No disponer del Plan Estratégico de Seguridad Vial debidamente aprobado por la autoridad competente.

9. La negativa, obstrucción o resistencia a ser inspeccionado dentro de la visita administrativa para es-

clarecer hechos por parte de la autoridad competente, su delegado o comisionado.

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

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

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

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

14. Permitir, autorizar o propiciar cobros adicionales, extralegales o ilegales como: cambio de cheques, pronto pagos, cobros anticipados, asistencia en rutas, coimas o dádivas, entre otros a cargo del conductor y/o propietario con la empresa que expide el manifiesto de carga.

15. Propiciar o permitir actos de corrupción en la autorización de los despachos de carga por parte de los funcionarios de la empresa o propietarios, conductores y/ o tenedores de los vehículos de carga.

SECCIÓN II

Propietarios, poseedores o tenedores de los vehículos de carga

Artículo 41. Serán sancionados los propietarios, tenedores o poseedores de vehículos de transporte público de carga, con multa entre ocho (8) y diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), que incurran en las siguientes infracciones:

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

2. Prestar, a nombre de una empresa, el servicio de transporte de carga sin portar el Manifiesto Único de Carga, salvo las excepciones legales.

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

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

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

6. Transportar mercancía que supere los límites de dimensiones establecidos por las disposiciones legales o reglamentarias, sin portar los respectivos permisos.

7. En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas de transporte

SECCIÓN III

Generadores, remitentes y/o destinatarios de la carga

Artículo 42. Serán sancionados con multa entre veinticinco (25) y treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), los remitentes, destinatarios y/o generadores de la carga, que incurran en las siguientes infracciones:

1. Contratar la prestación del Servicio público de transporte terrestre automotor de carga con empresas de transporte o personas no habilitadas.

2. Contratar la prestación del servicio directamente con el propietario, poseedor o tenedor de un vehículo de servicio público o de servicio particular, salvo en los casos expresamente autorizados por las normas de transporte.

3. No disponer de las condiciones necesarias para el cargue o descargue de los bienes objeto del transporte.

4. Retardar, sin justa causa, el cargue o descargue de las mercancías objeto del transporte en el origen o el destino.

5. No cancelar el flete dentro de los plazos previstos en la ley, o en el contrato de transporte o suministro de transporte.

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

7. No informar a la empresa de transporte la calidad de mercancía peligrosa de la carga.

8. No dar registro, certificación e información de los pesos y dimensiones de la carga transportada.

9. Permitir, facilitar, estimular, propiciar, autorizar o exigir el transporte de mercancías con dimensiones superiores a las establecidas por las disposiciones legales o reglamentarias.

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

11. No cargar o descargar la mercancía dentro de los tiempos establecidos por la Ley

12. En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas de transporte

Parágrafo. Los procesos de cargue, descargue, disposición, manejo o embalaje de la carga serán responsabilidad del generador de la carga, sea remitente o destinatario de la carga, de acuerdo con lo establecido por el Código de Comercio.

SECCIÓN IV

Disposiciones comunes

Artículo 43. *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:

4. Con multa equivalente a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), cuando exceda hasta el 20% del peso bruto máximo autorizado del vehículo.

5. Con multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), cuando exceda entre el 21% y hasta el 49% del peso bruto máximo autorizado del vehículo.

6. Con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), cuando exceda en más del 50% del peso bruto máximo autorizado del vehículo.

Parágrafo. Para efectos de la determinación de la multa, no se tendrá en cuenta el margen de tolerancia para la configuración vehicular respectiva.

Artículo 44. *Del incumplimiento al régimen tarifario*. Quien incremente o disminuya el régimen tarifario legalmente establecido será sancionado con multa entre veinte (20) y treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) cuando el régimen tarifario se encuentre controlado.

SECCIÓNV

Patios logísticos o de contenedores

Artículo 45. Serán sancionados con multa entre noventa (90) y cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), los patios logísticos y/o de contenedores, que incurran en las siguientes infracciones:

1. No disponer de las condiciones operativas y de seguridad necesarias para el cargue y descargue de los productos.

2. No disponer de sistemas de control para el enturnamiento de los vehículos evitando congestiones o afectaciones a la infraestructura.

3. Otorgar un tratamiento discriminatorio o diferencial a los conductores de los vehículos en el enturnamiento.

4. No cumplir con las condiciones especiales para la manipulación o almacenamiento de mercancías peligrosas.

5. Incumplir con las condiciones mínimas de operación establecidas por la ley, o el reglamento.

6. Realizar cualquier actividad en contravía de lo previsto por el Estatuto Nacional del Transporte, los reglamentos o las disposiciones que de acuerdo con sus competencias expida el Ministerio de Transporte.

CAPÍTULO 4

Infracciones para el transporte terrestre automotor mixto y terrestre automotor de pasajeros por carretera

SECCIÓN I

Empresas de transporte público mixto y de pasajeros por carretera

Artículo 46. Serán sancionadas con multa entre ocho (8) y diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte público terrestre automotor mixto y las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, que incurran en las siguientes infracciones:

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

2. No informar a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente, cualquier cambio que se realice en el contrato social o solidario.

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

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

5. No reportar semestralmente la relación del equipo con el cual presta el servicio público de transporte a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente.

6. No atender las peticiones, quejas o reclamos de los usuarios dentro de los plazos establecidos por el CPACA, o no disponer de los mecanismos necesarios para ello.

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

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

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

Artículo 47. Serán sancionadas con multa entre dieciocho (18) y veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte público terrestre automotor mixto y las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, que incurran en las siguientes infracciones:

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

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 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.

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

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

10. Cobrar a los propietarios de los vehículos, mayor valor por concepto de pago de la prima de los se-

guros de responsabilidad civil contractual y extracontractual, al realmente facturado por la compañía de seguros, cuando a ello haya lugar.

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

12. 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.

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

14. No tener reglamentado el fondo de reposición de acuerdo a lo previsto en la ley o el reglamento.

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

16. 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.

17. No ejecutar los protocolos en caso de una emergencia o incidente para restablecer la normalidad.

18. No presentar oportunamente el reporte mensual de infractores.

Artículo 48. Serán sancionadas con multa entre veinticinco (25) y treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte público terrestre automotor mixto y las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, que incurran en las siguientes infracciones:

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

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

3. Exigir sumas de dinero por la expedición de paz y salvo, por la vinculación o desvinculación de los vehículos, sin perjuicio de las obligaciones contractuales

4. Modificar el nivel de servicio autorizado.

5. Carecer o no implementar un programa y sistema de mantenimiento preventivo y correctivo para los vehículos vinculados, el cual debe ser reportado semestralmente a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente.

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; y que no demuestren un estado adecuado de llantas, del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos, y que no cumplan con las normas de emisiones contaminantes que establezcan las autoridades ambientales; o que no cumplan con las previsiones que en materia de seguridad en el transporte público terrestre automotor establece la Resolución 315 de 2013 del Ministerio del Transporte o las normas que la adicionen, sustituyan o modifiquen.

7. Exigir, constreñir u obligar, directa o indirectamente a los propietarios de los vehículos vinculados o a los conductores, a cancelar valores superiores a los facturados por las compañías de seguro para cubrir la operación del transporte.

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.

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 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 que hayan consumido alcohol o bajo efectos de sustancias psicoactivas.

12. 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.

13. Permitir el despacho de vehículos o la prestación del servicio público de transporte excediendo la capacidad transportadora autorizada a la empresa.

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

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

16. Despachar servicios en rutas o recorridos no autorizados.

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

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

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

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

21. Suscribir los contratos de vinculación de los equipos en condiciones tales que contravengan las disposiciones de la ley y los reglamentos.

22. No implementar los programas de salud ocupacional y no realizar las evaluaciones médicas periódicas programadas, de conformidad con lo establecido por el Ministerio de Transporte.

23. Disminuir injustificadamente el servicio autorizado en más de un 50% de acuerdo a los permisos de operación por más de quince (15) días consecutivos.

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

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

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

27. 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.

28. No tener Fondo de Reposición, ni reportar ante la autoridad competente los valores consignados, exceptuando las empresas que no tienen la obligación de constituir fondos de acuerdo con las normas.

29. 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.

30. Prestar un servicio no autorizado.

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

32. 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.

33. No disponer del Plan Estratégico de Seguridad Vial debidamente aprobado por la autoridad competente.

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

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

36. 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. No obstante lo anterior, las empresas de transporte podrán adoptar, con cargo al contrato de vinculación, seguros adicionales que tengan como finalidad asegurar la indemnización de las víctimas de siniestros.

37. Negarse sin justa causa a prestar el servicio.

38. Utilizar, permitir, patrocinar, tolerar o practicar el pregoneo o actos similares y emplear sistemas o mecanismos que coarten al usuario la libertad de elección de la empresa transportadora de su preferencia para promover la venta de tiquetes dentro de las terminales de Transporte

39. Permitir que el conductor aprovisione o manipule el vehículo con gasolina, ACPM o gas propano, al tiempo que lleve pasajeros en su interior

SECCIÓN II

Propietarios, poseedores o tenedores de los vehículos de transporte mixto y transporte de pasajeros por carretera

Artículo 49. Serán sancionados los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte público terrestre automotor mixto de radio de acción nacional y de los vehículos de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, con multa entre ocho (8) y diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), que incurran en las siguientes infracciones:

1. No mantener el vehículo en óptimas condiciones de operación y seguridad.

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. Prestar un servicio no autorizado

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

6. Negarse a prestar el servicio sin causa justificada.

7. Realizar la actividad del transporte en un radio de acción diferente al autorizado.

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

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

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

11. En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas de transporte

Parágrafo. Serán sancionados los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte público terrestre automotor mixto de radio de acción nacional y vehículos de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera que no mantengan el vehículo en óptimas condiciones de comodidad, higiene y aseo de la siguiente manera:

1. Multa de un (1) salario mínimo legal mensual vigente cuando el vehículo tenga una capacidad inferior a doce (12) pasajeros.

2. Multa de dos (2) salario mínimo legal mensual vigente cuando el vehículo tenga una capacidad entre doce (12) y veinticuatro (24) pasajeros.

3. Multa de tres (3) salario mínimo legal mensual vigente cuando el vehículo tenga una capacidad superior a veinticuatro (24) pasajeros.

CAPÍTULO V

Infracciones para el transporte terrestre automotor especial de pasajeros

SECCIÓN I

Empresas de transporte terrestre automotor especial de pasajeros

Artículo 50. Serán sancionadas con multa entre ocho (8) y diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte terrestre automotor especial, que incurran en las siguientes infracciones:

1. No informar a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente, cualquier cambio de sede o domicilio principal o sus sucursales.

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 en los plazos que determine la autoridad competente, la relación actualizada 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, al propietario, poseedor o locatario 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 o administración de la flota.

