

PROYECRO DE LEY _____ DE 2018

"POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN INSTRUMENTOS PARA LA INSPECCIÓN, VIGILANCIA Y CONTROL DEL TRANSPORTE, SU INFRAESTRUCTURA Y SUS SERVICIOS CONEXOS Y COMPLEMENTARIOS, ASÍ COMO PARA LOS ORGANISMOS DE TRÁNSITO Y DE APOYO A ESTOS, Y SE ESTABLECEN OTRAS DISPOSICIONES

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

DECRETA:

**LIBRO PRIMERO
DISPOSICIONES GENERALES**

**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°, 4° y 5° de la Ley 336 de 1996.

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, la carga de la prueba y los principios establecidos en las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 y 1437 de 2011, y las normas que las modifiquen o sustituyan, son aplicables a los procedimientos administrativos sancionatorios previstos en la presente ley.

En los aspectos no contemplados en presente Ley, ni en la Ley 1437 de 2011, se seguirán las reglas establecidas por el Código General del Proceso en lo que sea compatible con su naturaleza del asunto.

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:

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, que le impide al sancionado continuar realizando la actividad para la cual estaba habilitado, registrado o autorizado.

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, aeronaves, embarcaciones, naves, equipos férreos, entre otros.

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 la violación a las normas contenidas en la presente ley o en las normas que la modifiquen, adicionen o sustituyan, los reglamentos técnicos u operativos, y las subjetivas son la violación a las normas contenidas en el Código de Comercio, la Ley 222 de 1995 o las normas 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.

Multa. Es la consecuencia pecuniaria o económica 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; su valor se estima en salarios mínimos legales mensuales vigentes o en salarios mínimos diarios vigentes al momento de la comisión de la infracción.

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.

Retención o Inmovilización: Suspensión temporal de la circulación o movilización de un equipo de transporte.

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 con 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 está 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, la gestión de flota, las comunicaciones en los sistemas de transporte, 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, 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 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 objetivos y subjetivos. También puede denominarse inspección, vigilancia y control integral.

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.

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. El Estado garantizará el libre acceso de los taxis a sus instalaciones.

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 y a los servicios que prestan los organismos de tránsito y los de apoyo a este. Puede denominarse también Supervisión Objetiva.

Vigilancia, Inspección y Control Subjetiva: Es la supervisión que se realiza 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. Puede denominarse también Supervisión Subjetiva.

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 así como de los organismos de tránsito y de apoyo a estos, y la ejerce en forma de Vigilancia, Inspección y Control, a través de las siguientes autoridades:

- La Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura (STPI)
- Los Alcaldes Municipales y/o Distritales
- Las Áreas Metropolitanas
- La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
- Las autoridades regionales de transporte, de acuerdo con lo previsto por el artículo 183 de la Ley 1753 de 2015.
- La Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional.

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

TÍTULO II SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE, PUERTOS E INFRAESTRUCTURA (STPI)

Artículo 5°. Transfórmese la Superintendencia de Puertos y Transporte en la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura.

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.

Parágrafo. El Presidente de la República modificará la estructura de la actual Superintendencia de Puertos y Transporte para garantizar el cumplimiento de las funciones a ella asignadas en todo el territorio nacional, con sujeción a lo dispuesto en la presente ley.

Artículo 6°. El Presidente de la República ejerce la inspección, vigilancia y control del servicio público de transporte, su infraestructura y sus servicios conexos y complementarios, así como de los organismos de tránsito y los organismos de apoyo al tránsito, que le atribuye el numeral 22 del artículo 189 de la Constitución Política, por medio de la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura.

Artículo 7°. **Dirección de la Superintendencia.** La dirección de la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura corresponde al Superintendente, quien desempeñará las 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°. **Sujetos.** Estarán sujetos a la inspección, vigilancia y control de la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura, de acuerdo con la presente ley, los siguientes:

1. Los prestadores de servicio de transporte de los modos terrestre automotor, fluvial, férreo, aéreo y marítimo.
2. Los prestadores de transporte por cable.
3. Los Sistemas de Transporte Masivo, Estratégicos, Integrados, Regionales y los gestores de estos sistemas.
4. 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, así como los entes gestores de estos.
5. Los administradores, contratistas o concesionarios de infraestructura de transporte, servicios conexos y complementarios a estos como terminales de transporte, patios de contenedores o servicios logísticos, puertos secos, aeropuertos, puertos o nodos y estaciones, según el modo de transporte correspondiente.
6. Las sociedades portuarias.
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 contratantes del servicio de transporte
10. Las personas que desarrollen o administren 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 por deficiencia en la prestación del servicio.
11. Las autoridades competentes de los municipios, distritos, provincias, regiones y demás entidades territoriales, que de acuerdo con la ley cumplan funciones de transporte y/o tránsito.
12. Las autoridades competentes de las Áreas Metropolitanas de Transporte, que de acuerdo con la ley cumplan funciones de transporte o tránsito.

13. Los Organismos de tránsito.
14. Los Organismos de apoyo al tránsito y al transporte.
15. Las desintegradoras de vehículos.
16. Los prestadores de servicios privados de transporte y tránsito.
17. Las personas naturales o jurídicas que violen o faciliten la violación de las normas de transporte, tránsito o su infraestructura en todos los modos y modalidades.
18. Los fabricantes, distribuidores y/o personalizadores de especies venales.
19. Los propietarios, poseedores o tenedores de equipos de transporte.
20. Las empresas dedicadas a las actividades de practica y remolque.
21. Los proveedores de tecnología para el transporte o el tránsito
22. Los agentes marítimos

Artículo 9º. Funciones. La Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura cumplirá las siguientes funciones:

1. Inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación y el cumplimiento de las normas que rigen el Transporte en todos sus modos y modalidades, su Infraestructura y sus Servicios Conexos y Complementarios, así como los organismos de tránsito y los organismos de apoyo a estos.
2. Inspeccionar, vigilar y controlar la permanente, eficiente y segura prestación del servicio público de transporte en los modos y modalidades propias de su conocimiento.
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 Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte (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 y a sus supervisados la información que estime conveniente para evaluar periódicamente el cumplimiento de las normas de tránsito, transporte e infraestructura.
14. 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.

15. Establecer los parámetros de administración y control del sistema de cobro de las contribuciones de vigilancia que le competan.
16. 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.
17. Fijar la tarifa de la contribución de vigilancia atendiendo los elementos y componentes del sistema y el método fijados en la presente ley.
18. Fijar los derechos que deban sufragar los sujetos vigilados, con ocasión de los servicios administrativos que se desarrollen en ejercicio de la actividad de inspección, vigilancia y control que le corresponde.
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.
20. Implementar, en coordinación con el Ministerio de Transporte, instrumentos y herramientas que le faciliten el ejercicio de su función de supervisión.
21. 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.
22. Establecer sistemas de seguridad tendientes a evitar operaciones de lavado de activos y financiación del terrorismo, la adulteración o modificación de las certificaciones que expiden los supervisados, así como el cumplimiento de las normas previstas en la presente ley. La sostenibilidad de dichos sistemas se generará a través del pago de las certificaciones y se hará por los obligados proporcionalmente al número de operaciones objeto de reporte.
23. 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.
24. Llevar un registro de todos sus supervisados.
25. Inspeccionar, vigilar y controlar el cumplimiento de las normas nacionales de tránsito y aplicar las sanciones correspondientes, cuando la competencia no esté atribuida a otra entidad.
26. Vigilar, investigar y controlar el cumplimiento de los requisitos exigidos en la ley para los trámites de tránsito, que se realizan ante los organismos de tránsito.
27. 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.
28. Adoptar un modelo de supervisión integral basado en riesgos.
29. Todas las demás que le atribuyan las normas correspondientes.

Parágrafo. Para el ejercicio de las funciones de inspección, vigilancia y control, la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura podrá realizar todas las actuaciones autorizadas por la ley, y, en especial, podrá realizar visitas y solicitar documentos e información, lo que incluye, entre otros, los libros y papeles de comercio; decretar pruebas a petición de parte o de oficio, así como practicarlas conforme a los procedimientos establecidos en el Código General del Proceso; e interrogar en cumplimiento de las formalidades previstas en el Código General del proceso, a cualquier persona cuyo testimonio pueda resultar útil para cualquier procedimiento administrativo que adelante la Superintendencia.

Artículo 10º. 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 conocer de:

1. Todas aquellas infracciones de carácter objetivo y subjetivo relacionadas con la infraestructura portuaria, sea de servicio público o privado, incluyendo las cometidas por las sociedades portuarias de

- cualquier naturaleza, por violación a las normas contenidas en la Ley 1ª de 1991 o en sus disposiciones complementarias, modificatorias o reglamentarias.
2. Todas aquellas infracciones objetivas y subjetivas relacionadas con las operaciones portuarias de acuerdo con lo previsto por la Ley 1ª de 1991, incluyendo las cometidas por los operadores portuarios de cualquier naturaleza.
 3. Todas aquellas infracciones contenidas en la presente ley o 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 objetivas y subjetivas, relacionadas con el transporte fluvial nacional, 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 los operadores de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Estratégicos de Transporte Público, Integrados de Transporte Público e Integrados de Transporte Regional, incluyendo las cometidas por las empresas operadoras y administradoras 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 en Zonas de Operación Regional.
 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 generadores, remitentes y/o 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 de las normas de transporte y tránsito cometidas por las autoridades territoriales, regionales, municipales, distritales o departamentales de transporte y/o tránsito, así como por los organismos de tránsito y organismos de apoyo.
 14. Todas las infracciones cometidas por los concesionarios o administradores de los modos 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 subjetivas relacionadas con la prestación del servicio público de transporte marítimo nacional.
 17. Todas las infracciones a las normas de transporte y tránsito, independiente de la persona que las cometa, siempre y cuando su conocimiento no le esté asignado a otra autoridad.
 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 objetivas cometidas por las empresas públicas o privadas que sean 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 practica y remolque.
21. Todas las infracciones previstas en la presente ley, cuya competencia no le esté asignada a otras autoridades.

Parágrafo 1º. Las autoridades del orden nacional o territorial, especialmente la Policía Nacional, so pena de incurrir en falta gravísima, deberán apoyar a la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura, haciendo efectivas las decisiones adoptadas mediante la oportuna ejecución de los actos administrativos expedidos, las órdenes dadas o la información solicitada.

Parágrafo 2º. En ejercicio de las facultades de prevención, la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura podrá adoptar las medidas a que haya lugar, cuando mediante el cese de actividades, alguno de los sujetos de la cadena de transporte en cualquiera de los modos de transporte, afecte de manera grave la movilidad o la prestación del servicio, o atente contra el orden público, la vida humana, la salud pública, la seguridad alimentaria, el medio ambiente o el derecho al trabajo.