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

6. No atender las peticiones, quejas o reclamos de los usuarios dentro de los plazos establecidos por el CPACA, o no disponer de los mecanismos necesarios para ello.

7. 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.

8. 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.

9. 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.

10. No contar con el dispositivo, sistema o instrumento de control de velocidad de acuerdo con la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte o tener este en mal estado de funcionamiento.

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.

Parágrafo. Las anteriores infracciones también se aplicarán, en lo que corresponda, a las empresas de transporte de pasajeros colectivo y/o mixto que de acuerdo con la reglamentación estén autorizadas para prestar el servicio escolar, a los particulares que expresa y excepcionalmente estén autorizados para prestar este servicio en vehículos de servicio particular de acuerdo con la ley y el reglamento, y a los establecimientos educativos que tengan sus propios vehículos.

Artículo 51. Serán sancionadas con multa entre dieciocho (18) y veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de Transporte Terrestre Automotor Especial, que incurran en las siguientes infracciones:

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

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

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

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

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

9. Prestar el servicio de transporte escolar, sin acompañante mayor de edad capacitada, mínima en primeros auxilios.

10. No implementar el plan de rodamiento del parque automotor de la empresa o no reportar el plan de rodamiento en los plazos que determine la autoridad competente, o cuando sea modificado, a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente.

11. No suscribir los contratos de vinculación y/o administración de flota de los equipos conforme a los parámetros establecidos en la ley o el reglamento.

12. 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.

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

Parágrafo. Las anteriores infracciones también se aplicarán, en lo que corresponda, a las empresas de transporte de pasajeros colectivo y/o mixto que de acuerdo con la reglamentación estén autorizadas para prestar el servicio escolar, a los particulares que expresa y excepcionalmente estén autorizados para prestar este servicio en vehículos de servicio particular de acuerdo con la ley y el reglamento, y a los establecimientos educativos que tengan sus propios vehículos.

Artículo 52. Serán sancionadas con multa entre veinticinco (25) y treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de Transporte Terrestre Automotor Especial, que incurran en las siguientes infracciones:

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

2. Exigir, constreñir u obligar, directa o indirectamente a los propietarios de los vehículos vinculados o a los conductores, presentar y/o comprar seguros o productos adicionales a los establecidos en la ley o el reglamento para la operación del transporte. No obstante lo anterior, las empresas de transporte podrán adoptar, con cargo al contrato de vinculación, seguros adicionales que tengan como finalidad asegurar la indemnización de las víctimas de siniestros.

3. Exigir sumas de dinero por la expedición de paz y salvo por la vinculación o desvinculación de los vehículos.

4. 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; y que no demuestren un estado adecuado de llantas, del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos, y que no cumplan con las normas de emisiones contaminantes que establezcan las autoridades ambientales; o que no cumplan con las previsiones que en materia de seguridad en el transporte público terrestre automotor establece la Resolución 315 de 2013 del Ministerio del Transporte o las normas que la adicionen, sustituyan o modifiquen.

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.

6. 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.

7. Permitir la operación de los equipos por personas sin licencia de conducción, sin la licencia requerida para el tipo de vehículo que se opera, con licencia de conducción vencida, suspendida o cancelada.

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

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

10. 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.

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

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

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

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

15. No implementar los programas de salud ocupacional y no realizar las evaluaciones médicas periódicas programadas, de conformidad con lo establecido por el Ministerio de Transporte.

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

17. Prestar un servicio no autorizado.

18. Despachar servicios sin cumplir con las disposiciones legales o reglamentarias.

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

20. Permitir la prestación del servicio, llevando pasajeros de pie o excediendo la capacidad autorizada en número de pasajeros, establecida en la tarjeta de operación.

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

22. No mantener en operación los mínimos de capacidad transportadora autorizada en un término superior a 120 días calendario.

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

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

25. Carecer o no implementar un programa y sistema de mantenimiento preventivo y correctivo para los vehículos vinculados, el cual debe ser reportado en los plazos establecidos por la autoridad competente a la autoridad inspección, vigilancia y control de transporte competente.

26. 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.

27. 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.

28. No disponer del Plan Estratégico de Seguridad Vial debidamente aprobado por la autoridad competente.

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

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

31. No diseñar ni cumplir con programas de salud ocupacional y de capacitación a todo el personal de información, vigilancia, aseo, conductores y personal afín, en materias relacionadas con la atención integral al pasajero con discapacidad, en especial para usuarios con movilidad reducida, de acuerdo a lo previsto en la ley.

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

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

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

35. Permitir que el conductor aprovisione o manipule el vehículo con gasolina, ACPM o gas propano, al tiempo que lleve pasajeros en su interior.

36. Permitir y/o prestar el servicio de transporte para personas en condición de discapacidad en vehículos no acondicionados, accesibles y homologados, de acuerdo con lo previsto por la ley y/o el reglamento.

Parágrafo. Las anteriores infracciones también se aplicarán, en lo que corresponda, a las empresas de transporte de pasajeros colectivo y/o mixto que de acuerdo con la reglamentación estén autorizadas para prestar el servicio escolar, a los particulares que expresa y excepcionalmente estén autorizados para pres-

tar este servicio en vehículos de servicio particular de acuerdo con la ley y el reglamento, y a los establecimientos educativos que tengan sus propios vehículos.

SECCIÓN II

Propietarios, poseedores o tenedores de los vehículos de transporte especial de pasajeros

Artículo 53. Serán sancionados con multa **entre ocho (8)** y diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de Transporte Terrestre Automotor Especial, que incurran en las siguientes infracciones:

1. No mantener el vehículo en óptimas condiciones de operación y seguridad

2. No contar con el dispositivo, sistema o instrumento de control de velocidad de acuerdo con la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte 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 encuentre en perfecto estado de funcionamiento.

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

6. Realizar la operación sin llevar el Extracto del Contrato debida y totalmente diligenciado por la empresa, o con tachaduras o enmendaduras.

7. En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas de transporte

Parágrafo. Serán sancionados los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte público terrestre automotor especial que no mantengan el vehículo en óptimas condiciones de comodidad, higiene y aseo de la siguiente manera:

1. Multa de un (1) salario mínimo legal mensual vigente cuando el vehículo tenga una capacidad inferior a doce (12) pasajeros.

2. Multa de dos (2) salario mínimo legal mensual vigente cuando el vehículo tenga una capacidad entre doce (12) y veinticuatro (24) pasajeros.

3. Multa de tres (3) salario mínimo legal mensual vigente cuando el vehículo tenga una capacidad superior a veinticuatro (24) pasajeros.

CAPÍTULO VI

Infracciones para el transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros

SECCIÓN I

Empresas de transporte terrestre automotor colectivo municipal, distrital o metropolitano de pasajeros

Artículo 54. Serán sancionadas con multa entre ocho (8) y diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros urbano colectivo municipal, distrital o metropolitano, que incurran en las siguientes infracciones:

1. No informar a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente, cualquier cambio que se realice en el contrato social o solidario.

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

3. No reportar en los plazos previstos por la autoridad competente 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 animal de compañía, siempre y cuando este último vaya provisto del distintivo especial indicativo que se establezca, y las características del animal de compañía y la tipología del respectivo vehículo permitan su transporte en forma normal.

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

9. No atender las peticiones, quejas o reclamos de los usuarios dentro de los plazos establecidos por el CPACA, o no disponer de los mecanismos necesarios para ello.

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

Artículo 55. Serán sancionadas con multa entre dieciocho (18) y veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte de pasajeros urbanos colectivos municipales, 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 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. Retener, por obligaciones contractuales o sin justa causa legal, los documentos que sustentan la operación de los vehículos.

11. No implementar el plan de rodamiento del parque automotor de la empresa, o no reportar el plan de rodamiento en los plazos establecidos por la autoridad competente, o cuando sea modificado, a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente.

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

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

14. No tener Fondo de Reposición.

Artículo 56. Serán sancionadas con multa entre veinticinco (25) y treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte de pasajeros urbanos colectivos municipales, 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, por la vinculación o desvinculación de los vehículos.

4. Modificar el nivel de servicio autorizado.

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; y que no demuestren un estado adecuado de llantas, del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos, y que no cumplan con las normas de emisiones contaminantes que establezcan las autoridades ambientales; o que no cumplan con las regulaciones para garantizar la seguridad en el transporte público terrestre automotor establecidas en la resolución; o que no cumplan con las previsiones que en materia de seguridad en el transporte público terrestre automotor establece la Resolución 315 de 2013 del Ministerio del Transporte o las normas que la adicionen, sustituyan o modifiquen.

6. No cumplir con la reglamentación que sobre recaudo electrónico de tarifa y control de flota expida la autoridad de transporte municipal, distrital o metropolitana de acuerdo al radio de acción de la respectiva modalidad

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. No obstante lo anterior, las empresas de transporte podrán adoptar, con cargo al contrato de vinculación, seguros adicionales que tengan como finalidad asegurar la indemnización de las víctimas de siniestros.

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.

9. No mantener vigentes las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas por la ley o los reglamentos.

10. Permitir la operación de los equipos por personas sin licencia de conducción, sin la licencia requerida para el tipo de vehículo que se opera o con licencia de conducción vencida, suspendida o cancelada.

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

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. Incumplir las condiciones de la autorización que haya otorgado la autoridad de transporte a los convenios de colaboración empresarial.

15. Permitir la prestación del servicio excediendo el número de pasajeros de conformidad con lo establecido en la tarjeta de operación del vehículo.

16. Despachar servicios en rutas o recorridos no autorizados.

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

18. No implementar los programas de salud ocupacional y no realizar las evaluaciones médicas periódicas programadas, de conformidad con lo establecido por el Ministerio de Transporte.

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

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

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

22. Disminuir injustificadamente el servicio autorizado en más de un 50% de acuerdo a los permisos de operación por más de quince (15) días consecutivos.

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

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

25. 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.

26. 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.

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

28. Carecer o no implementar un programa y sistema de mantenimiento preventivo y correctivo para los vehículos vinculados, el cual debe ser reportado en los plazos establecidos por la autoridad competente a la autoridad de 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 tarjeta de operación del vehículo.

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

33. No tener constituido fondo de reposición de acuerdo con la ley y el reglamento.

34. Dar uso indebido y/o manejar irregularmente, los dineros recaudados para el fondo de reposición, contrariando lo que para el efecto determine el reglamento o la ley.

35. 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.

36. No disponer del Plan Estratégico de Seguridad Vial debidamente aprobado por la autoridad competente.

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

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

39. Prestar un servicio no autorizado.

40. Negarse sin justa causa a prestar el servicio.

41. Permitir que el conductor aprovisione o manipule el vehículo con gasolina, ACPM o gas propano, al tiempo que lleve pasajeros en su interior.

SECCIÓN II

Propietarios, poseedores o tenedores de los vehículos de transporte urbano colectivo municipal, distrital o metropolitano

Artículo 57. Serán sancionados los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte de pasajeros urbanos colectivos municipales, distrital o metropolitano, con multa entre ocho (8) y diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), que incurran en las siguientes infracciones:

1. No mantener el vehículo en óptimas condiciones de operación y seguridad.

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 de acuerdo con lo previsto por la ley y el reglamento.

5. Negarse a operar el vehículo sin causa justificada.

6. Prestar un servicio no autorizado.

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

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

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

10. Negarse sin justa causa a prestar el servicio.

11. En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas de transporte

Parágrafo. Serán sancionados los propietarios, poseedores, o tenedores de vehículos de transporte público terrestre automotor colectivo de pasajeros, con multa de tres (3) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) que no mantengan el vehículo en óptimas condiciones de comodidad higiene y aseo.

CAPÍTULO VII

Infracciones para el transporte individual de pasajeros en vehículos taxi

SECCIÓN I

Empresas de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi

Artículo 58. Serán sancionadas con multa entre ocho (8) y diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte individual de pasajeros en vehículos taxi, que incurran en las siguientes infracciones:

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

2. No informar a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente, cualquier cambio que se realice en el contrato social o solidario.

3. No mantener actualizada, frente a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente, la relación del equipo con el cual presta el servicio público de transporte.

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

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

6. No atender las peticiones, quejas o reclamos de los usuarios dentro de los plazos establecidos por el CPACA, o no disponer de los mecanismos necesarios para ello.

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

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

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

Artículo 59. Serán sancionadas con multa entre dieciocho (18) y veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte individual de pasajeros en vehículos taxi, que incurran en las siguientes infracciones:

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

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

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

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

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

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

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

8. 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.

9. 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.

10. Carecer o no implementar un programa y sistema de mantenimiento preventivo y correctivo para los vehículos vinculados.

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

12. No afiliar al sistema de seguridad social, a los conductores de equipos 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. Obstaculizar la actuación de las autoridades de vigilancia, inspección y control.

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

Artículo 60. Serán sancionadas con multa entre veinticinco (25) y treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte individual de pasajeros en vehículos taxi, que incurran en las siguientes infracciones:

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

2. Exigir, constreñir u obligar, directa o indirectamente a los propietarios de los vehículos vinculados o a los conductores, presentar y/o comprar seguros adicionales a los establecidos en la ley o reglamento para la operación del transporte. No obstante lo anterior, las empresas de transporte podrán de común acuerdo con el propietario, adoptar con cargo al contrato de vinculación, seguros adicionales que tengan como finalidad asegurar la indemnización de las víctimas de siniestros.

3. Exigir sumas de dinero por la expedición de paz y salvo, por la vinculación o desvinculación de los vehículos.

4. 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; y que no demuestren un estado adecuado de llantas, del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos, y que no cumplan con las normas de emisiones contaminantes que establezcan las autoridades ambientales; o que no cumplan con las previsiones que en materia de seguridad en el transporte público terrestre automotor establece la Resolución 315 de 2013 del Ministerio del Transporte o las normas que la adicionen, sustituyan o modifiquen.

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.

6. No mantener vigentes las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas por la ley o los reglamentos.

7. Permitir la operación de los equipos por personas sin licencia de conducción, sin la licencia requerida para el tipo de vehículo que se opera, con licencia de conducción vencida, suspendida o cancelada.

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

9. Permitir la prestación del servicio excediendo el número de pasajeros, de conformidad con lo establecido en la tarjeta de operación del vehículo.

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

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 dar cumplimiento a los planes de mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente.

13. 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.

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

15. 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.

16. No implementar los programas de salud ocupacional y no realizar las evaluaciones médicas periódicas programadas, de conformidad con lo establecido por el Ministerio de Transporte.

17. 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.

18. No disponer del Plan Estratégico de Seguridad Vial debidamente aprobado por la autoridad competente.

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

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

21. Prestar un servicio no autorizado.

22. Negarse sin justa causa a prestar el servicio

23. Permitir que el conductor aprovisione o manipule el vehículo con gasolina, ACPM o gas propano, al tiempo que lleve pasajeros en su interior.

SECCIÓN II

Propietarios, poseedores o tenedores de los vehículos de transporte individual de pasajeros tipo taxi

Artículo 61. Serán sancionados con multa entre dos (2) y cuatro (4) 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 operación y seguridad.

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 un servicio no autorizado.

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

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

8. En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas de transporte

Parágrafo. Serán sancionados con multa equivalente a un (1) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte individual de pasajeros en vehículos taxi, cuando no mantengan el vehículo en óptimas condiciones de comodidad, higiene y aseo.

CAPÍTULO VIII

Infracciones para los sistemas integrados de transporte masivo, sistemas estratégicos de transporte público, sistemas integrados de transporte público y sistemas integrados de transporte regional

SECCIÓN I

Empresas operadoras de transporte masivo, sistemas estratégicos de transporte público, sistemas integrados de transporte público y sistemas integrados de transporte regional

Artículo 62. Serán sancionadas con multa entre noventa (90) y cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas operadoras de sistemas integrados de transporte masivo, sistemas estratégicos de transporte público, sistemas integrados de transporte público y sistemas integrados de transporte regional, cuando incurran 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. Serán sancionadas con multa entre ciento ochenta (180) y doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas operadoras de sistemas integrados de transporte masivo, sistemas estratégicos de transporte público, sistemas integrados de transporte público y sistemas integrados de transporte regional, cuando incurran en las siguientes conductas:

1. No contar con 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. Pactar con los conductores esquemas con mecanismos de remuneración que incentiven la competencia con otros conductores en la vía.

5. Realizar acuerdos o convenios que directa o indirectamente deriven en efectos contrarios a los establecidos en las normas de transporte.

6. 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.

7. 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.

8. No suministrar la información solicitada por el Gobierno nacional, que permita evaluar las condiciones técnicas, económicas y financieras de los sistemas cofinanciados por la Nación.

9. No cumplir con los niveles de servicio específicos en cuanto a cobertura, frecuencias y tipología vehicular.

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

11. Establecer como fuente de sostenimiento de la empresa la afiliación de vehículos.

12. No administrar, operar y programar flota destinada a la prestación del servicio.

Artículo 64. Serán sancionadas con multa entre doscientos setenta (270) y trescientos (300) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas operadoras de sistemas integrados de transporte masivo, sistemas estratégicos de transporte público, sistemas integrados de transporte público y sistemas integrados de transporte regional, cuando 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.

2. Permitir la operación de los equipos por personas sin licencia de conducción, sin la licencia requerida para el tipo de vehículo que se opera o con licencia de conducción vencida, suspendida o cancelada.

3. Prestar el servicio con vehículos que no se encuentren en adecuadas condiciones de funcionamiento y seguridad, poniendo en riesgo a los usuarios del sistema.

4. No implementar los programas de salud ocupacional y no realizar las evaluaciones médicas periódicas programadas, de conformidad con lo establecido por el Ministerio de Transporte.

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

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

7. No disponer del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

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

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

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

11. Prestar un servicio no autorizado.

12. No dar cumplimiento a los cronogramas de vinculación de flota requerida para la prestación del servicio.

13. Permitir que el conductor aprovisione o manipule el vehículo con gasolina, ACPM o gas propano, al tiempo que lleve pasajeros en su interior.

SECCIÓN II

Entes gestores de sistemas integrados de transporte masivo, sistemas estratégicos de transporte público, sistemas integrados de transporte público y sistemas integrados de transporte regional

Artículo 65. Serán sancionados con multa entre noventa (90) y cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), los entes gestores de sistemas integrados de transporte masivo, sistemas estratégicos de transporte público, sistemas integrados de transporte público y sistemas integrados de transporte regional cuando incurran en las siguientes conductas:

1. No administrar ni ejecutar los recursos aportados por la Nación y el ente territorial en los términos previstos en el convenio de cofinanciación.

2. No adoptar ni ejecutar las medidas y mecanismos necesarios para realizar la adecuada planeación, construcción e implementación de Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Estratégicos de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Regional.

3. No permitir ni suministrar información necesaria para el seguimiento a los convenios de cofinanciación por parte del Ministerio de Transporte.

4. No ejecutar el manejo financiero del proyecto de acuerdo a los principios o normas de contabilidad generalmente aceptados en Colombia.

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

6. No adoptar las decisiones que correspondan frente a los incumplimientos de los operadores del servicio de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Estratégicos de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Regional, así como de los operadores de recaudo, agravando las condiciones de prestación del servicio al usuario.

7. Destinar los recursos de la tarifa a componentes que no se encuentran previstos en los contratos vigentes.

8. No adoptar las medidas conducentes a lograr la accesibilidad (cobertura) del servicio.

9. En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas de transporte

SECCIÓN III

Empresas operadoras de recaudo, sistema de gestión y control de flota y sistema de información al usuario

Artículo 66. Serán sancionadas con multa entre noventa (90) y cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), las empresas operadoras de recaudo, sistema de gestión y control de flota y Sistema de Información al usuario de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Estratégicos de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Regional cuando se incurra en las siguientes conductas:

1. No dar cumplimiento a los planes de operación, acción o mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente.

2. No prestar el servicio de recaudo en las condiciones de atención y cobertura requeridas para la adecuada prestación del servicio de transporte.

3. No contar con información veraz y oportuna respecto de los viajes y transacciones realizadas dentro del sistema.

4. Destinar los recursos recaudados por concepto de la prestación del servicio de manera permanente o transitoria a fines distintos a los ordenados en los contratos suscritos con el ente gestor.

5. No contar con los equipos (software, hardware, mecanismos de control centralizados e integrados) requeridos para la prestación del servicio, en condiciones adecuadas de funcionamiento.

6. Las demás conductas que constituyan infracción a las leyes o reglamentos.

CAPÍTULO IX

Infracciones para el transporte por cable

Artículo 67. Las empresas de servicio público de transporte por cable serán sancionados con multa entre noventa (90) y cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), cuando se incurra en las siguientes conductas:

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

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

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

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

Artículo 68. Los responsables del servicio público de transporte por cable serán sancionados con multa entre ciento treinta (130) y 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 69. Los responsables del servicio público de transporte por cable serán sancionados con multa entre ciento ochenta (180) y 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 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. No implementar los programas de salud ocupacional y no realizar las evaluaciones médicas periódicas programadas, de conformidad con lo establecido por el Ministerio de Transporte.

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

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

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

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

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

CAPÍTULO X

Infracciones para los servicios conexos y complementarios al transporte

SECCIÓN I

Sociedades portuarias y operadores portuarios

Artículo 70. Serán sancionadas con multa entre doscientos (200) y trescientos (300) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las sociedades portuarias y operadores portuarios que incurran en las siguientes conductas:

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

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

3. 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.