Artículo 11. Alcaldes Municipales o Distritales. 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 colectivos 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 de la persona que la cometa.

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

Artículo 12. 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 operadoras 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, siempre y cuando exista acuerdo metropolitano que establezca el transporte como hecho metropolitano de acuerdo con lo previsto por la Ley 1625 de 2013.

Artículo 13. Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional. La Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional continuará ejerciendo sus competencias, en especial en materia de

sinistros marítimos, y la facultad sancionatoria frente a infracciones objetivas relacionadas con el transporte marítimo y servicios conexos a este, en especial el practicaje y el remolque, de acuerdo con lo previsto por el Decreto Ley 2324 de 1984, la Ley 658 de 2001 o las normas que lo modifiquen, sustituyan o complementen y los Convenios Internacionales Marítimos debidamente aprobados por Colombia.

Artículo 14. Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil ejercerá las competencias para conocer de todas las infracciones objetivas relacionadas con el transporte aéreo y todas las demás que le asignan el Código de Comercio, las Leyes 105 de 1993, 336 de 1996 y 1558 de 2012, los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y las demás normas que los modifiquen o sustituyan.

Artículo 15. Competencia Excepcional de la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura. Todas las autoridades de Transporte continuarán ejerciendo las competencias asignadas por la Ley o los reglamentos, siempre y cuando las mismas no hayan sido atribuidas en la presente ley a la Superintendencia de Transporte, puertos e Infraestructura. No obstante, cuando esté en riesgo la continuidad o la adecuada prestación del servicio público de transporte terrestre y fluvial o se impacte el Sistema Nacional del Transporte, la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura podrá asumir de manera excepcional y preferente el conocimiento de cualquier infracción por medio de acto administrativo motivado.

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 cualquier otra actividad inherente a las funciones propias de la vigilancia, inspección y control.

De igual forma, podrán celebrar convenios y contratos para la realización de auditorías, estudios, pruebas y demás diligencias técnicas con personas naturales o jurídicas que demuestren experiencia y probidad, así como con institutos y/o centros de desarrollo tecnológico de reconocida idoneidad, cumpliendo con las normas de contratación estatal.

Parágrafo. La Policía Nacional, a través de la Dirección de Tránsito y Transporte, ejercerá control en los municipios que no cuenten con cuerpo operativo o este sea insuficiente.

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.

Los procesos de vigilancia, inspección y control que ejercen estas autoridades están orientados a velar por el cumplimiento de los mandatos constitucionales y legales que regulan el Sector, 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.

La inspección, vigilancia 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 desarrollo de esta supervisión, la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura podrá:

1. Fijar las reglas generales que deben seguir los entes supervisados para el flujo de la 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. La información solicitada corresponderá al flujo de la información técnica, operativa, administrativa, legal y financiera acorde a las condiciones de habilitación o de administración.
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 por parte de los entes vigilados, y el estado y situación de estos, de acuerdo con las disposiciones legales, reglamentarias y estatutarias, y las 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 y estatutarias, y las normas técnicas y reglamentos de operación.
7. Imponer los correctivos y sanciones consagrados en la presente Ley, en la Ley 222 de 1995 o en las normas que las modifiquen, adicionen o sustituyan, necesarios para el correcto funcionamiento de los sujetos supervisados y de la prestación de los servicios de transporte, tránsito y sus servicios conexos.

Parágrafo. Para el caso de las empresas de practicaje y remolque, la información técnica que requiera la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura será requerida a través de la autoridad marítima nacional.

LIBRO SEGUNDO INFRACCIONES, MEDIDAS Y SANCIONES

TÍTULO I MEDIDAS PREVENTIVAS Y CAUTELARES

Artículo 18. Facultades de Prevención. La Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura, de acuerdo con la presente ley, podrá imponer las siguientes medidas preventivas:

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 y consecuentemente la operación 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 se pueda afectar gravemente o poner en riesgo el material probatorio para las actuaciones en curso. La aplicación de esta medida solo procederá cuando el investigado se reúse a dar cumplimiento a lo ordenado en virtud del numeral 1 del presente artículo y podrá levantarse una vez sean subsanadas las circunstancias que le dieron origen.

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. Ordenar a los organismos de tránsito competentes la suspensión de la licencia de conducción hasta por el término de seis (6) meses, cuando existan pruebas objetivas que permitan concluir que la misma 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 en la reglamentación.
6. Ordenar, hasta por el término de seis (6) meses, prorrogable por otro período igual, cualquier otra medida que encuentre razonable para la protección de la prestación del servicio de transporte, el tránsito y sus servicios conexos y complementarios, impedir su falta de prestación o evitar las consecuencias derivadas del mismo, prevenir daños, hacer cesar los que se hubieren causado o asegurar la efectividad de su prestación.

Parágrafo 1º. Las medidas anteriormente enunciadas podrán ser adoptadas de oficio o a solicitud de otra autoridad, incluso antes del acto de apertura de investigación. Cuando se adopte una medida preventiva o cautelar, contra dicha decisión proceden los recursos de reposición y apelación en el efecto devolutivo.

Parágrafo 2º. 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 19. Retención o Inmovilización. 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. Se compruebe que el equipo no cumple con las condiciones de homologación establecidas por la autoridad competente.
2. 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. Se compruebe la inexistencia o alteración de los documentos que de conformidad con lo establecido en el reglamento respaldan la operación del equipo.
4. 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. El equipo o vehículo y tales géneros también se pondrá a disposición de estas.
5. Se compruebe que con el equipo se presta un servicio no autorizado, en cuyo 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.
6. 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. No se porten los documentos que respaldan la operación del equipo hasta tanto se subsane la causa que le da origen.
8. 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 1º. El Procedimiento para llevar a cabo la inmovilización o retención de los vehículos de transporte terrestre automotor será el previsto por el Código Nacional de Tránsito; en los demás modos y modalidades se aplicarán las disposiciones respectivas de cada regulación.

Parágrafo 2º. Cuando se compruebe que un vehículo ha sido inmovilizado por tercera vez en un período igual o inferior a doce (12) meses por prestar un servicio no autorizado, contados desde la primera inmovilización, la autoridad de transporte procederá a cancelar la licencia de tránsito, así como su correspondiente registro, de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expida el Gobierno nacional.

El Ministerio de Trabajo, en coordinación con los alcaldes municipales y distritales, deberá diseñar y ejecutar programas de readaptación para aquellas personas a quienes se imponga la sanción prevista en el presente parágrafo, 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 3º. Conforme a lo establecido en el ordenamiento jurídico vigente y los Convenios Internacionales Marítimos aprobados por Colombia, la retención e inmovilización de naves marítimas sólo podrá ser ejercida por el Cuerpo de Guardacostas de la Armada Nacional.

TÍTULO II RÉGIMEN DE INFRACCIONES Y SANCIONES

Capítulo 1 Normas Generales

Artículo 20. Graduación de las Sanciones. Para efectos de determinar el rigor con el cual se aplicarán las sanciones establecidas en la presente ley, esto es, el término y/o monto de las mismas, se atenderán los siguientes criterios:

- Gravedad de la falta.
- Grado de afectación o perturbación del servicio de transporte que amenace con su paralización.
- El patrimonio del infractor, para la sanción de multa.
- Trascendencia social de la falta o del perjuicio causado.
- Poner en riesgo la vida o integridad física de las personas.
- Daño o peligro generado a bienes jurídicamente tutelados
- Existencia de antecedentes relacionados con la comisión de infracciones al régimen sancionatorio de transporte.
- Reincidencia en la comisión de la infracción.
- Persistencia o continuidad en la comisión de la infracción.
- Grado de culpabilidad del sujeto infractor.
- Grado de prudencia o diligencia con la que haya actuado el infractor en la comisión de la conducta.
- Grado de colaboración con la investigación.
- El beneficio obtenido por el infractor, directa o indirectamente, o el beneficio causado a favor de un tercero.

Artículo 21. Sanciones Aplicables a todos los Sujetos. Serán sancionados con multa de cincuenta (50) a cien (100) salarios mínimos mensuales legales vigentes (smlmv) quienes siendo sujetos de sanción de acuerdo con la presente ley incurran en las siguientes infracciones:

1. Obstaculizar la actuación de las autoridades de inspección, vigilancia y control de transporte. previa solicitud de explicaciones.
2. No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente.
3. No suministrar la información que legalmente le haya sido solicitada en las condiciones y oportunidad exigidas en las normas respectivas, siempre y cuando esta no repose en los archivos de la entidad solicitante.
4. Carecer, no implementar o no ejecutar el programa y sistema de mantenimiento preventivo y correctivo de los equipos.
5. No disponer del Plan Estratégico de Seguridad Vial debidamente aprobado por el organismo de tránsito respectivo o la Agencia Nacional de Seguridad Vial, de acuerdo con el reglamento, cuando se tenga la obligación legal de disponer de él, de conformidad con lo previsto en la ley 1503 de 2011 o la norma que la adicione, modifique o sustituya.
6. No tener o no mantener vigentes las pólizas que de acuerdo con la normativa aplicable les corresponda.
7. 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, o no disponer de los mecanismos necesarios para ello.
8. Negarse sin justa causa a prestar el servicio.

Artículo 22. Sanciones para el Transporte Terrestre Automotor. Adicional a las infracciones previstas en el artículo anterior, serán sancionadas con multa de ochenta (80) a cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las personas, naturales o jurídicas que incurran en alguna de las siguientes infracciones:

1. Permitir la prestación del servicio público de transporte en vehículos que no tengan en perfecto estado de funcionamiento sus frenos, sistema de dirección o sistema de suspensión.
2. Permitir la prestación del servicio en vehículos conducidos por personas que hayan consumido alcohol o que estén bajo efectos de sustancias psicoactivas.
3. Permitir que el conductor aprovisione o manipule el vehículo con gasolina, ACPM o gas propano, cuando lleve pasajeros en su interior.

Artículo 23. Prestación de Servicio No Autorizado. Cuando alguno de los sujetos previstos en la presente ley preste, facilite, contribuya, tolere o promueva un servicio no autorizado, será sancionado con multa de cuatrocientos (400) a quinientos (500) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv).

Capítulo 2

Sanciones para el Transporte Fluvial

Artículo 24. Serán sancionadas con multa de quince (15) a veinticinco (25) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte fluvial que incurran en cualquiera de las siguientes conductas:

1. No informar a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente cualquier cambio de sede o domicilio.
2. No informar a la autoridad competente acerca de la carga a bordo de las naves a ella vinculadas y/o registradas.
3. No portar los documentos que, de acuerdo con los reglamentos, amparen la operación de transporte.
4. No reportar oportuna y fielmente la información de pasajeros y toneladas movilizadas.
5. Expedir certificaciones falsas o hacer anotaciones carentes de verdad en cualquier registro de navegación.

6. Fijar las tarifas o modificarlas, sin tener en cuenta los parámetros fijados por la normativa aplicable, o por fuera de los valores fijados en esta.
7. Aquellas conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación al régimen de obligaciones o prohibiciones contenidas en las normas de transporte, expedidas por las autoridades con potestad para reglamentar el servicio.

Artículo 25. Serán sancionadas con multa de treinta (30) a cuarenta y cinco (45) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte fluvial que incurran en cualquiera de las siguientes conductas:

1. No vigilar o constatar que los tripulantes de los equipos vinculados estén afiliados al sistema de seguridad social, según lo prevean las disposiciones vigentes sobre la materia, cuando otra autoridad no lo hubiese sancionado por los mismos hechos.
2. No contratar a los tripulantes de los equipos con los cuales se presta el servicio público.
3. Permitir, tolerar, autorizar o exigir una jornada de trabajo a 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.
4. No capacitar anualmente a todo el personal de información, vigilancia, aseo, expendedores de tiquetes, tripulantes y personal afín, en materias relacionadas con la atención integral al pasajero con discapacidad.
5. No contar con el personal capacitado para la atención de personas con discapacidad.
6. No implementar el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, no realizar las evaluaciones médico ocupacionales o no realizar las evaluaciones médicas de aptitud establecidas por los reglamentos o los planes de seguridad, de conformidad con las normas vigentes.
7. No contar con equipos debidamente señalizados, acondicionados o accesibles, según lo establecido en la normativa aplicable, para facilitar el transporte de las personas con discapacidad.
8. No cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad y protección de embarcaciones.
9. No desarrollar, a través de las entidades autorizadas, los programas de medicina preventiva y capacitación establecidos en la reglamentación respectiva.

Artículo 26. Serán sancionadas con multa de sesenta (60) y ochenta (80) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte fluvial que incurran en cualquiera de las siguientes conductas:

1. No contar con el permiso expedido por la autoridad competente para las embarcaciones fluviales.
2. Causar daño a la infraestructura de los puentes, principalmente cuando no se tiene en cuenta la altura del cargamento.
3. No tomar las medidas preventivas necesarias para estibar la carga de acuerdo con la normativa existente.
4. Enrolar o embarcar tripulantes que no cuenten con las licencias expedidas por las autoridades competentes.
5. Embarcar materiales tóxicos en la misma bodega de carga donde se transporten víveres a granel o materias primas para elaborar alimentos.
6. No contar los botes con compartimentos estancos, cuando se transporta carga líquida.
7. No portar los equipos de seguridad y contra incendio apropiado para apagar cualquier inicio de fuego.
8. 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 normativa aplicable.
9. Permitir, tolerar o autorizar el acceso a las embarcaciones vinculadas a ellas por tripulantes que se encuentren bajo los efectos de alcohol u otra sustancia psicoactiva.
10. Transportar pasajeros en embarcaciones no autorizadas para ello.

11. Llevar sobrecupo de pasajeros.
12. Abastecer de combustible las embarcaciones con pasajeros a bordo.
13. Negarse, sin causa justificada, a la prestación del servicio.
14. Transportar, usar, comercializar, inducir a otro u otros al uso o comercio de estupefacientes.
15. Dejar, perder o saquear la mercancía por negligencia o descuido.
16. Negarse a transportar enfermos o heridos, y prestarle asistencia, cuando las circunstancias así lo exijan.

Parágrafo 1º. Cuando se trate de la infracción prevista en el numeral 2 del presente artículo, el intervalo de la multa se duplicará en proporción a la afectación que se genere a la infraestructura de transporte.

Parágrafo 2º. Las infracciones previstas en el presente capítulo también podrán aplicarse, en lo que corresponda, a todas aquellas personas que realicen operaciones de transporte sin tener una licencia, habilitación o permiso. En este evento la multa se duplicará, sin perjuicio de la aplicación de las demás sanciones y medidas previstas en la presente ley.

Artículo 27. Las siguientes conductas constituyen infracciones a las normas fluviales y serán sancionadas con multas así:

- A. Será sancionado con multa equivalente a dos (2) salarios mínimos legales diarios vigentes el tripulante de una embarcación que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:
 1. Utilizar radios, equipos de sonido o de amplificación a volúmenes que superen los decibeles máximos establecidos por las autoridades ambientales.
 2. Permitir que en una embarcación de servicio público para transporte de pasajeros se lleven animales domésticos u objetos que no cumplan las condiciones mínimas de tenencia, seguridad y salubridad señaladas en las normas legales y reglamentarias correspondientes.

- B. Será sancionado con multas equivalentes a cuatro (4) salarios mínimos legales diarios vigentes el tripulante de una embarcación que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:
 1. Salir del puerto sin el permiso de zarpe.
 2. No contar con el permiso de zarpe cuando el convoy atraque en un puerto intermedio de su itinerario, con el propósito de recoger botes cargados u otros botes que se tomen en dicho puerto.
 3. Cuando al transitar por un canal navegable, no se mantiene lo más cerca posible del límite exterior del canal por el costado de estribor.
 4. Transitar en la vía fluvial sin la respectiva patente de navegación.
 5. Conducir una embarcación sin llevar izada, en un lugar visible, la bandera nacional y los datos de identificación, o portarlas con obstáculos o en condiciones que dificulten su plena identificación.
 6. Portar en el lugar destinado a la identificación de la embarcación distintivos similares a esta o que la imiten o que impidan su plena identificación.
 7. No informar a la autoridad de tránsito fluvial competente el cambio de motor o color de una embarcación.
 8. Transportar carne, pescado o alimentos fácilmente corruptibles, en embarcaciones que no cumplan las condiciones de sanidad y conservación fijadas por la autoridad competente.
 9. No portar, como mínimo, el siguiente equipo de prevención y seguridad: un botiquín de primeros auxilios, un extintor y una caja de herramienta básica que, como mínimo, deberá contener alicate, destornilladores, llave de expansión y llaves fijas, linterna, dos remos, una cuerda de 15 metros, el anillo para rescate, chalecos salvavidas, un ancla apropiada, la bandera roja y un teléfono celular.

10. No acatar las señales de tránsito o requerimientos impartidos por la autoridad operativa de tránsito fluvial.
 11. Prestar servicio en ruta no autorizada.
 12. Negarse a prestar el servicio público sin causa justificada, siempre que dicha negativa cause alteración del orden público.
 13. Alterar o no contar con los documentos que respaldan la operación del equipo.
 14. Atracar la embarcación en sitios desfavorables al usuario.
 15. Realizar el cargue o descargue de una embarcación en sitios y horas prohibidas por las autoridades competentes, de acuerdo con lo establecido en las normas correspondientes.
 16. Transportar carga que exceda los límites de dimensiones y peso permitidos.
- C. Será sancionado con multas equivalentes a seis (6) salarios mínimos legales diarios vigentes el tripulante de una embarcación que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:
1. No atracar la embarcación en un sitio dentro del muelle o puerto, asignado por la autoridad fluvial o portuaria competente.
 2. No contar con un equipo de comunicaciones o no mantenerlo en servicio cuando es exigido por las diferentes reglamentaciones de acuerdo con el tipo de operación autorizada.
 3. No cumplir con las condiciones técnicas de seguridad y sanidad mínimas exigidas por el reglamento.
 4. Tripular embarcaciones menores entre las dieciocho (18:00) horas y las cinco (5:00) horas, sin encontrarse dentro de las excepciones previstas en la norma.
 5. En el caso de las embarcaciones menores, no disminuir al mínimo la velocidad durante la navegación, en los casos previstos por el reglamento.
 6. En las embarcaciones menores, no disponer de un motor con la potencia recomendada o con un motor determinado por el fabricante o en su defecto por la autoridad fluvial.
 7. En las embarcaciones con motor fuera de borda, no portar, entre otros repuestos, bujías, hélices, pines de acero o platinas.
 8. En las embarcaciones menores dedicadas al servicio público de transporte de pasajeros, para viajes largos, no contar con superestructura adecuada al cupo de pasajeros autorizado, no estar dotado de cabina con techo rígido, pasadizo central para la circulación de los pasajeros y sillas individuales con espaldar, lo mismo que compartimientos para guardar el equipaje de mano, así como bodega para el equipaje general de los pasajeros independiente de la cabina y cortinas en los costados para la protección de la lluvia o del sol.
 9. Desamarrar la embarcación sin haber encendido previamente el motor.
 10. Conducir una embarcación con identificación falsa.
 11. Presentar licencia o permiso de tripulante o patente de navegación adulterada. Esta infracción también dará lugar a la inmovilización de la embarcación.
 12. Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos.
 13. Conducir una embarcación de carga en que se transporten materiales de construcción o a granel, sin las medidas de protección, higiene y seguridad ordenadas; o que no esté debidamente empacada, rotulada, embalada y cubierta conforme a la normativa técnica nacional cuando esta aplique, de acuerdo con las exigencias propias de su naturaleza, de manera que no cumpla con las medidas ambientales y de seguridad fluvial correspondientes.
 14. Transportar carga en contenedores sin los dispositivos especiales de sujeción;
 15. Navegar realizando maniobras altamente peligrosas, siempre y cuando la maniobra viole las normas de tránsito fluvial, ponga en peligro a las personas o las cosas y constituya una conducta dolosa o altamente imprudente.
 16. Navegar una embarcación que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel que tiene en la patente de navegación.

17. Llevar sobrecupo de pasajeros.
 18. Modificar o alterar las características o condiciones aprobadas para la construcción de la embarcación.
 19. Tripular una embarcación que se encuentre al servicio de empresas de transporte cuya habilitación, licencia, registro, autorización o matrícula se les haya suspendido o cancelado, o cuando el permiso de operación se encuentre vencido.
 20. Tripular un equipo que no reúna las condiciones técnico mecánicas requeridas para su operación.
 21. Prestar un servicio no autorizado. En este caso, la embarcación será inmovilizada por primera vez por el término de cinco (5) días; por segunda vez, 20 días; y por tercera vez, 40 días.
- D. Será sancionado con multas equivalentes a doce (12) salarios mínimos legales diarios vigentes el tripulante de una embarcación que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:
1. Intentar pasar a la embarcación o convoy que navega adelante, sin haber recibido la respuesta de que puede pasar sin peligro.
 2. Tripular embarcaciones menores de pasajeros con motor fuera de borda sin tener en su estructura el tanque de gasolina aislado de la zona de pasajeros.
 3. Para las embarcaciones menores, no entregar y exigir el uso del chaleco salvavidas a los pasajeros y a la tripulación, al momento de embarcarse, así como no portarlos durante todo el trayecto de la ruta. Para las embarcaciones mayores, no portar chalecos salvavidas suficientes para la totalidad de los pasajeros y miembros de la tripulación.
 4. Abastecer de combustible a la embarcación con pasajeros a bordo.
 5. Transportar en las embarcaciones de servicio público de transporte fluvial de pasajeros productos explosivos, inflamables, tóxicos y en general peligrosos para la salud, la integridad física o la seguridad de aquellos.
 6. No conservar el franco bordo definido en la patente de navegación.
 7. Abandonar una embarcación de servicio público con pasajeros.
 8. Contaminar las vías fluviales, salvo caso fortuito o de fuerza mayor.
 9. Transportar mercancías de contrabando, o de sustancias, productos o elementos ilegales o de origen ilegal. Adicionalmente, la situación deberá ponerse en conocimiento de las autoridades competentes, y se pondrá a disposición de estas el equipo o vehículo y tales géneros.
 10. Conducir una embarcación, particular o de servicio público, excediendo la capacidad autorizada en la patente de navegación.