4. Fijar la tarifa o modificarlas sin dar aviso previo a la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura de acuerdo con lo que establezca la ley o el reglamento.

5. Aplicar tarifas de manera discriminatorias en contravía de los intereses de sus usuarios, sin perjuicio de la competencia asignada por la ley a la Superintendencia de Industria y Comercio.

6. Cobrar tarifas que no cubra los gastos de operación de una sociedad u operador portuario, sin perjuicio de la competencia asignada por la ley a la Superintendencia de Industria y Comercio.

7. Prestar de manera gratuita o a precios o tarifas inferiores al costo, de servicios adicionales a los que contempla la tarifa, sin perjuicio de la competencia asignada por la ley a la Superintendencia de Industria y Comercio.

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 usuario con discapacidad.

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

10. Obstaculizar la actuación de la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura.

Artículo 71. Serán sancionadas con multa entre trescientos un (301) y quinientos (500) 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. Para las sociedades portuarias, 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.

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

9. No dar cumplimiento a las normas y reglamentos internacionales ratificados por Colombia.

Artículo 72. Serán sancionadas con multa entre quinientos un (501) y mil (1000) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las sociedades portuarias y operadores portuarios que incurran en alguna de las siguientes conductas.

1. No contar con instalaciones e infraestructura necesaria para atender la demanda de sus servicios.

2. Prestar servicios fuera de sus instalaciones y/o diferentes a los relacionados con las actividades portuarias que le han sido autorizados.

3. Permitir el ingreso a sus instalaciones de materiales radioactivos no autorizados previamente o desechos provenientes del exterior.

SECCIÓN II

Terminales de transporte de pasajeros

Artículo 73. Serán sancionados con multa entre dieciocho (18) y veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las terminales de transporte que incurran en las siguientes conductas:

1. No capacitar anualmente al personal operativo dependiente directo de la terminal que ejerce funciones relacionadas con la atención integral al pasajero.

2. No contar con el personal operativo dependiente de la Terminal de Transporte capacitado para la atención de personas con discapacidad.

3. Obstaculizar la actuación de la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura

4. No contar o tener en deficiente estado los accesos externos que conducen a la instalación del terminal o no contar con la señalización para evacuación de emergencia, informativa y preventiva.

5. No contar o tener en deficiente estado los servicios de baños, mobiliario y equipamientos para atención de los usuarios

6. No contar con programas de promoción de servicios al usuario.

7. No contar con los sistemas de monitoreo idóneo y planes de seguridad en la terminal de pasajeros.

8. No tener medios de información en funcionamiento en sala y en el terminal.

9. No contar o estar en mal estado la infraestructura para la circulación y servicios para personas con discapacidad física, limitada movilidad o estatura corta.

10. No contar con los servicios básicos para el correcto y adecuado funcionamiento de las instalaciones, unidades de emergencia para operación de los sistemas básicos de seguridad o tenerlos en condiciones deficientes.

11. No tener en buen estado las condiciones de la superficie o geometría de las pistas, calles de rodaje y plataforma, la demarcación de las pistas, calles de rodaje y plataforma, los letreros de las pistas y calles de rodaje, la iluminación en áreas de operación o tenerlos en condiciones deficiente.

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

13. No distribuir de manera equitativa las áreas operativas dentro de las instalaciones del terminal.

14. No definir de conformidad con la necesidad del servicio y la disponibilidad física de la Terminal de Transporte la distribución y asignación de las áreas operativas

Artículo 74. Serán sancionados con multa entre cuarenta y cinco (45) y cincuenta (50) 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 tener o no aplicar su propio Manual Operativo, de conformidad con las disposiciones vigentes o las que se expidan para tal fin, en lo que respecta a la infraestructura.

3. 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.

4. 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.

5. 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 y sustancias psicoactivas a una muestra representativa de los conductores que estén próximos a ser despachados del respectivo Terminal.

6. 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.

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

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

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

Artículo 75. Serán sancionados con multa entre noventa (90) y cien (100) salarios mínimos legales mensuales (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.

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

6. Cobrar a los operadores sumas de dineros diferentes a los gastos generados por concepto de arrendamiento, recaudo y control de los Programas de Medicina Preventiva, pruebas de control de alcoholimetría y sustancias psicoactivas a conductores despachados desde esas terminales.

Parágrafo. El Gobierno nacional, en un plazo de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, regulará la aplicación de las pruebas de control de sustancias psicoactivas, así mismo quienes realicen dichos controles, tendrán un (1) año para su implementación y ejecución a partir de la fecha de expedición de la resolución que los reglamente.

CAPÍTULO XI

Concesionarios de infraestructura

Artículo 76. Serán sancionados con multa entre doscientos (200) y trescientos (300) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los concesionarios, contratistas y administradores de infraestructura de transporte que incurran en las siguientes infracciones.

1. No atender las peticiones, quejas o reclamos de los usuarios dentro de los plazos establecidos por el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, la norma que lo adicione, modifique o sustituya o no disponer de los mecanismos necesarios para ello. Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, la norma que lo adicione, modifique o sustituya o no disponer de los mecanismos necesarios para ello.

2. Obstaculizar la actuación de la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura.

3. No suministrar de manera oportuna la información solicitada por el Ministerio de Transporte, por autoridad competente o por la Entidad de Supervisión.

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

5. No expedir ni entregar oportunamente el documento que acredita el pago de tarifas, peaje, tasa de uso y demás documentos que en desarrollo de sus funciones deba emitir.

6. 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 del servicio público de transporte, infraestructura y sus servicios conexos y complementarios.

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

8. 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.

9. El incumplimiento de la normatividad técnica establecidas para el servicio público de transporte, su infraestructura, servicios conexos y complementarios definidos en la presente ley y demás normas que la reglamenten.

10. Realizar cobros sin la autorización legal y/o contractual a los usuarios del servicio público de transporte.

Artículo 77. Serán sancionados con multa entre trescientos uno (301) y seiscientos (600) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), los concesionarios, contratistas y administradores de infraestructura de transporte que incurran en las siguientes conductas:

1. 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.

2. 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.

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

4. No tener, no actualizar y no darle aplicación a los planes de emergencia, contingencia, mantenimiento y medidas preventivas, expedidos o aprobados por la autoridad competente.

5. No contar, no tener actualizado o no darle aplicación al reglamento técnico de operaciones o manuales operativos en los términos legales y/o contractuales.

6. Incumplir las normas técnicas que reglamenta la construcción, mantenimiento y operación que afecten la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura.

7. No aplicar los parámetros establecidos en las disposiciones pertinentes en cuanto al estado, Operación, Vigilancia, Personal, Sistemas para el funcionamiento, señalización, supervisión y registros de aforos de recaudos en las estaciones, en servicio de peaje.

8. No aplicar los parámetros establecidos en las disposiciones pertinentes en cuanto al estado, operación, vigilancia, publicación del certificado de calibración de la báscula, personal, sistemas para el funcionamiento, señalización y registro de pesaje en las estaciones, en los servicios de pesaje, sin perjuicio de las competencias de la Superintendencia de Industria y Comercio.

9. No aplicar los parámetros establecidos en las disposiciones pertinentes en cuanto a mantenimiento y los demás que sean exigibles conforme a las obligaciones y/o normatividad vigente, en servicios propios del administrador u operador de la carretera.

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

Artículo 78. Serán sancionados con multa entre seiscientos un (601) y mil (1.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), los concesionarios, contratistas y administradores de infraestructura de transporte que incurran en las siguientes conductas:

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

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

3. 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.

4. 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.

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

6. No cumplir con los reglamentos técnicos metrológicos establecidos para los instrumentos de medición que se utilicen para el control de carga en las vías o impedir que se adelanten las verificaciones que realice la autoridad competente o a quien esta designe. La Superintendencia de Industria y Comercio será la entidad competente para lo dispuesto en el presente numeral, conforme con lo establecido en la Ley 1480 de 2011 y el Decreto número 1471 de 2014.

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

CAPÍTULO XII

Infracciones de los municipios, distritos, áreas metropolitanas y organismos de tránsito como autoridades de transporte y/o tránsito

Artículo 79. Serán sancionados con multa entre noventa (90) y cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los municipios, distritos, áreas metropolitanas y organismos de tránsito como autoridades de transporte y/o 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. Ejercer funciones dentro del ámbito de jurisdicción de otra autoridad.

5. No disponer de los mecanismos necesarios para ofrecer y garantizar en forma óptima la atención al usuario en sus peticiones, quejas y recursos.

Artículo 80. Serán sancionados con multa entre ciento treinta (130) y ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los municipios, distritos, áreas metropolitanas y organismos de tránsito como autoridades de transporte y/o tránsito que incurran en las siguientes conductas:

1. Extralimitarse en sus funciones o no llevar a cabo el procedimiento reglamentado.

2. Exigir requisitos diferentes a los establecidos legalmente para los trámites que sean de su competencia adelantar.

3. Realizar trámites de transporte y/o tránsito sin cumplir con los requisitos previstos por las normas.

4. No adelantar dentro del término legalmente establecido, la actuación administrativa correspondiente por las infracciones de transporte y/o tránsito que sean de su competencia

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

6. No regular el flujo de tránsito, ni cumplir con la responsabilidad de colocar y mantener las señales de tránsito.

7. No generar, ingresar y mantener actualizada 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.

8. No hacer uso del código de acceso a la base de datos y de la información del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), de conformidad con los procedimientos y protocolos establecidos para tal fin; así como de los registros físicos, documentos y archivos que se encuentran bajo su custodia.

9. Expedir especies venales sin el lleno de los requisitos establecidos por acto administrativo.

10. Alimentar registros que son de su competencia sin agotar previamente la verificación de la información.

11. Utilizar y expedir especies venales con rangos o series no asignadas.

12. 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 prestara el Organismo de Tránsito.

13. No atender los requerimientos y solicitudes de acuerdo con lo que sobre el particular señalen el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura.

14. Variar las tarifas sin informarlo públicamente y previamente en sus instalaciones y al Ministerio de Transporte.

15. En el caso de los organismos de tránsito, permitir la realización de trámites de tránsito sin él paz y salvo expedido por el Sistema Integrado de Información de Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito.

16. Impedir u obstaculizar las acciones de las autoridades que ejercen la vigilancia, inspección y control.

17. Permitir en su jurisdicción la prestación de servicios no autorizados.

18. No adoptar las medidas suficientes para combatir los fenómenos de ilegalidad e informalidad en el transporte.

19. No adoptar las decisiones administrativas que correspondan para la reorganización del servicio de transporte en aquellos municipios, distritos o áreas metropolitanas donde se implementen los SITM, SETP, SITP y SITR, cofinanciados por la Nación.