Capítulo 3

Sanciones para el Transporte Marítimo

Artículo 28. Serán sancionadas con multa de treinta (30) a cincuenta y cinco (55) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte marítimo que incurran en cualquiera de las siguientes conductas:

1. No informar a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente cualquier cambio de sede o domicilio.
2. No informar a la autoridad competente acerca de la carga a bordo de las naves a ella vinculadas y/o registradas
3. No portar los documentos que, de acuerdo con los reglamentos, amparen la operación de transporte.
4. No reportar oportuna y fielmente la información de pasajeros y toneladas movilizadas.
5. Expedir certificaciones falsas o hacer anotaciones carentes de verdad en cualquier registro de navegación.

6. Fijar las tarifas o modificarlas sin tener en cuenta los parámetros fijados por la normativa aplicable o por fuera de los valores fijados en esta.
7. Aquellas conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación al régimen de obligaciones o prohibiciones contenidas en las normas de transporte, expedidas por las autoridades con potestad para reglamentar el servicio.

Parágrafo. Las conductas establecidas en el presente artículo, relacionadas con transporte marítimo, que estén referidas a la inspección, vigilancia y control objetivo, serán competencia de la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional.

Artículo 29. Serán sancionadas con multa de ochenta (80) a ciento veinte (120) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte marítimo que incurran en cualquiera de las siguientes conductas:

1. No vigilar o constatar que los tripulantes de los equipos vinculados estén afiliados al sistema de seguridad social, según lo prevean las disposiciones vigentes sobre la materia, cuando otra autoridad no lo hubiese sancionado por los mismos hechos.
2. No contratar a los tripulantes de los equipos con los cuales se presta el servicio público.
3. Permitir, tolerar, autorizar o exigir una jornada de trabajo a 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.
4. No capacitar anualmente a todo el personal de información, vigilancia, aseo, expendedores de tiquetes, tripulantes y personal afín, en materias relacionadas con la atención integral al pasajero con discapacidad.
5. No contar con el personal capacitado para la atención de personas con discapacidad.
6. No implementar el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, no realizar las evaluaciones médico ocupacionales o no realizar las evaluaciones médicas de aptitud establecidas por los reglamentos o los planes de seguridad, de conformidad con las normas vigentes.
7. No contar con equipos debidamente señalizados, acondicionados o accesibles, según lo establecido en la normativa aplicable, para facilitar el transporte de las personas con discapacidad.
8. No cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad y protección de embarcaciones.
9. No desarrollar, a través de las entidades autorizadas, los programas de medicina preventiva y capacitación establecidos en la reglamentación respectiva.

Parágrafo. Las conductas establecidas en el presente artículo, relacionadas con transporte marítimo, que estén referidas a la inspección, vigilancia y control objetivo, serán competencia de la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional

Artículo 30. Serán sancionadas con multa de ciento cincuenta (150) a doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte marítimo que incurran en cualquiera de las siguientes conductas:

1. No contar con el permiso expedido por la autoridad competente para las embarcaciones marítimas.
2. Causar daño a la infraestructura de los puentes, principalmente cuando no se tiene en cuenta la altura del cargamento.
3. No tomar las medidas preventivas necesarias para estibar la carga de acuerdo con la normativa existente.
4. Enrolar o embarcar tripulantes que no cuenten con las licencias expedidas por las autoridades competentes.

5. Embarcar materiales tóxicos en la misma bodega de carga donde se transporten víveres a granel o materias primas para elaborar alimentos.
6. No contar los botes con compartimientos estancos, cuando se transporta carga líquida.
7. No portar los equipos de seguridad y contra incendio apropiado para apagar cualquier inicio de fuego.
8. 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 normativa aplicable.
9. 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.
10. Transportar pasajeros en embarcaciones no autorizadas para ello.
11. Llevar sobrecupo de pasajeros.
12. Abastecerse de combustible con pasajeros a bordo.
13. Negarse, sin causa justificada, a la prestación del servicio.
14. Transportar, usar, comercializar, inducir a otro u otros al uso o comercio de estupefacientes.
15. Dejar perder o saquear la mercancía por negligencia o descuido.
16. Negarse a transportar enfermos o heridos, y prestarle asistencia, cuando las circunstancias así lo exijan.
17. No cumplir los convenios, tratados y normas internacionales debidamente aprobados por Colombia.

Parágrafo 1º. Cuando se trate de la infracción prevista en el numeral 2 del presente artículo, el intervalo de la multa se duplicará en proporción a la afectación que se genere a la infraestructura de transporte.

Parágrafo 2º. Las infracciones previstas en el presente capítulo también podrán aplicarse, en lo que corresponda, a todas aquellas personas que realicen operaciones de transporte sin tener una licencia, habilitación o permiso. En este evento, la multa se duplicará, sin perjuicio de la aplicación de las demás sanciones y medidas previstas en la presente ley.

Parágrafo 3. Las conductas establecidas en el presente artículo, relacionadas con transporte marítimo, que estén referidas a la inspección, vigilancia y control objetivo, serán competencia de la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional.

Capítulo 4 **Sanciones para el Transporte Férreo**

Artículo 31. Las empresas de servicio público de transporte férreo serán sancionadas con multa de noventa (90) a ciento veinte (120) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) cuando incurran en las siguientes conductas:

1. No informar a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente cualquier cambio de sede o domicilio.
2. Expedir certificaciones falsas o hacer anotaciones carentes de verdad en cualquier registro.
3. No contar con una ficha técnica de mantenimiento por cada uno de los equipos, que contenga, entre otros requisitos, la identificación del mismo, la fecha de revisión, las reparaciones efectuadas, los reportes, el control y el seguimiento. La ficha no podrá ser objeto de alteraciones o enmendaduras.
4. Aquellas conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación al régimen de obligaciones o prohibiciones contenidas en las normas de transporte, expedidas por las autoridades con potestad para reglamentar el servicio.

Artículo 32. Las empresas de servicio público de transporte férreo serán sancionadas con multa de ciento ochenta (180) a doscientos veinte (220) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) cuando incurran en las siguientes conductas:

1. No capacitar anualmente a todo el personal de información, vigilancia, aseo, expendedores de tiquetes, conductores y personal afín, en materias relacionadas con la atención integral al pasajero con discapacidad.
2. No contar con el personal capacitado para la atención de personas con discapacidad.
3. No contar con equipos debidamente señalizados o acondicionados o accesibles, según lo establecido en la normativa aplicable, para facilitar el transporte de las personas con discapacidad.
4. 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.
5. No desarrollar, a través de las entidades autorizadas, los programas de medicina preventiva y capacitación establecidos por el reglamento respectivo.
6. No contratar a los tripulantes de los equipos con los cuales se presta el servicio público.
7. Permitir, tolerar, autorizar o exigir una jornada de trabajo a 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 33. Las empresas de servicio público de transporte férreo serán sancionadas con multa de cuatrocientos (400) a quinientos (500) 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 someter a exámenes médicos, teóricos, técnicos y prácticos en la especialidad correspondiente al personal operador o auxiliar del equipo.
3. No corresponder el diseño de los equipos con el uso propuesto.
4. No contar los equipos con las especificaciones técnico-mecánicas que exigen las normas internacionales y del fabricante. Las especificaciones técnicas de la vía y de los equipos deben corresponderse mutuamente.
5. Operar o permitir la operación de sus equipos por tripulantes que no se hayan realizado anualmente un examen médico para determinar la capacidad física, mental y de coordinación motriz, a través de entidades certificadoras de personas.
6. Vincular a la empresa o permitir la prestación del servicio en vehículos no homologados para esta modalidad de servicio por el Ministerio de Transporte o por quien haga sus veces.
7. Permitir la operación de los equipos por personas no idóneas, sin el permiso o licencia requerida, o con esta vencida, suspendida o cancelada
8. Permitir la prestación del servicio en equipos tripulados por personas que hayan consumido alcohol o que estén bajo efectos de sustancias psicoactivas.
9. No cumplir con las normas internacionales en materia de manipulación, transporte y almacenamiento de mercancías.
10. Negarse, sin justa causa, a prestar el servicio a personas con notoria discapacidad o movilidad reducida.

Parágrafo. Las infracciones previstas en el presente capítulo también podrán aplicarse, en lo que corresponda, a todas aquellas personas que realicen operaciones de transporte sin tener una licencia, habilitación o permiso.

En este evento la multa se duplicará, sin perjuicio de la aplicación de las demás sanciones y medidas previstas en la presente ley.

Capítulo 5

Sanciones para el Transporte Terrestre Automotor de Carga

Artículo 34. Serán sancionadas con multa de ocho (8) 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 presentar oportunamente el reporte mensual de infractores.
3. Retener, por obligaciones contractuales o sin justa causa legal, los documentos que respaldan la operación de los vehículos.
4. Permitir la prestación del servicio sin el correspondiente Manifiesto Único de Carga, salvo en los casos exceptuados por las normas.
5. No informar a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente cualquier cambio que se realice en el contrato social o solidario.
6. Despachar carga en vehículos que no sean de servicio público.
7. Aquellas conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación al régimen de obligaciones o prohibiciones contenidas en las normas de transporte, expedidas por las autoridades con potestad para reglamentar el servicio.

Artículo 35. Serán sancionadas con multa de veinte (20) a treinta y cinco (35) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de Servicio público de transporte terrestre automotor de carga, que incurran en las siguientes infracciones:

1. Exigir u obligar a los propietarios de los vehículos vinculados a comprar acciones de la misma.
2. Negarse, sin justa causa legal, a expedir paz y salvo por cualquier concepto.
3. Retener, por obligaciones contractuales, los equipos propios de la operación.
4. Exigir documentos adicionales a los establecidos en la ley, para el trámite de los documentos que respaldan la operación.
5. 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, salvo cuando los equipos sean vinculados transitoriamente.
6. No implementar el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, no realizar las evaluaciones médico ocupacionales o no realizar las evaluaciones médicas de aptitud establecidas por los reglamentos o los planes de seguridad, de conformidad con las normas vigentes.

Artículo 36. Serán sancionadas con multa de treinta (30) a cuarenta y cinco (45) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de carga, que incurran en las siguientes infracciones:

1. Permitir la prestación del servicio en vehículos no homologados por el Ministerio de Transporte o quien haga sus veces.
2. No expedir el Manifiesto Único de Carga, salvo en los casos exceptuados por las normas.
3. Permitir la operación de vehículos con mercancías que excedan las dimensiones permitidas, sin portar el permiso correspondiente.

4. Expedir el manifiesto de carga sin asegurarse de que en el vehículo se porten los distintivos, señales o elementos de seguridad que exigen los reglamentos para el transporte de cargas especiales, peligrosas o restringidas.
5. Permitir la prestación del servicio público de carga sin las necesarias condiciones de seguridad.
6. No cumplir con los requisitos legales y reglamentarios para el transporte de mercancías peligrosas, siempre y cuando el remitente hubiese manifestado esta calidad de las mercancías.
7. Incumplir reiteradamente con las obligaciones emanadas de los contratos de transporte que suscribe.
8. No ejecutar los protocolos en caso de una emergencia o incidente para restablecer la normalidad.
9. Permitir la prestación del servicio público de transporte en vehículos que no tengan en perfecto funcionamiento el sistema de señales visuales y audibles permitidas, y el sistema de escape de gases; que no demuestren un estado adecuado de las 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;
10. Prestar el servicio público sin estar constituido como empresa habilitada para este fin.
11. Permitir que sus conductores estacionen los equipos en lugares que impidan el ingreso a centros logísticos, puertos o en sitios no permitidos.
12. 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.
13. Propiciar o permitir actos que de manera injustificada favorezcan o desfavorezcan a una persona o personas 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.
14. 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 la licencia de conducción vencida, suspendida o cancelada.
15. No vigilar ni constatar que los conductores estén afiliados al sistema de seguridad social, según lo prevean las disposiciones vigentes sobre la materia.
16. No desarrollar, a través de las entidades autorizadas, los programas de medicina preventiva y capacitación establecidos por el Ministerio de Transporte.
17. No contar con una ficha técnica de mantenimiento por cada uno de los equipos, que contenga, entre otros requisitos, la identificación del mismo, la fecha de revisión, las reparaciones efectuadas, los reportes, el control y el seguimiento. La ficha no podrá ser objeto de alteraciones o enmendaduras.

Artículo 37. Serán sancionadas con multa de cinco (5) a doce (12) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor de carga, 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. No mantener el vehículo en óptimas condiciones de operación y seguridad.
3. Negarse a prestar el servicio sin causa justificada.
4. Permitir o prestar, a nombre de una empresa, el servicio en vehículos no homologados por el Ministerio de Transporte o quien haga sus veces.
5. Negarse a realizar la actividad de transporte de carga sin justa causa.
6. Transportar mercancía que supere los límites de dimensiones establecidos por las disposiciones legales o reglamentarias, sin portar los respectivos permisos.
7. Prestar el servicio de transporte de carga sin portar el Manifiesto Único de Carga, salvo las excepciones legales.

8. Estacionar los equipos en lugares que impidan el ingreso a centros logísticos, puertos o en sitios no permitidos.
9. Aquellas conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación al régimen de obligaciones o prohibiciones contenidas en las normas de transporte, expedidas por las autoridades con potestad para reglamentar el servicio.

Artículo 38. Serán sancionadas con multa de veinticinco (25) a treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los remitentes, destinatarios y/o generadores de carga, que incurran en las siguientes infracciones:

1. Permitir, facilitar, estimular, propiciar, autorizar o exigir el transporte de mercancías con dimensiones superiores a las establecidas en las disposiciones legales o reglamentarias.
2. Contratar la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de carga con empresas de transporte o personas no habilitadas, salvo las excepciones previstas en las normas correspondientes.
3. 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 correspondientes.
4. No cumplir con las normas de cargue, descargue, rotulado, etiquetado, embalajes, envase y disposición final de las mercancías, cuando se requieran condiciones especiales para su transporte.
5. No informar a la empresa de transporte la calidad de mercancía peligrosa de la carga.
6. No llevar registro o dar certificación o información de los pesos y dimensiones de la carga transportada.
7. Aquellas conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación al régimen de obligaciones o prohibiciones contenidas en las normas de transporte, expedidas por las autoridades con potestad para reglamentar el servicio.

Artículo 39. Serán sancionadas con multa de cuarenta (40) a sesenta (60) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los remitentes, destinatarios y/o generadores de carga, que incurran en las siguientes infracciones:

1. No disponer de las condiciones necesarias para el cargue o descargue de los bienes objeto del transporte.
2. Retardar, sin justa causa, el cargue o descargue de las mercancías objeto del transporte en el origen o el destino.
3. No cancelar el flete dentro de los plazos previstos en la ley, o en el contrato de transporte o suministro de transporte, o en el contrato de operación logística.
4. No pagar los valores correspondientes por el cargue, descargue y trasbordo de la mercancía.
5. No cargar o descargar la mercancía dentro de los tiempos establecidos en la Ley.
6. No asumir económica y/o operativamente los procesos de cargue, descargue, disposición, manejo o embalaje de la carga.

Artículo 40. 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 de cinco (5) a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), cuando exceda hasta el 10% del peso bruto máximo autorizado del vehículo.
2. Con multa de quince (15) a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), cuando exceda entre el 10,01% y hasta el 20% del peso bruto máximo autorizado del vehículo.

3. Con multa equivalente de treinta (30) a cuarenta (40) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), cuando exceda en más del 20,01% del peso bruto máximo autorizado del vehículo.

Parágrafo. Para efectos de la determinación de la infracción por sobrepeso y la imposición de la multa, se tendrá en cuenta el margen de tolerancia para la configuración vehicular respectiva.

Artículo 41. Del incumplimiento al régimen tarifario. Quien incumpla el régimen tarifario legalmente establecido será sancionado con multa de veinte (20) a cuarenta (40) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv).

Artículo 42. Serán sancionados con multa de noventa (90) a 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 entornamiento de los vehículos, que evite congestiones o afectaciones a la infraestructura.
3. Otorgar un tratamiento discriminatorio o diferencial a los conductores de los vehículos en el entornamiento.
4. No cumplir con las condiciones especiales para la manipulación o almacenamiento de mercancías peligrosas.
5. Incumplir con las condiciones mínimas de operación establecidas en la normativa aplicable.
6. Aquellas conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación al régimen de obligaciones o prohibiciones contenidas en las normas de transporte, expedidas por las autoridades con potestad para reglamentar el servicio.

Capítulo 6

Sanciones para el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto y Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera

Artículo 43. Serán sancionadas con multa de cinco (5) 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 reportar a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente la relación de los equipos con los cuales se presta el servicio público de transporte, cuando sea requerido.
4. No tener reglamentado el fondo de reposición de acuerdo con lo previsto en la normativa aplicable.
5. No implementar el plan de rodamiento del parque automotor de la empresa, o no reportar el plan de rodamiento semestralmente o su modificación a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente.
6. No presentar oportunamente el reporte mensual de infractores.
7. No mantener en operación los mínimos de capacidad transportadora autorizada.
8. No tener fondo de reposición, ni reportar ante la autoridad competente los valores consignados, excepto las empresas que no tienen la obligación de constituir fondos, de acuerdo con las normas aplicables.

9. 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.
10. No gestionar, obtener o suministrar oportunamente los documentos que respaldan la operación de los vehículos, cuando el propietario, poseedor o tenedor del mismo haya entregado a la empresa, dentro de los términos legales o reglamentarios, la documentación requerida para dicho trámite.
11. Cobrar a los propietarios de los vehículos mayor valor por concepto de pago de la prima de los seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual, al realmente facturado por la compañía de seguros, cuando a ello haya lugar.
12. Negarse, sin justa causa legal, a expedir paz y salvo.
13. Retener, por obligaciones contractuales o sin justa causa legal, los documentos que respaldan la operación de los vehículos.
14. Exigir, constreñir u obligar, directa o indirectamente, a los propietarios de los vehículos vinculados a comprar acciones o participaciones de la empresa.
15. 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.
16. Negarse, sin justa causa, a expedir oportunamente la Planilla de Despacho.
17. Cobrar por la expedición de la Planilla de Despacho.
18. Suscribir los contratos de vinculación de los equipos en condiciones tales que contravengan la normativa aplicable.
19. Exigir, constreñir u obligar, directa o indirectamente, a los propietarios de los vehículos vinculados o a los conductores a presentar y/o comprar seguros o productos adicionales a los establecidos en la normativa aplicable para la operación del transporte. No obstante, las empresas de transporte podrán, de común acuerdo con el propietario, adquirir, con cargo al contrato de vinculación, seguros adicionales que tengan como finalidad asegurar la indemnización de las víctimas de siniestros.
20. 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.
21. 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.
22. Aquellas conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación al régimen de obligaciones o prohibiciones contenidas en las normas de transporte, expedidas por las autoridades con potestad para reglamentar el servicio.

Artículo 44. Serán sancionadas con multa de dieciséis (16) 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 capacitar anualmente a todo el personal de información, vigilancia, aseo, expendedores de tiquetes, conductores y personal afín, en materias relacionadas con la atención integral al pasajero con discapacidad.
2. No contar con el personal capacitado para la atención de personas con discapacidad.
3. No contar con equipos debidamente señalizados o acondicionados o accesibles, según lo establecido en la normativa aplicable, para facilitar el transporte de las personas con discapacidad.
4. No tener en operación el parque automotor mínimo accesible, de acuerdo con la normativa aplicable.
5. No vigilar ni constatar que los conductores estén afiliados al sistema de seguridad social, según lo prevean las disposiciones vigentes sobre la materia.

6. No desarrollar, a través de las entidades autorizadas, los programas de medicina preventiva y capacitación establecidos por el Ministerio de Transporte.
7. No implementar el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, no realizar las evaluaciones médico ocupacionales o no realizar las evaluaciones médicas de aptitud establecidas por los reglamentos o los planes de seguridad, de conformidad con las normas vigentes.
8. No contratar los conductores de los equipos con los cuales se presta el servicio público.
9. Permitir, tolerar, autorizar o exigir una jornada de trabajo a 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. Negarse, sin justa causa, a prestar el servicio a personas con notoria discapacidad o movilidad reducida.
11. 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.