20. No adelantar el control continúo del transporte informal sobre las zonas de influencia de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Estratégicos de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Regional.

21. No adelantar las acciones necesarias para efectuar control a la evasión y seguridad en el sistema.

22. No destinar recursos para el mantenimiento a la infraestructura requerida para la prestación del servicio de transporte de los sistemas integrados de transporte masivo, sistemas estratégicos de transporte público, sistemas integrados de transporte público, sistemas integrados de transporte regional.

23. Permitir el uso de los carriles exclusivos por vehículos particulares o de otras modalidades, por las vías en que circulen rutas troncales, para el caso de los sistemas integrados de transporte masivo y sistemas integrados de transporte público, salvo cuando se trate de vehículos para atención de emergencias.

24. No adoptar medidas conducentes a la sostenibilidad financiera de los sistemas integrados de transporte masivo, sistemas estratégicos de transporte público, sistemas integrados de transporte público, sistemas integrados de transporte regional.

25. No suministrar de manera oportuna las láminas a los usuarios que han cumplido con los requisitos para optar por las licencias de tránsito.

26. Cobrar coactivamente por infracciones de tránsito habiendo operado el fenómeno de la prescripción a favor del particular, contraviniendo los artículos 159 del Código Nacional de Tránsito Terrestre y el artículo 318 del Estatuto Tributario.

27. Imponer multas utilizando medios tecnológicos para la detección, sin agotar dentro del debido proceso contravencional una etapa en la que se realice con el propietario del vehículo la constatación e identificación del conductor en el momento en que se incurre en la infracción.

28. Dar una destinación diferente a la prevista por la Ley a los recursos provenientes de multas de tránsito.

Parágrafo 1°. Cuando un organismo de tránsito pretenda desarrollar actividades tales como aquellas para las cuales están habilitados los centros de enseñanza automovilística, centros integrales de atención o centros de reconocimiento de conductores, deberá cumplir con los mismos requisitos exigidos a los organismos de apoyo.

Parágrafo 2°. El Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones técnicas de los elementos que se pretendan utilizar como medios técnicos o tecnológicos

para la detección de infracciones de tránsito o transporte, así como sus condiciones de ubicación y uso. El Gobierno nacional a través de reglamento establecerá los requisitos mínimos de habilitación para las empresas que pretendan contratar con las autoridades de Tránsito y/o transporte, el servicio de suministro de los medios técnicos o tecnológicos. Ambos reglamentos deberán ser expedidos en un plazo no mayor a seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley.

CAPÍTULO XIII

Infracciones para los organismos de apoyo

Artículo 81. Serán sancionados con multas entre veinte (20) y veinticinco (25) salarios mínimos legales mensuales vigentes, los organismos de apoyo que incurran en cualquiera de las siguientes infracciones:

1. No informar al Ministerio de Transporte y demás autoridades competentes las modificaciones que se presenten respecto a la información acreditada para obtener su habilitación o registro

2. No atender las peticiones, quejas o reclamos de los usuarios dentro de los plazos establecidos por el CPACA, Ley 1437 del 2011, o no disponer de los mecanismos necesarios para ello.

3. No prestar apoyo y colaboración oportuna a las autoridades de vigilancia, inspección y control.

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

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 contar con el personal capacitado para la atención de personas con discapacidad.

7. 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.

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

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

10. Prestar el servicio con información desactualizada o inexacta.

11. Los organismos evaluadores de la conformidad, que certifican la condición mecánica de los vehículos, deberán garantizar la calidad de cada servicio prestado de acuerdo a lo establecido en el artículo 73 de la Ley 1480 de 2011 y los artículos 2.2.7.8.5 y 2.2.7.8.6 del decreto 1595 de 2015 o las normas que la modifique, adicionen o sustituyan, cuya vigencia será igual a la del certificado expedido y dando alcance hasta la falla mecánica.

Parágrafo 1°. Los certificados expedidos por los organismos de apoyo que son requisito para el trámite de licencia de conducción, únicamente tendrán validez ante los organismos de tránsito municipal o departamental que operen en un radio de treinta (30) kilómetros del municipio de su domicilio y en caso de no existir organismos dentro de ese radio, se le habilitará validez en los tres más cercanos. El Ministerio de Transporte regulará los requisitos de habilitación, contratación, selección, funcionamiento, pólizas, área de validez de los certificados y garantías para la operación de los organismos de apoyo. En un plazo máximo de seis (6) meses, contados a partir de la promulgación de la presente ley.

Parágrafo 2°. A partir de la promulgación de la presente norma las escuelas que dicten cursos de rehabilitación de conductores infractores con licencia cancelada, deberán estar habilitadas por el Ministerio de Transporte como centros de enseñanza automovilística tipo dos o superior, con programas registrados para su rehabilitación antes las secretarías de educación correspondientes y para constituirse como centros integrales de atención, podrán hacer convenios con la casa cárcel más cercana habilitada por el Inpec.

Artículo 82. Serán sancionados con multas entre veintiséis (26) y treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes, los organismos de apoyo que incurran en cualquiera de las siguientes infracciones:

1. Expedir Certificados sin haber realizado la evaluación de acuerdo a los parámetros establecidos para tal fin.

2. Expedir las Certificaciones sin atender los procedimientos establecidos y sin utilizar los formatos adoptados para el efecto.

3. Certificar la idoneidad de una persona o un vehículo habiendo reprobado las pruebas practicadas.

4. No almacenar, registrar, custodiar o alterar la información relativa a los procesos de certificación aprobados y rechazados de cada usuario o vehículo atendido y demás informes de las evaluaciones efectuadas, de acuerdo con los parámetros que para el efecto establezca la normatividad que los rige.

5. No reportar la información en la oportunidad y condiciones establecidas al Registro Único Nacional de Tránsito.

6. Obstaculizar la actuación de las autoridades de vigilancia, inspección y control para impedir el ejercicio de las funciones que legal o reglamentariamente tengan atribuidas.

7. No hacer adecuado uso del código de acceso a la base de datos del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

8. No utilizar los equipos dispuestos por la norma que lo regula, para el cumplimiento de los procedimientos necesarios para la expedición de los certificados respectivos.

9. No atender el régimen de prohibiciones señalados en las normas legales y reglamentarias.

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

11. No mantener vigentes las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas por la ley o los reglamentos.

12. Vincular personal que no reúna los requisitos de formación académica y de experiencia exigidos o cuando los documentos presentados no sean verídicos.

13. Remplazar el personal sin dar aviso al Ministerio de Transporte, cuando la norma así lo requiera o mantenerlo vinculado a la entidad prestando servicios

durante la vigencia de sanciones de suspensión administrativas, judiciales o profesionales.

14. Incumplir cualquiera de las normas establecidas por el Ministerio de Transporte en sus disposiciones reglamentarias o cualquiera de las normas que regulan su actividad.

15. 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, para el caso de los Centros de Diagnóstico Automotor.

16. Recibir pago en efectivo por los servicios prestados.

17. No recibir los pagos por los servicios prestados a través de una entidad vigilada por la Superintendencia Financiera de Colombia, conforme a la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte o la Superintendencia de Transporte Puertos e Infraestructura.

Parágrafo 1°. Todos los organismos de apoyo al tránsito deberán acreditarse en gestión de calidad, de conformidad a la norma técnica internacional ISO/IEC o la Norma Técnica Colombiana (NTC) que reglamente el Ministerio de Transporte en un plazo máximo de 6 meses contados a partir de la promulgación de la presente ley.

El cumplimiento de este requisito es obligatorio para continuar operando y contarán un plazo de un año para su implementación contados desde la promulgación de la reglamentación, so pena de cancelarse su habilitación y registro en el RUNT.

Parágrafo 2°. El Ministerio de Transporte debe definir mediante resolución, mínimo cada 24 meses, el rango de precios al usuario dentro del cual se deben ofrecer los servicios que prestan los organismos de apoyo. Los estudios que fundamenten la fijación de las tarifas deberán realizarse con base en los criterios y elementos fijados por el artículo 30 de la Ley 1753 de 2015.

CAPÍTULO XIV

Importadores, comercializadores, armadores, astilleros, ensambladores y fabricantes de chasises, carrocerías y equipos destinados al servicio público de transporte

Artículo 83. Serán sancionados con multas entre noventa (90) y cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes, las personas naturales o jurídicas que tengan por objeto la importación, comercialización, fabricación o ensamble de vehículos automotores, chasis, carrocerías, remolques y semirremolques que incurran en cualquiera de las siguientes infracciones:

1. Negarse a proporcionar información y/u obstaculizar la labor de auditoría o de control a las autoridades competentes.

2. No disponer de los mecanismos necesarios para ofrecer y garantizar en forma óptima la atención al usuario en sus peticiones, quejas y reclamos.

Artículo 84. Serán sancionados con multas entre ciento treinta (130) y ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes, las personas naturales o jurídicas que tengan por objeto la importación, comercialización, fabricación o ensamble de vehículos automotores, chasis, carrocerías, remolques y semirremolques que incurran en cualquiera de las siguientes infracciones.

1. Vulnerar o facilitar la violación de las disposiciones establecidas para la aprobación de las homologaciones de los vehículos automotores, carrocerías, chasis, remolques o semirremolques.

2. Realizar la actividad sin estar debidamente inscrito ante el Ministerio de Transporte.

3. Comercializar vehículos con características y especificaciones diferentes a las determinadas en la ficha de homologación.

4. No reportar por medios electrónicos en línea y tiempo real la información requerida en las condiciones y oportunidad exigidas en las normas respectivas.

5. No hacer adecuado uso del código de acceso a la base de datos del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

6. Modificar o transformar vehículos sin la correspondiente autorización.

7. Fabricar o importar vehículos, chasis, carrocerías, remolques, semirremolques que no cumplan con las especificaciones determinadas en la ficha de homologación.

8. Incumplir cualquiera de las normas establecidas por el Ministerio de Transporte en sus disposiciones reglamentarias o cualquiera de las normas que regulan su actividad.

CAPÍTULO XV

Infracciones de las desintegradoras de vehículos

Artículo 85. Serán sancionadas con multas entre noventa (90) y cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes, las entidades desintegradoras de vehículos automotores que incurran en cualquiera de las siguientes infracciones:

1. No cumplir con las especificaciones contenidas en Normas Técnicas Colombianas de conformidad con lo previsto en la reglamentación.

2. No comunicar al Ministerio de Transporte y a las autoridades competentes los cambios, cualquier modificación que se presente en las condiciones que dieron origen a la habilitación, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la ocurrencia del hecho.

3. Utilizar discos ópticos que no cumplan con las condiciones técnicas exigidas para guardar la información de todos los certificados de desintegración que expida.

4. No contar con la infraestructura de software, hardware y de conectividad determinada por el Ministerio de Transporte para el desarrollo de la actividad de desintegración vehicular y la expedición del Certificado de Desintegración.