Artículo 45. Serán sancionadas con multa de veinticinco (25) 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. No ejecutar los protocolos, en caso de una emergencia o incidente, para restablecer la normalidad.
2. Permitir la prestación del servicio público de transporte en vehículos que no tengan en perfecto funcionamiento el sistema de señales visuales y audibles permitidas, y el sistema de escape de gases; que no demuestren un estado adecuado de las 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;
3. 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.
4. 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 la licencia de conducción vencida, suspendida o cancelada.
5. Permitir la prestación del servicio excediendo el número de pasajeros, de conformidad con lo establecido en la tarjeta de operación del vehículo.
6. No contar con una ficha técnica de mantenimiento por cada uno de los equipos, que contenga, entre otros requisitos, la identificación del mismo, la fecha de revisión, las reparaciones efectuadas, los reportes, el control y el seguimiento. La ficha no podrá ser objeto de alteraciones o enmendaduras.
7. No suministrar a los usuarios información sobre los servicios ofrecidos, tarifas y horarios, o suministrar información engañosa, errada, inoportuna y/o incompleta.
8. No iniciar la prestación del servicio en el término señalado en el acto administrativo correspondiente.
9. Modificar el nivel de servicio autorizado.
10. Despachar servicios en rutas o recorridos no autorizados.
11. Permitir o tolerar el cambio del recorrido o trazado de la ruta que le ha sido autorizado.
12. Disminuir injustificadamente el servicio autorizado en más de un 50%, de acuerdo con los permisos de operación, por más de quince (15) días consecutivos.
13. Dar uso indebido y/o manejar irregularmente los dineros recaudados para el fondo de reposición, cuando de acuerdo con las normas sea obligatorio disponer de este.
14. No hacer uso de los terminales de transporte para el despacho o llegada de los 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.

15. Negarse sin justa causa a prestar el servicio.

Artículo 46. Serán sancionadas con multa de treinta (30) a cuarenta (40) 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. Permitir el despacho de vehículos o la prestación del servicio público de transporte excediendo la capacidad transportadora autorizada a la empresa.
3. Exigir sumas de dinero por la expedición de paz y salvo para la vinculación o desvinculación de los vehículos, sin perjuicio de las obligaciones contractuales.
4. Alterar la tarifa, cuando esta se encuentre regulada.

Artículo 47. Serán sancionados los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte público terrestre automotor mixto con Zonas de Operación Regional y de los vehículos de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera con multa de tres (3) a ocho (8) 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 respaldan la operación de los equipos.
3. No portar la Planilla de Despacho en las rutas autorizadas.
4. No portar la planilla de viaje ocasional cuando se presta el servicio en rutas no autorizadas a la empresa.
5. No portar la Tarjeta de Operación, o portarla vencida o cuando hubiese quedado sin efectos por la desvinculación del vehículo.
6. No retirar los distintivos de la empresa de la cual se desvincula.
7. No hacer el aporte correspondiente al fondo de reposición, cuando de acuerdo con el reglamento corresponda.
8. Aquellas conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación al régimen de obligaciones o prohibiciones contenidas en las normas de transporte, expedidas por las autoridades con potestad para reglamentar el servicio.

Capítulo 7

Sanciones para el Transporte Terrestre Automotor Especial de Pasajeros

Artículo 48. Serán sancionadas con multa de cinco (5) 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.
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 a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente, en los plazos determinados, la relación actualizada del equipo con el cual presta el servicio público de transporte.

4. Permitir la prestación del servicio público de transporte en vehículos sin Tarjeta de Operación, o sin portarla en el vehículo o con esta vencida.
5. No implementar el plan de rodamiento del parque automotor de la empresa, o no reportar el plan de rodamiento en los plazos determinados o su modificación a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente.
6. Permitir la prestación del servicio público de transporte excediendo la capacidad transportadora autorizada.
7. No mantener en operación los mínimos de capacidad transportadora autorizada, en un término de 120 días calendario o más.
8. Permitir la operación de los vehículos vinculados, sin portar los distintivos de la empresa o los señalados en las disposiciones legales o reglamentarias vigentes sobre la materia.
9. 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 de administración de la flota.
10. No gestionar, obtener o suministrar oportunamente los documentos que respaldan la operación de los vehículos, cuando el propietario, poseedor o tenedor del mismo haya entregado a la empresa la documentación requerida para dicho trámite, dentro de los términos legales o reglamentarios.
11. Cobrar a los propietarios de los vehículos mayor valor por concepto de pago de la prima de los seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual, al realmente facturado por la compañía de seguros, cuando a ello haya lugar.
12. Exigir documentos adicionales a los establecidos en la normativa aplicable para el trámite de los documentos que respaldan la operación de transporte.
13. Retener, por obligaciones contractuales o sin justa causa legal, los documentos que respaldan la operación de los vehículos.
14. Negarse, sin justa causa legal, a expedir paz y salvo.
15. No suscribir los contratos de vinculación y/o administración de flota de los equipos, conforme a los parámetros establecidos en la normativa aplicable.
16. Exigir, constreñir u obligar, directa o indirectamente, a los propietarios de los vehículos vinculados, a comprar acciones o participaciones de la empresa.
17. 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 normativa aplicable para la operación del transporte. No obstante, las empresas de transporte podrán, de común acuerdo con el propietario, adquirir, con cargo al contrato de vinculación, seguros adicionales que tengan como finalidad asegurar la indemnización de las víctimas de siniestros.
18. Exigir sumas de dinero por la expedición de paz y salvo para la vinculación o desvinculación de los vehículos.
19. Negarse, sin justa causa, a expedir oportunamente el extracto de contrato.
20. Cobrar por la expedición del extracto de contrato.
21. Alterar la tarifa, cuando esta se encuentre regulada.
22. No tener implementado el programa de reposición, ni reportar ante la autoridad competente los valores consignados, cuando las normas lo establezcan como obligatorio.
23. Aquellas conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación al régimen de obligaciones o prohibiciones contenidas en las normas de transporte, expedidas por las autoridades con potestad para reglamentar el servicio.

Parágrafo. Las anteriores infracciones y sanciones 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 de transporte escolar; a los particulares que expresa y excepcionalmente

estén autorizados para prestar este servicio en vehículos de servicio particular de acuerdo con la normativa aplicable, y a los establecimientos educativos que tengan sus propios vehículos.

Artículo 49. Serán sancionadas con multa de quince (15) a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte terrestre automotor especial, que incurran en las siguientes infracciones:

1. No contar con equipos debidamente señalizados o acondicionados o accesibles, según lo establecido en la normativa aplicable, para facilitar el transporte de las personas con discapacidad.
2. 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.
3. No tener en operación el parque automotor mínimo accesible, de acuerdo con la normativa aplicable.
4. 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 la tipología del respectivo vehículo permita el transporte del animal en forma adecuada.
5. No contar con el personal capacitado para la atención de personas con discapacidad.
6. Negarse, sin justa causa, a prestar el servicio a personas con notoria discapacidad o movilidad reducida.
7. Permitir y/o prestar el servicio de transporte a personas en condición de discapacidad en vehículos no acondicionados, accesibles y homologados, de acuerdo con lo previsto en la normativa aplicable.
8. No afiliarse al sistema de seguridad social a los conductores, según lo prevean las disposiciones vigentes sobre la materia.
9. No desarrollar, a través de las entidades autorizadas, los programas de medicina preventiva y capacitación establecidos por el Ministerio de Transporte.
10. No contratar directamente los conductores de los equipos con los cuales se presta el servicio público.
11. Permitir, tolerar, autorizar o exigir una jornada de trabajo a 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 implementar el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, no realizar las evaluaciones médico ocupacionales o no realizar las evaluaciones médicas de aptitud establecidas por los reglamentos o los planes de seguridad, de conformidad con las normas vigentes.
13. 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 con lo previsto en la ley.

Parágrafo. Las anteriores infracciones y sanciones 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 de transporte escolar; a los particulares que expresa y excepcionalmente estén autorizados para prestar este servicio en vehículos de servicio particular de acuerdo con la normativa aplicable, y a los establecimientos educativos que tengan sus propios vehículos.

Artículo 50. Serán sancionadas con multa de veinticinco (25) a treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte terrestre automotor especial, que incurran en las siguientes infracciones:

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

2. Prestar el servicio de transporte escolar, sin acompañante mayor de edad con capacitación mínima en primeros auxilios.
3. Permitir la prestación del servicio público de transporte en vehículos que no tengan en perfecto funcionamiento el sistema de señales visuales y audibles permitidas, y el sistema de escape de gases; que no demuestren un estado adecuado de las 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;
4. 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. 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 la licencia de conducción vencida, suspendida o cancelada.
6. No contar con una ficha técnica de mantenimiento por cada uno de los equipos, que contenga, entre otros requisitos, la identificación del mismo, la fecha de revisión, las reparaciones efectuadas, los reportes, el control y el seguimiento. La ficha no podrá ser objeto de alteraciones o enmendaduras.
7. No suministrar a los usuarios información sobre los servicios ofrecidos o suministrar información engañosa, errada, inoportuna y/o incompleta.
8. No contar con el dispositivo, sistema o instrumento de control de velocidad que exija la ley o tenerlo en mal estado de funcionamiento.
9. No contar con el sistema de comunicaciones bidireccional exigido para la operación del servicio, o tenerlo en mal estado de funcionamiento.
10. Permitir la prestación del servicio sin llevar el Extracto del Contrato, debida y totalmente diligenciado por la empresa, o llevarlo con tachaduras o enmendaduras.
11. Despachar servicios sin cumplir con las disposiciones legales o reglamentarias.
12. Permitir la prestación del servicio, llevando pasajeros de pie o excediendo la capacidad autorizada en número de pasajeros establecida en la tarjeta de operación.

Parágrafo. Las anteriores infracciones y sanciones 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 de transporte escolar; a los particulares que expresa y excepcionalmente estén autorizados para prestar este servicio en vehículos de servicio particular de acuerdo con la normativa aplicable, y a los establecimientos educativos que tengan sus propios vehículos.

Artículo 51. Serán sancionadas con multa de cincuenta (50) a setenta (70) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte terrestre automotor especial, que incurran en las siguientes infracciones:

1. Expedir un extracto de contrato sin tener un contrato que lo soporte.
2. No haber suscrito los contratos que sustenten la capacidad transportadora.

Artículo 52. Serán sancionados con multa de cinco (5) 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 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 tenerlo en mal estado de funcionamiento.
3. No aportar oportunamente los documentos necesarios para tramitar los documentos que respaldan 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 llevarlo con tachaduras o enmendaduras.
7. Aquellas conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación al régimen de obligaciones o prohibiciones contenidas en las normas de transporte, expedidas por las autoridades con potestad para reglamentar el servicio.

Artículo 53. Serán sancionados con multa entre diez (10) y quince (15) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), las personas contratantes del servicio público de Transporte Terrestre Automotor Especial, que incurran en las siguientes infracciones:

1. Contratar o permitir la prestación del servicio público de Transporte Terrestre Automotor Especial, con empresas o personas no habilitadas en esta modalidad.
2. Contratar la prestación del servicio directamente con el propietario, poseedor, locatario o tenedor de un vehículo de servicio público o de servicio particular.
3. No cancelar el valor de la contratación, dentro de los plazos previstos en la Ley o en el contrato del servicio público de Transporte Especial.
4. Prestar su nombre y/o firma para violar los procesos de contratación de este servicio público.

Capítulo 8

Sanciones para el transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros

Artículo 54. Serán sancionadas con multa de cinco (5) 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 a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente, en los plazos determinados, la relación del equipo con el cual presta el servicio público de transporte.
4. Permitir la operación de los vehículos vinculados, sin portar los distintivos de la empresa o los señalados en las disposiciones legales o reglamentarias vigentes sobre la materia.
5. No implementar el plan de rodamiento del parque automotor de la empresa, o no reportar el plan de rodamiento en los plazos establecidos o su modificación a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente.
6. Permitir la prestación del servicio público de transporte en vehículos sin Tarjeta de Operación, sin portarla en el vehículo o con esta vencida.
7. Permitir la prestación del servicio público de transporte excediendo la capacidad transportadora autorizada.
8. No mantener en operación los mínimos de capacidad transportadora autorizada.
9. No tener en operación el parque automotor mínimo accesible, de acuerdo con la normativa aplicable.
10. No tener constituido fondo de reposición de acuerdo con la normativa aplicable.
11. Dar uso indebido y/o manejar irregularmente los dineros recaudados para el fondo de reposición, contrariando lo que para el efecto determine la normativa aplicable.

12. 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.
13. No gestionar, obtener o suministrar oportunamente los documentos que respaldan 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.
14. 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.
15. Negarse, sin justa causa legal, a expedir los paz y salvos.
16. No suscribir los contratos de vinculación de los equipos, conforme a los parámetros establecidos en la normativa aplicable.
17. Retener, por obligaciones contractuales o sin justa causa legal, los documentos que respaldan la operación de los vehículos.
18. Exigir, constreñir u obligar, directa o indirectamente, a los propietarios de los vehículos vinculados a comprar acciones o participaciones de la empresa.
19. Exigir sumas de dinero por la expedición de paz y salvo, para la vinculación o desvinculación de los vehículos.
20. Exigir, constreñir u obligar, directa o indirectamente, a los propietarios de los vehículos vinculados o a los conductores a presentar y/o comprar seguros o productos adicionales a los establecidos en la normativa aplicable para la operación del transporte. No obstante las empresas de transporte podrán, de común acuerdo con el propietario, adquirir, con cargo al contrato de vinculación, seguros adicionales que tengan como finalidad asegurar la indemnización de las víctimas de siniestros.
21. Negarse, sin justa causa, a expedir oportunamente la Planilla de Despacho.
22. Cobrar por la expedición de la Planilla de Despacho.
23. No suscribir los contratos de vinculación de los equipos.
24. Aquellas conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación al régimen de obligaciones o prohibiciones contenidas en las normas de transporte, expedidas por las autoridades con potestad para reglamentar el servicio.

Artículo 55. Serán sancionadas con multa de quince (15) a veinte (20) 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 capacitar anualmente a todo el personal de información, vigilancia, aseo, expendedores de tiquetes, conductores y personal afín, en materias relacionadas con la atención integral al pasajero con discapacidad.
2. Pactar con los conductores esquemas con mecanismos de remuneración que incentiven la competencia con otros conductores en la vía.
3. 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 la tipología del respectivo vehículo permitan el transporte del animal en forma adecuada.
4. No contar con el personal capacitado para la atención de personas con discapacidad.
5. No contar con equipos debidamente señalizados o acondicionados o accesibles, según lo establecido en la normativa aplicable, para facilitar el transporte de las personas con discapacidad.
6. Negarse, sin justa causa, a prestar el servicio a personas con notoria discapacidad o movilidad reducida.
7. No tener en operación el parque automotor mínimo accesible, de acuerdo con la normativa aplicable.

8. No desarrollar, a través de las entidades autorizadas, los programas de medicina preventiva y capacitación establecidos por el Ministerio de Transporte.
9. No implementar el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, no realizar las evaluaciones médico ocupacionales o no realizar las evaluaciones médicas de aptitud establecidas por los reglamentos o los planes de seguridad, de conformidad con las normas vigentes.
10. No contratar directamente los conductores de los equipos con los cuales se presta el servicio público.
11. No vigilar ni constatar que los conductores de los equipos vinculados estén afiliados al sistema de seguridad social, según lo prevean las disposiciones vigentes sobre la materia.
12. Permitir, tolerar, autorizar o exigir una jornada de trabajo a 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.

Artículo 56. Serán sancionadas con multa de veinticinco (25) a treinta (30) 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 asumir una conducta diligente en caso de una emergencia o incidente, para contrarrestar las causas que la originaron, reducir los riesgos o restablecer la normalidad.
2. Permitir la prestación del servicio público de transporte en vehículos que no tengan en perfecto funcionamiento el sistema de señales visuales y audibles permitidas, y el sistema de escape de gases; que no demuestren un estado adecuado de las 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.
3. 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.
4. 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 la licencia de conducción vencida, suspendida o cancelada.
5. 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 correspondiente.
6. No contar con una ficha técnica de mantenimiento por cada uno de los equipos, que contenga, entre otros requisitos, la identificación del mismo, la fecha de revisión, las reparaciones efectuadas, los reportes, el control y el seguimiento. La ficha no podrá ser objeto de alteraciones o enmendaduras.
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 suministrar a los usuarios información sobre los servicios ofrecidos, tarifas y horarios, o suministrar información engañosa, errada, inoportuna y/o incompleta.
9. Modificar el nivel de servicio autorizado.
10. Incumplir las condiciones de la autorización que haya otorgado la autoridad de transporte a los convenios de colaboración empresarial o a los acuerdos comerciales.
11. Permitir la prestación del servicio excediendo el número de pasajeros, de conformidad con lo establecido en la tarjeta de operación del vehículo.
12. Despachar servicios en rutas o recorridos no autorizados.
13. Permitir o tolerar el cambio del recorrido o trazado de la ruta que le ha sido autorizado.
14. Disminuir injustificadamente el servicio autorizado en más de un 50%, de acuerdo con los permisos de operación, por más de quince (15) días consecutivos.

15. 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.

Artículo 57. Serán sancionados los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte de pasajeros urbanos colectivos municipales, distrital o metropolitano, con multa de cinco (5) 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 respaldan la operación de los vehículos.
3. Negarse a operar el vehículo sin causa justificada.
4. No portar la Planilla de Despacho en las rutas autorizadas.
5. No portar los documentos que respaldan la operación de los vehículos.
6. No portar la Tarjeta de Operación, portarla vencida o cuando hubiese quedado sin efectos por la desvinculación del vehículo.
7. Negarse sin justa causa a prestar el servicio.
8. No retirar los distintivos de la empresa de la cual se desvincula.
9. No hacer el aporte correspondiente al fondo de reposición, cuando a ello haya lugar, de acuerdo con lo previsto en la normativa aplicable.
10. Aquellas conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación al régimen de obligaciones o prohibiciones contenidas en las normas de transporte, expedidas por las autoridades con potestad para reglamentar el servicio.

Capítulo 9

Sanciones para el Transporte Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi

Artículo 58. Serán sancionadas con multa de cinco (5) 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. 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.
5. 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.
6. Permitir la prestación del servicio público de transporte en vehículos sin Tarjeta de Operación, sin portarla en el vehículo o con esta vencida.
7. 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.
8. No gestionar, obtener o suministrar oportunamente los documentos que respaldan la operación de los vehículos, cuando el propietario, poseedor o tenedor del mismo haya entregado a la empresa, dentro de los términos legales o reglamentarios, la documentación requerida para dicho trámite.

9. 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.
10. Retener, por obligaciones contractuales o sin justa causa legal, los documentos que respaldan la operación de los vehículos.
11. Negarse, sin justa causa legal, a expedir paz y salvo.
12. 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 Ministerio de Transporte para esta modalidad de servicio.
13. No suscribir los contratos de vinculación de los equipos conforme a los parámetros establecidos en la normativa aplicable.
14. Exigir, constreñir u obligar, directa o indirectamente, a los propietarios de los vehículos vinculados a comprar acciones o participaciones de la empresa.
15. Exigir, constreñir u obligar, directa o indirectamente, a los propietarios de los vehículos vinculados o a los conductores a presentar y/o comprar seguros adicionales a los establecidos en la normativa aplicable para la operación del transporte. No obstante, las empresas de transporte podrán, de común acuerdo con el propietario, adquirir, con cargo al contrato de vinculación, seguros adicionales que tengan como finalidad asegurar la indemnización de las víctimas de siniestros.
16. Exigir sumas de dinero por la expedición de paz y salvo, para la vinculación o desvinculación de los vehículos.
17. Aquellas conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación al régimen de obligaciones o prohibiciones contenidas en las normas de transporte, expedidas por las autoridades con potestad para reglamentar el servicio.

Artículo 59. Serán sancionadas con multa de dieciséis (16) a veinticinco (25) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte individual de pasajeros en vehículos taxi, que incurran en las siguientes infracciones:

1. 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 la tipología del respectivo vehículo permitan el transporte del animal en forma adecuada.
2. No vigilar ni constatar que los conductores estén afiliados al sistema de seguridad social, según lo prevean las disposiciones vigentes sobre la materia
3. No capacitar anualmente a todo el personal de 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.
5. Negarse, sin justa causa, a prestar el servicio a personas con notoria discapacidad o movilidad reducida.
6. No contar con equipos debidamente señalizados o acondicionados o accesibles, según lo establecido en la normativa aplicable, para facilitar el transporte de las personas con discapacidad.
7. Permitir la prestación del servicio excediendo el número de pasajeros, de conformidad con lo establecido en la tarjeta de operación del vehículo.
8. Alterar la tarifa, cuando esta se encuentre regulada.
9. No implementar el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, no realizar las evaluaciones médico ocupacionales o no realizar las evaluaciones médicas de aptitud establecidas por los reglamentos o los planes de seguridad, a través de Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud u organismos de apoyo que cuenten con habilitación por parte de los ministerios de Transporte y Salud y Protección Social, así como con acreditación en la norma técnica médica que para tal efecto expidan los referidos ministerios.

Artículo 60. Serán sancionadas con multa de veinte (20) 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. No asumir una conducta diligente en caso de una emergencia o incidente, para contrarrestar las causas que la originaron, reducir los riesgos o restablecer la normalidad.
2. No suministrar a los usuarios información sobre los servicios ofrecidos, tarifas y horarios, o suministrar información engañosa, errada, inoportuna y/o incompleta.
3. Permitir la prestación del servicio público de transporte en vehículos que no tengan en perfecto funcionamiento el sistema de señales visuales y audibles permitidas, y el sistema de escape de gases; que no demuestren un estado adecuado de las 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
4. 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. 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 la licencia de conducción vencida, suspendida o cancelada.
6. No contar con una ficha técnica de mantenimiento por cada uno de los equipos, que contenga, entre otros requisitos, la identificación del mismo, la fecha de revisión, las reparaciones efectuadas, los reportes, el control y el seguimiento. La ficha no podrá ser objeto de alteraciones o enmendaduras.