5. No contar y mantener disponible los documentos, discos ópticos y demás herramientas contentivas del registro de información sobre los procesos de desintegración vehicular, que incluya además los aspectos que establezca el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, para las autoridades que lo requieran en el ejercicio de sus competencias.

6. No mantener vigente los permisos, certificado de calidad, autorizaciones y demás registros propios de su actividad, exigidas por las entidades de control y autoridades competentes.

7. No mantener vigente la póliza de responsabilidad y cumplimiento requerida en la norma que las regula.

8. No contar y mantener vigente el Certificado de Gestión de Calidad NTC-ISO-9001, haciendo énfasis en el cumplimiento de los requisitos legales, en particular de los establecidos en la norma que los regula, expedido por un Organismo de Certificación acreditado ante el Subsistema Nacional de Calidad.

9. No tener disponible los documentos, discos ópticos y demás herramientas contentivas de los procesos de desintegración para las autoridades que lo requieran en el ejercicio de sus competencias.

Artículo 86. Serán sancionados con multas entre ciento treinta (130) y ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes, las desintegradoras de vehículos automotores que incurran en cualquiera de las siguientes infracciones.

1. No adelantar el proceso de desintegración vehicular con estricta atención a lo establecido en la normatividad expedida por el Ministerio de Transporte y a la normatividad ambiental vigente y lo dispuesto en el Manual ambiental para la desintegración vehicular que adopte el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

2. Hacer inadecuado uso del permiso para el registro y cargue de información al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), en cada uno de las sedes que hayan sido habilitadas con estos propósitos.

3. No reportar ante las autoridades competentes las inconsistencias que presente la información documental del vehículo.

4. No registrar en el sistema RUNT los certificados de desintegración física total de los vehículos, una vez se haya culminado la desintegración, de conformidad con lo señalado en la reglamentación.

5. No almacenar y custodiar en medio físico y en discos ópticos, la información del proceso de desintegración física y de los certificados de desintegración vehicular, tal como lo establece la reglamentación.

6. No reportar al RUNT, desde las sedes que hayan sido habilitadas para el registro y cargue de información relacionada con la desintegración vehicular por medios electrónicos en línea y tiempo real, la información relativa a los vehículos desintegrados y a los vehículos rechazados.

7. No mantener las condiciones que dieron origen a su habilitación.

8. Expedir el certificado de desintegración física total de un vehículo sin que el vehículo sea inhabilitado definitivamente en las condiciones establecidas en la norma.

9. Expedir el certificado de desintegración sin registrar la información requerida.

10. No dejar constancia expresa y fílmica de la destrucción del vehículo y del proceso a través del cual fue desintegrado.

11. No reportar, reportar fuera de los plazos establecidos o reportar con inconsistencias al Ministerio de Transporte y/o a las demás entidades públicas competentes, la información de los procesos y actividades que realiza la empresa desintegradora en los términos contemplados en la reglamentación.

CAPÍTULO XVI

Infracciones de los proveedores de tarjetas preimpresas y láminas de seguridad y de quienes elaboran y personalizan las especies venales

Artículo 87. Serán sancionados con multas entre noventa (90) y cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes, los proveedores de tarjetas preimpresas y láminas de seguridad, y/o quienes elaboran y personalizan las especies venales que incurran en cualquiera de las siguientes infracciones:

1. No mantener vigente las pólizas y/o garantías exigidas en la ley y/o los reglamentos.

1. No informar al Ministerio de Transporte y demás autoridades competentes, las modificaciones que se presenten respecto a la información acreditada para obtener su habilitación o registro.

2. No facilitar al Ministerio de Transporte y otras autoridades de control la información necesaria para la verificación de las medidas de seguridad y condiciones técnicas adoptadas en las reglamentaciones.

3. No atender las instrucciones impartidas por el Ministerio de Transporte u otra autoridad competente.

4. No utilizar y expedir especies venales en las tarjetas preimpresas asignadas.

5. No facilitar y colaborar a las autoridades que ejercen la inspección, vigilancia y control.

6. No reportar al sistema RUNT, toda la información que este exija.

Parágrafo. Las autoridades de tránsito sólo podrán delegar o contratar, bajo su responsabilidad, la fabricación, adquisición, suministro, impresión, personalización y distribución de especies venales, con las personas jurídicas que hubieran obtenido habilitación para tal fin por parte del Ministerio de Transporte. El Ministerio de Transporte reglamentará los requisitos de habilitación para estas entidades en un plazo no mayor de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley.

El Ministerio de Transporte velará y garantizará por el cumplimiento de los principios de unicidad, autenticidad, integridad y no repudio de la información inmersa en todas las especies venales, y demás documentos que emiten los entes estatales o los particulares que tienen relación directa con el tránsito y el transporte a través de las herramientas técnicas y/o tecnológicas de que disponga el Ministerio de Transporte.

Artículo 88. Serán sancionados con multas entre ciento treinta (130) y ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes, los proveedores de tarjetas preimpresas y láminas de seguridad, y/o quienes elaboran y personalizan las especies venales que incurran en cualquiera de las siguientes infracciones.

1. No adoptar en su integridad en el proceso de elaboración y personalización de las especies venales, las características y condiciones técnicas de seguridad y de contenido establecidas en la ficha técnica de la especie venal y demás normas que regulan la materia.

2. No cumplir con los protocolos y requerimientos de seguridad establecidos para el proceso de inscripción, ante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), para el caso de los personalizadores.

3. Dar uso indebido a la información que para la realización de los procesos contratados le ha sido suministrada por la autoridad de tránsito o transporte.

4. No adoptar íntegramente las condiciones técnicas, tecnológicas y de operación que sean necesarias para garantizar la debida interconexión con el Sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), en el caso de los personalizadores.

5. No entregar los proveedores al Sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), la numeración de control con la estructura solicitada en la ficha técnica y el software de validación, que permite verificar los rangos asignados a cada Organismo de Tránsito por los diferentes impresores de las tarjetas.

6. No utilizar los equipos definidos en la norma para adelantar el proceso de impresión de las diferentes especies venales.

7. No atender el régimen de prohibiciones señalados en las normas legales y reglamentarias.

8. Incumplir cualquiera de las normas establecidas por el Ministerio de Transporte en sus disposiciones reglamentarias o cualquiera de las normas que regulan su actividad.

CAPÍTULO XVII

Suspensión de la licencia, registro, habilitación o permiso

Artículo 89. La suspensión de la licencia, registro, habilitación o permisos de las empresas de transporte o demás vigilados, se establecerá hasta por el término de seis meses y procederá en los siguientes casos:

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

2. Cuando dentro de la oportunidad señalada por la autoridad competente, no se acrediten las condiciones exigidas por esta para mejorar la seguridad en la prestación del servicio o en la actividad de que se trate.

3. En los casos de reiteración o reincidencia definidos en providencia ejecutoriada en el incremento o disminución de las tarifas establecidas, o en la prestación de servicios no autorizados en un período de un año.

4. Cuando su actividad u omisión haya puesto en riesgo o causado daños a personas y/o bienes y se pruebe dolo o culpa grave por parte del supervisado.

5. Para los organismos de tránsito y organismos de apoyo al tránsito, alterar o modificar la información reportada al RUNT o poner en riesgo la información de este.

6. Expedir certificados en categorías o servicios no autorizados.

7. Facilitar a terceros los documentos, equipos o implementos destinados al servicio o permitir el uso a aquellos de su razón social por terceros, para prestar o facilitar la prestación de servicios no autorizados.

CAPÍTULO XVIII

Cancelación de la licencia, registro, habilitación o permiso

Artículo 90. La cancelación de la licencia, registro, habilitación o permiso de los vigilados, procederá en los siguientes casos:

1. Cuando se compruebe por parte de la autoridad competente que las condiciones de operación, técnicas, de seguridad y financieras, que dieron origen a su otorgamiento no corresponden a la realidad.

2. Cuando se compruebe la injustificada cesación de actividades o de los servicios autorizados.

3. Cuando en la persona jurídica del vigilado concurra cualquiera de las causales de disolución contempladas en la ley o en sus Estatutos.

4. Cuando la alteración del servicio se produzca como elemento componente de los procesos relacionados con el establecimiento de tarifas, o como factor perturbador del Orden Público, siempre que las causas mencionadas sean atribuibles al beneficiario de la habilitación.

5. Cuando dentro del término de tres años, posteriores a la ejecución de la sanción de suspensión, el vigilado sea encontrado responsable por la comisión de una nueva infracción que constituye causal de suspensión.

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

7. Cuando no se mantengan las condiciones que dieron origen a la habilitación, permiso, licencia, autorización o registro.

8. Cuando pasados doce meses de la vigencia del acto que otorgó la habilitación, no se iniciaron las actividades para el cual se le otorgó la licencia, permiso, registro o habilitación o cuando habiendo iniciado las actividades, ha trascurrido un lapso de tiempo igual a los doce meses sin prestar el servicio para el cual fue autorizado.

9. Cuando los organismos de apoyo al tránsito certifiquen a personas o vehículos sin realizar el procedimiento establecido en la ley, que adultere los resultados o que certifiquen su reeducación como conductor infractor sin que asista al respectivo curso.

Parágrafo. Las causales de cancelación descritas en el presente capítulo son aplicables a todos los vigilados titulares de licencias, permisos, habilitaciones o autorizaciones de que trata la presente disposición y no se aplicarán a las autoridades de transporte y tránsito.

TÍTULO V

PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO

CAPÍTULO I

Aspectos generales

Artículo 91. *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, las contenidas en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, en el Código General del Proceso, Código Nacional de Tránsito y en las demás normas de carácter legal que modifiquen o adicionen dichos códigos.

Artículo 92. *Sujetos procesales*. Los sujetos de esta actuación administrativa serán el investigado, directamente o su apoderado legalmente constituido, y el Ministerio Público.

Artículo 93. *Deber de colaboración*. A las actuaciones desplegadas por las autoridades competentes en el trámite del procedimiento administrativo sancionatorio, los vigilados no podrán oponer reserva alguna, salvo en casos en que los hechos investigados gocen de reserva de ley.

Artículo 94. *Medios de prueba y valoración probatoria*. En el procedimiento administrativo sancionatorio serán admisibles los medios de prueba previstos en el Código General del Proceso, en el Código de Procedimiento Penal y Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

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

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

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

CAPÍTULO II

Inicio de la actuación administrativa sancionatoria

Artículo 95. *Actuación administrativa sancionatoria*. La actuación administrativa sancionatoria se adelantará:

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

2. De oficio.

3. A solicitud de parte.

4. Por traslado de otras autoridades.

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

Artículo 96. *Notificaciones*. Todas las notificaciones que deban realizarse en el procedimiento sancionatorio previsto en la presente ley, deberán efectuarse conforme lo previsto por la Ley 1437 de 2011, excepto aquellas que de acuerdo con la presente ley deban realizarse en estrados o en otra forma.

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

Los informes elaborados por los miembros de los cuerpos de control operativo del transporte, tendrán el carácter de indicio de la comisión de la infracción dentro del procedimiento administrativo sancionatorio.

El Ministerio de Transporte reglamentará los formatos de informes para los cuerpos operativos de control.

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

CAPÍTULO III

Procedimiento ordinario

Artículo 98. *Procedencia*. Cuando se tenga conocimiento de la comisión de una infracción a las normas de transporte, su infraestructura, sus servicios conexos o complementarios y servicios de apoyo o a cualquiera de las normas que regulan las diversas actividades objeto de inspección, vigilancia y control cuya consecuencia jurídica sea una sanción diferente a la multa, de acuerdo con la presente ley, se agotará el siguiente procedimiento ordinario:

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

a) La determinación de que la investigación se adelantará mediante el procedimiento ordinario;

b) Fundamentos jurídicos que sustentan la apertura y desarrollo de la investigación;

c) Determinación de los cargos que se formulan, los cuales podrán variar si de los elementos del proceso así se desprende. 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.

2. El acto de apertura de investigación deberá ser notificado personalmente, conforme lo prevé el Código de procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo; disponiendo el investigado de un término de diez (10) días hábiles para que, por escrito, por medio físico o electrónico, responda a los cargos formulados y solicite las pruebas que considere, las cuales solo se decretarán si son pertinentes y conducentes.

3. En caso de no poder surtirse la notificación personal, se realizará la notificación por aviso, en los términos previstos por el artículo 69 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo

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

5. Agotado el término de traslado, se decretarán las pruebas que hayan sido solicitadas o las que de oficio considere el funcionario investigador. No obstante, durante la actuación administrativa y hasta antes de que se profiera la decisión de fondo se podrán aportar, pedir y practicar pruebas de oficio o a petición del interesado sin requisitos especiales. Contra el acto que decida la solicitud de pruebas no proceden recursos. El interesado contará con la oportunidad de controvertir las pruebas aportadas o practicadas dentro de la actuación, antes de que se dicte una decisión de fondo.

6. Las pruebas decretadas deberán practicarse dentro de los veinte (20) días siguientes a haberse ejecutoriado

el acto que las decreta, prorrogables hasta por la mitad del término 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 acto que se profiera para el efecto.

7. Vencido el período probatorio se dará traslado al investigado por cinco (5) días para que presente los alegatos respectivos.

8. Agotado el término para los alegatos, se emitirá decisión de fondo mediante acto administrativo motivado.

9. La notificación del acto administrativo decisorio se efectuará en los términos de la Ley 1437 de 2011 (Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo)

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

Parágrafo. Los recursos en contra de los actos que adopten medidas preventivas o cautelares se otorgarán en el efecto devolutivo.

CAPÍTULO IV

Procedimiento verbal

Artículo 99. *Procedencia*. Cuando se tenga conocimiento de la comisión de una infracción a las normas de transporte, su infraestructura, sus servicios conexos o complementarios y servicios de apoyo o a cualquiera de las normas que regulan las diversas actividades objeto de inspección, vigilancia y control, cuya consecuencia jurídica sea la multa, de acuerdo con la presente ley se agotará el siguiente procedimiento:

El acto de apertura de investigación deberá ser notificado conforme lo prevé el artículo 96 de la presente ley, entendiéndose surtida esta al día siguiente de su entrega; disponiendo el investigado de un término de diez (10) días hábiles para que, por escrito, por medio físico o electrónico, responda a los cargos formulados y solicite las pruebas que considere, las cuales solo se decretarán si son pertinentes y conducentes

Parágrafo. En el evento que se deban investigar conjuntamente en un mismo procedimiento infracciones que deban surtirse, unas en procedimiento ordinario y otras a través de procedimiento verbal, se deberá seguir el procedimiento ordinario.

Artículo 100. *Acto de apertura e imputación*. La autoridad competente mediante acto que no será susceptible de recurso alguno, decretará la apertura de investigación, dicho acto deberá contener como mínimo:

1. La determinación que la investigación se adelantará mediante el procedimiento verbal.

2. Fundamentos jurídicos que sustentan la apertura y desarrollo de la investigación.

3. Determinación de los cargos que se formulan, los cuales podrán variar si de los elementos del proceso así se desprende. En todo caso se respetará el derecho de contradicción.

4. La solicitud de los documentos o antecedentes que se consideren necesarios por parte del funcionario.

El acto de apertura de investigación deberá ser notificado en los términos de la Ley 1437 de 2011 (Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo) y deberá remitirse junto con las pruebas que sustenten la apertura.

Artículo 101. Una vez ocurrida la infracción o notificado el acto de apertura, si el presunto responsable acepta la comisión de la infracción, podrá, sin necesidad de otra actuación administrativa:

1. Cancelar, dentro de los cinco días hábiles siguientes a la notificación del acto de apertura, el cincuenta por ciento (50%) del valor de la multa mínima aplicable para la infracción que se le endilga, siempre y cuando se encuentre a paz y salvo por sanciones de transporte y tenga aprobado el respectivo Plan Estratégico de Seguridad Vial, si de acuerdo con la Ley está obligado a tenerlo.

2. Cancelar dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la notificación del acto de apertura, el setenta y cinco por ciento (75%) del valor de la multa mínima aplicable para la infracción que se le endilga, siempre y cuando se encuentre a paz y salvo por sanciones de transporte y tenga aprobado el respectivo Plan Estratégico de Seguridad Vial, si de acuerdo con la Ley está obligado a tenerlo.

3. Cancelar el cien por ciento (100%) del valor de la multa mínima aplicable para la infracción que se le endilga, siempre y cuando no se hubiese iniciado la respectiva investigación administrativa.

Si el presunto responsable no acepta voluntariamente la infracción, podrá solicitar, vía electrónica, de acuerdo a la reglamentación que expida la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura, la programación de día y hora para la realización de la audiencia de que trata el presente capítulo, entendiéndose que queda notificado de la misma a través del correo electrónico que le indique fecha y hora a la dirección electrónica que aporte al momento de la solicitud. Si transcurridos veinte (20) días calendario después de la notificación del auto de apertura, el presunto responsable no ha solicitado la fecha para la audiencia, se entenderá vinculado al proceso, pudiendo la autoridad competente constituirse en la misma para continuar el procedimiento.

Parágrafo1°. Con el pago realizado se tendrá por fenecido el procedimiento administrativo sancionatorio por confesión ficta o presunta, sin que sea necesario realizar ninguna otra actuación.

Parágrafo 2°. Para efectos de lo previsto en los artículos 2.2.1.1.6.3. y 2.2.1.4.5.8 del Decreto 1079 de 2015, no se tendrán en consideración aquellos eventos en los cuales el supervisado se haya acogido a alguno de los beneficios previstos por los numerales 1, 2 o 3 del presente artículo.

Artículo 102. *Audiencia*. En el día y hora fijados para la celebración de la audiencia, se dará lectura al acto 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.

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

Artículo 103. *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.

Artículo 104. *Fallo*. Terminadas las intervenciones y practicadas las pruebas, el funcionario competente proferirá, en la audiencia, en caso de ser necesario y de manera motivada, el fallo definitivo. Para tal efecto, la audiencia se podrá suspender por un término máximo de cinco (5) días hábiles, sin perjuicio de lo previsto para las pruebas, al cabo de los cuales se reanudará y se procederá a dictar el fallo correspondiente, el cual se notificará en estrados.

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

Las actuaciones adelantadas en audiencia serán grabadas en medio magnéticos o digitales, y se firmará acta de constancia de su realización, suscrita por la autoridad que adelanta la investigación o su delegado.

Contra la providencia de fallo proceden los recursos de reposición y apelación, debiendo interponerse y sustentarse en la misma audiencia. Los recursos interpuestos se concederán en el efecto suspensivo.

Parágrafo. En aquello no previsto en el presente título para el procedimiento verbal, se aplicará lo previsto por el Código Nacional de Tránsito para el procedimiento contravencional de tránsito.

LIBRO TERCERO

DISPOSICIONES FINALES

TÍTULO I

DISPOSICIONES ESPECIALES

Artículo 105. *Caducidad de la acción sancionatoria administrativa*. 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 o en caso de haberse proferido, no se haya notificado en debida forma.

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

Artículo 106. *Prescripción de las sanciones*. La sanción decretada por acto administrativo prescribirá a los cinco (5) años contados a partir de la fecha de la ejecutoria.

Artículo 107. *Función de cobro coactivo*. La Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura y demás autoridades que ejercen la función de vigilancia, inspección y control, estarán investidas de la facultad de cobro coactivo para hacer efectivas las sanciones pecuniarias impuestas en ejercicio de su función, la cual será ejercida de conformidad con las disposiciones del Código General del Proceso.

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

Artículo 108. *Titularidad de las multas*. Las multas serán de propiedad exclusiva de las autoridades que las imponen.

Artículo 109. *Carácter de Policía Judicial.* Los servidores públicos de la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura y las otras autoridades competentes que realicen funciones de vigilancia, inspección y control, tendrán funciones de policía judicial exclusivamente para las materias que regula esta ley.

Artículo 110. *Obligación de suministrar información*. Los sujetos supervisados deberán suministrar, entregar o reportar la información que les sea requerida por las autoridades de supervisión, sin que pueda oponerse reserva alguna, en la forma y término que estas determinen, so pena de incurrir en multa hasta de cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes, sin perjuicio de las demás sanciones previstas por la Ley.

Artículo 111. *Facilidades de pago.* Las autoridades competentes podrán adoptar las medidas para facilitar el pago de las multas que se generen de la aplicación de esta ley, a través de la celebración de acuerdos de pago.

TÍTULO II

REMISIÓN NORMATIVA Y EL RÉGIMEN TRANSITORIO

Artículo 112. *Remisión normativa*. En los aspectos no regulados en la presente ley, se aplicarán el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, el Código General del Proceso, el Código de Procedimiento Penal, el Estatuto Tributario y el Código Nacional de tránsito.

Artículo 113. *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.

Artículo 114. A partir de la promulgación de la presente ley y por un término de seis (6) meses, todos los infractores a las normas de transporte que hayan sido sancionados con multa, impuesta antes de la promulgación de la presente ley y tengan pendiente su pago, podrán acogerse a un descuento del cincuenta por ciento (50%) del valor de la deuda.

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

Parágrafo 1°. Para efectos de determinar el valor a pagar por parte de quienes se encuentren en el supuesto previsto en el segundo inciso del presente artículo, la autoridad de supervisión tomará la multa mínima que de acuerdo a la presente ley se prevea para la infracción que se le endilga y a ella se le aplicará el respectivo descuento.

Parágrafo 2°. Con el pago realizado se tendrá por fenecido el procedimiento administrativo sancionatorio por confesión ficta o presunta, sin que sea necesario realizar ninguna otra actuación.

Parágrafo 3°. Lo anterior sin perjuicio de la aplicación de las figuras jurídicas administrativas de la caducidad y la prescripción.

Artículo 115. *Armonización de las reglamentaciones preexistentes*. A partir de la entrada en vigencia de la presente ley, las entidades públicas del sector y del sistema del transporte deberán armonizar los actos administrativos de carácter general y reglamentario emitidos con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente ley, determinando la necesidad de realizar las modificaciones necesarias o declarar su pérdida de fuerza ejecutoria, si fueren contrarias.

Parágrafo. De conformidad con lo dispuesto en el numeral 10 del artículo 150 de la Constitución Política, revístese al Presidente de la República de precisas facultades extraordinarias para que en el término de seis 6 meses, contados a partir de la fecha de la publicación de la presente ley, expida normas con fuerza de ley que permita armonizar el Código Nacional de Tránsito y el Estatuto Nacional del Transporte, con las Leyes 1503 de 2011, 1682 de 2013, y 1702 de 2013, con lo establecido en la presente ley.

TÍTULO III

OTRAS DISPOSICIONES

Artículo 116. Modifíquese el artículo 22 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

"**Artículo 22.** ***Vigencia de la licencia de conducción.*** Las licencias de conducción para vehículos de servicio particular tendrán una vigencia de diez (10) años para conductores menores de sesenta (60) años de edad, de cinco (5) años para personas entre sesenta (60) años y ochenta (80) años, y de un (1) año para mayores de ochenta (80) años de edad.

Los titulares de las licencias de conducción de servicio particular que de acuerdo con los registros de los sistemas de seguridad social en salud y riesgos laborales, sean conductores, o quienes sean titulares de licencias de conducción tipo B2 y B3, deberán renovar su licencia de conducción cada tres (3) años, para menores de sesenta (60) años de edad, y de un (1 año para mayores de sesenta (60) años de edad. El Ministerio de Transporte, a través del RUNT deberá establecer los controles para el cumplimiento de la presente obligación, para lo cual deberá realizar los cruces de información necesarios con el Ministerio de Salud y Protección Social.

Las licencias de conducción para vehículos de servicio público tendrán una vigencia de tres (3) años para conductores menores de sesenta (60) años de edad y de un (1) año para mayores de sesenta (60) años de edad.

Las licencias de conducción para motocicletas, motociclos y moto triciclos o similares tendrán una vigencia de tres (3) años para conductores menores de sesenta (60) años de edad y de un (1) año para mayores de sesenta (60) años de edad.

Las licencias de conducción se renovarán presentando un nuevo examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz, y previa validación en el sistema RUNT que la persona se encuentra al día por concepto de pago de multas por infracciones a las normas de tránsito, debidamente ejecutoriadas.

Parágrafo. No obstante lo previsto en la presente disposición, el Ministerio de Transporte, en un plazo no superior a seis (6) meses previo concepto de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, podrá modificar la vigencia de las licencias de conducción teniendo en cuenta los siguientes factores: i) el tipo de servicio, ii) tipo de vehículo, iii) edad del conductor, iv) niveles de accidentalidad del subgrupo v) impunidad frente al pago de multas por infracciones a las normas de tránsito.".

Artículo 117. *Gestión de calidad.* De acuerdo con el reglamento que para el efecto expida el Gobierno nacional, las empresas de transporte público deberán certificarse en gestión de calidad de conformidad a la norma técnica internacional ISO/IEC o la Norma Técnica Colombiana (NTC).

Una vez expedido el respectivo reglamento, las empresas contarán con un plazo de dos años para implementar el sistema de gestión de calidad.

Para efectos del cumplimiento de la presente disposición y de la ley vigente, serán válidos los certificados expedidos por todos los organismos de acreditación con reconocimiento internacional o las nacionales legalmente constituidas a las que el Gobierno nacional les otorgue ámbito de actuación para ello, siempre y cuando se cumpla con todas las normas nacionales que regulan la materia.

Artículo 118. Adiciónese un parágrafo al artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, así:

"**Parágrafo.** La Agencia Nacional de Seguridad Vial será la autoridad competente para aprobar y registrar y validar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura será quien vigile y controle la correcta implementación y ejecución de los mismos.

Artículo 119. Serán sancionados con multa entre veinticinco (25) y treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) aquellas personas, diferentes a empresas de transporte, que teniendo la obligación legal de implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial, incumplan con dicha obligación de acuerdo a la Ley 1503 de 2011 o la norma que la modifique o sustituya.

También serán sancionados con multa entre veinticinco (25) y treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes quien viole o facilite la violación de las reglas establecidas en el artículo 15 de la Ley 1618 de 2013, siempre y cuando no le esté asignada otra sanción por parte de la ley.

Artículo 120. Adiciónese un parágrafo tercero al artículo 14 de la Ley 769 de 2002:

Parágrafo 3°. Los vehículos destinados a la capacitación de conductores o instructores podrán ser de servicio particular o público pero de propiedad del Centro de Enseñanza Automovilística, con la licencia de tránsito a nombre y NIT de la sociedad. Mientras estos equipos estén desarrollando la actividad educativa, vinculados en el RUNT a un Centro de Enseñanza Automovilística y legalmente autorizados por el Ministerio de Transporte para impartir capacitación, no aplicará ninguna restricción de circulación o movilidad debiendo impartir la formación únicamente en las vías nacionales.

Artículo 121. El Ministerio de Comercio Industria y Turismo reglamentará los requisitos necesarios para la constitución, funcionamiento y garantías de los Organismos Evaluadores de la Conformidad. A partir de la promulgación de la presente ley para la habilitación de un nuevo Organismo Evaluador de la Conformidad se requerirá concepto favorable del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

Este requisito será de obligatorio cumplimiento para todos los Organismos de apoyo que presenten solicitud de habilitación ante el Ministerio de Transporte. Las solicitudes de habilitación presentadas con anterioridad a la promulgación de la presente norma, seguirán su trámite con los requisitos estatuidos al momento de su presentación.

Artículo 122. *Transitorio*. A partir de la promulgación de la presente ley y por un término de seis (6) meses, todos los conductores que tengan pendiente el pago de multas por infracciones de tránsito, impuestas antes de la expedición de la presente ley, podrán acogerse a un descuento del cincuenta por ciento (50%) del total de su deuda previa realización del curso sobre normas de tránsito de que trata el artículo 24 de la Ley 1383 de 2010 y para ello podrán celebrar convenios o acuerdos de pago hasta por el total de la obligación y por el término que establezca el organismo de tránsito de acuerdo a la ley, siempre que el convenio o acuerdo se suscriba antes del vencimiento del plazo previsto en este artículo. El convenio o acuerdo no podrá incorporar obligaciones sobre las cuales hayan operado la prescripción, y en el mismo el conductor y el organismo de tránsito dejarán constancia de las deudas sobre las cuales operó este fenómeno.

TÍTULO IV

VIGENCIA Y DEROGATORIAS

Artículo 123. *Vigencia y derogatorias.* La presente ley comenzará a regir seis (6) meses posteriores a su 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.

Bogotá, D. C., abril 27 de 2016

Honorable Senador

JORGE HERNANDO PEDRAZA

Presidente

Comisión Sexta Constitucional Permanente Senado de la República.

Referencia: Excusa para rendir informe de ponencia al Proyecto de ley número 101 de 2014 Cámara, 134 de 2014 Senado.

Respetado Presidente:

Como es conocido por los integrantes de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Honorable Senado de la República, fui declarado impedido para discutir y votar los artículos **3°, 11, 12, 13, 23, 58, 59, 60, 61** y los parágrafos de los artículos **50, 51 y 52** estos últimos creados durante el primer debate en Senado del **Proyecto de ley número 101 de 2014 Cámara, 134 de 2014 Senado,** *por medio de la cual se establece el Régimen Sancionatorio del Transporte, su Infraestructura y sus Servicios Conexos y Complementarios y se establecen otras disposiciones*; por considerarse que estos artículos de manera específica generaban un conflicto de intereses por las razones entonces expuestas y dejando claro que a contrario sensu los demás artículos del proyecto de ley, no generaron dicho conflicto.

Posteriormente, fui designado Ponente para segundo debate por la Honorable Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado, sin embargo, en vista que el Informe de Ponencia no se ha rendido y que el texto propuesto para segundo debate fue modificado por los Honorables Coordinadores Ponentes en virtud del artículo 150 de la Ley 5ª de 1992, el cual fue por mi conocido el día 26 de abril de 2016 **advierto** estar impedido en los artículos **3°, 10, 11, 12, 15, 21, 22, 50, 51, 52, 54, 55, 56, 57 y 111 del texto propuesto para segundo debate;** por ser propietario de un vehículo de transporte de pasajeros urbano tipo colectivo matriculado en la ciudad de Tunja, Boyacá, por lo tanto solicito señor Presidente:

Ser **EXCUSADO y RELEVADO de rendir informe de ponencia al Proyecto de ley número 101 de 2014 Cámara, 134 de 2014 Senado,** *por medio de la cual se establece el Régimen Sancionatorio del Transporte, su Infraestructura y sus Servicios Conexos y Complementarios y se establecen otras disposiciones.*

Lo anterior en virtud del artículo **293 inciso primero de la Ley 5ª de 1992 que a su tenor literal sostiene:**

Artículo 293. ***Efecto del impedimento.*** Aceptado el impedimento se procederá a la designación de un nuevo ponente, si fuere el caso. Si el conflicto lo fuere respecto del debate y la votación, y aceptado así mismo el impedimento, el respectivo Presidente excusará de votar al Congresista.

Asimismo, aclaro que el impedimento aquí expuesto será presentado para la discusión y votación en segundo debate en Plenaria del Senado y se solicita que el presente documento **sea dejado como constancia** en el Informe de Ponencia rendido.

CONTENIDO

Gaceta número 222 - Miércoles, 4 de mayo de 2016

SENADO DE LA REPÚBLICA

CARTAS DE RETIRO Págs.

Carta de retiro al Proyecto de ley número 163 de 2016 Senado, por medio de la cual se expide la ley del actor para garantizar los derechos laborales, culturales y de autor de los actores y actrices en Colombia 1

PONENCIAS

Informe de ponencia para segundo debate al Proyecto de ley número 101 de 2014 Cámara, 134 de 2014 Senado, por medio de la cual se establece el Régimen Sancionatorio del Transporte, su Infraestructura y sus Servicios Conexos y Complementarios y se establecen otras disposiciones..... 1

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - 2016