Artículo 61. Serán sancionados con multa de uno (1) a 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 retirar los distintivos de la empresa de la cual se desvincula.
3. No portar la Tarjeta de Operación, portarla vencida o cuando hubiese quedado sin efectos por la desvinculación del vehículo.
4. No portar los documentos de transporte que respaldan la operación de los equipos.
5. No aportar oportunamente los documentos necesarios para tramitar los documentos que respaldan la operación de los equipos.
6. Aquellas conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación al régimen de obligaciones o prohibiciones contenidas en las normas de transporte, expedidas por las autoridades con potestad para reglamentar el servicio.

Capítulo 10

Sanciones para los sistemas Integrados de Transporte Masivo, Estratégicos de Transporte Público, Integrados de Transporte Público e Integrados de Transporte Regional

Artículo 62. Serán sancionadas con multa de cincuenta (50) a setenta (70) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas operadoras de Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Estratégicos de Transporte Público, Integrados de Transporte Público e Integrados de Transporte Regional, cuando incurran en las siguientes conductas.

1. No demostrar ni mantener el aseguramiento de calidad en la prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros, conforme lo establece la normativa aplicable.

2. 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.
3. Establecer como fuente de sostenimiento de la empresa la afiliación de vehículos.
4. No administrar, operar y programar flota destinada a la prestación del servicio.
5. No dar cumplimiento a los planes de operación y programación, acción o mejoramiento aprobados por la autoridad competente.

Artículo 63. Serán sancionadas con multa de cien (100) a ciento treinta (130) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas operadoras de Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Estratégicos de Transporte Público, Integrados de Transporte Público e Integrados de Transporte Regional, cuando incurran en las siguientes conductas:

1. No afiliarse al sistema de seguridad social a los conductores de los equipos, según lo prevean las disposiciones vigentes sobre la materia, cuando otra autoridad no lo hubiese sancionado por los mismos hechos.
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.
5. No contratar directamente los conductores de los equipos con los cuales se presta el servicio público.
6. Pactar con los conductores esquemas con mecanismos de remuneración que incentiven la competencia con otros conductores en la vía.
7. Realizar acuerdos o convenios que, directa o indirectamente, deriven en afectaciones a la prestación del servicio de transporte.
8. Permitir, tolerar, autorizar o exigir una jornada de trabajo a 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.
9. No contar con equipos debidamente señalizados, o acondicionados o accesibles según lo establecido en la normativa aplicable, para facilitar el transporte de las personas con discapacidad.
10. Negarse, sin justa causa, a prestar el servicio a personas con notoria discapacidad o movilidad reducida.
11. No implementar el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, no realizar las evaluaciones médico ocupacionales o no realizar las evaluaciones médicas de aptitud establecidas por los reglamentos o los planes de seguridad, de conformidad con las normas vigentes.
12. Aquellas conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación al régimen de obligaciones o prohibiciones contenidas en las normas de transporte, expedidas por las autoridades con potestad para reglamentar el servicio.

Artículo 64. Serán sancionadas con multa de ciento cincuenta (150) a doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas operadoras de Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Estratégicos de Transporte Público, Integrados de Transporte Público e Integrados de Transporte Regional, cuando incurran en las siguientes conductas:

1. No cumplir con los niveles de servicio específicos en cuanto a cobertura, frecuencias y tipología vehicular.
2. 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.

3. 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 la licencia de conducción vencida, suspendida o cancelada.
4. Prestar el servicio con vehículos que no se encuentren en adecuadas condiciones de funcionamiento y seguridad.
5. Permitir la prestación del servicio en vehículos conducidos por personas que hayan consumido alcohol o que estén bajo efectos de sustancias psicoactivas.
6. No dar cumplimiento a los cronogramas de vinculación de la flota requerida para la prestación del servicio.
7. Permitir que el conductor aprovisione o manipule el vehículo con gasolina, ACPM o gas propano, cuando lleve pasajeros en su interior.

Artículo 65. Serán sancionados con multa de entre noventa (90) y cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los entes gestores de Sistemas Integrados De Transporte Masivo, Estratégicos de Transporte Público, Integrados de Transporte Público e Integrados de Transporte Regional, cuando incurran en las siguientes conductas:

1. No administrar ni ejecutar los recursos aportados por la Nación o 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 los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Estratégicos de Transporte Público, Integrados de Transporte Público e integrados de transporte regional.
3. No permitir ni suministrar información necesaria para el seguimiento a los convenios de cofinanciación por parte de los ministerios de Transporte y Hacienda y Crédito Público, de acuerdo con sus competencias.
4. No ejecutar el manejo financiero del proyecto de acuerdo con los principios y normas de contabilidad generalmente aceptados en Colombia.
5. No adoptar las decisiones que correspondan frente a los incumplimientos de los operadores del servicio, así como de los operadores de recaudo.
6. Destinar los recursos de la tarifa a componentes que no se encuentran previstos en los contratos vigentes.
7. No adoptar las medidas conducentes a lograr la accesibilidad y cobertura del servicio.
8. Aquellas conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación al régimen de obligaciones o prohibiciones contenidas en las normas de transporte, expedidas por las autoridades con potestad para reglamentar el servicio.

Artículo 66. Serán sancionadas con multa de noventa (90) a cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas operadoras de recaudo, del sistema de gestión y control de flota, y del Sistema de Información al usuario de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Estratégicos de Transporte Público, Integrados de Transporte Público e Integrados de Transporte Regional, cuando incurran en las siguientes conductas:

1. No prestar el servicio de recaudo en las condiciones de atención y cobertura requeridas para la adecuada prestación del servicio de transporte.
2. No contar con información veraz y oportuna respecto de los viajes y transacciones realizadas dentro del sistema.
3. 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.

4. No contar con los equipos (software, hardware, mecanismos de control centralizados e integrados) requeridos para la prestación del servicio en condiciones adecuadas de funcionamiento.
5. Aquellas conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación al régimen de obligaciones o prohibiciones contenidas en las normas de transporte, expedidas por las autoridades con potestad para reglamentar el servicio.

Capítulo 11

Sanciones para el Transporte por Cable

Artículo 67. Las empresas de servicio público de transporte por cable serán sancionados con multa de cuarenta (40) a sesenta (60) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), cuando incurran en las siguientes conductas:

1. No informar a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente cualquier cambio de sede o domicilio.
2. No demostrar y mantener el aseguramiento de calidad en la prestación del servicio público de transporte por cable, conforme lo establece la normativa aplicable.
3. Aquellas conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación al régimen de obligaciones o prohibiciones contenidas en las normas de transporte, expedidas por las autoridades con potestad para reglamentar el servicio.

Artículo 68. Las empresas de servicio público de transporte por cable serán sancionados con multa de ochenta (80) a cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), cuando incurran en las siguientes conductas:

1. No afiliar a los operadores de los equipos vinculados al sistema de seguridad social, según lo prevean las disposiciones vigentes sobre la materia, cuando otra autoridad no lo hubiese sancionado por los mismos hechos.
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.
5. No contratar directamente los operadores de los equipos con los cuales se presta el servicio público.
6. Permitir, tolerar, autorizar o exigir una jornada de trabajo a 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 en la normativa aplicable, 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 implementar el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, no realizar las evaluaciones médico ocupacionales o no realizar las evaluaciones médicas de aptitud establecidas por los reglamentos o los planes de seguridad, de conformidad con las normas vigentes.

Artículo 69. Las empresas de servicio público de transporte por cable serán sancionados con multa de ciento ochenta (180) a doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) cuando incurran 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, la fecha de revisión, las reparaciones efectuadas, los reportes, el control y el seguimiento. La ficha no podrá ser objeto de alteraciones o enmendaduras.
4. No contar con los manuales de operación y seguridad exigidos por la normativa 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 el sistema de mantenimiento preventivo y correctivo de los equipos.
7. No contar los equipos con las especificaciones técnico-mecánicas que exigen las normas internacionales y del fabricante,
8. No contar los equipos con las especificaciones técnicas del circuito, las cuales deben corresponderse con el equipo.
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.

Capítulo 12

Sanciones para los servicios conexos al transporte

Artículo 70. Serán sancionadas con multa de doscientos (200) a trescientos (300) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las sociedades portuarias que incurran en las siguientes conductas:

1. Fijar las tarifas o modificarlas sin tener en cuenta los parámetros fijados por la normativa aplicable o por fuera de los valores fijados en esta, cuando se encuentren reguladas.
2. Fijar la tarifa o modificarla sin dar aviso previo a la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura, de acuerdo con lo que establezca la normativa aplicable.
3. Aplicar tarifas de manera discriminatoria, en contravía de los intereses de los usuarios, sin perjuicio de la competencia asignada por la ley a la Superintendencia de Industria y Comercio.
4. Cobrar tarifas que no cubran los gastos de operación de la sociedad portuaria, sin perjuicio de la competencia asignada por la ley a la Superintendencia de Industria y Comercio.
5. Prestar, de manera gratuita o a precios o tarifas inferiores al costo, servicios adicionales a los que establece la tarifa, sin perjuicio de la competencia asignada por la ley a la Superintendencia de Industria y Comercio.
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 usuario con discapacidad.
7. No realizar la señalización y adecuación apropiada de sus instalaciones para el desplazamiento de personas con discapacidad.
8. Realizar cualquier actividad que viole el Estatuto de Puertos Marítimos o sus reglamentos.
9. Aquellas conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación al régimen de obligaciones o prohibiciones contenidas en las normas de transporte, expedidas por las autoridades con potestad para reglamentar el servicio.

Artículo 71. Serán sancionadas con multa de trescientos un (301) a quinientos (500) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las sociedades portuarias que incurran en las siguientes conductas:

1. Realizar sus actividades en contravía de la normativa que regula su actividad.
2. Realizar actividades portuarias sin tener aprobado el Reglamento Técnico de Operaciones.
3. No dar cumplimiento a las leyes o actos administrativos dictados especialmente para las sociedades portuarias por parte de las autoridades competentes.
4. No dar cumplimiento a las normas y reglamentos internacionales ratificados por Colombia.

Artículo 72. Serán sancionadas con multa de quinientos un (501) a mil (1.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las sociedades portuarias que incurran en alguna de las siguientes conductas.

1. No contar con las instalaciones y la infraestructura necesaria para atender la demanda de sus servicios.
2. Prestar servicios por fuera de sus instalaciones y/o diferentes a los relacionados con las actividades portuarias que le han sido autorizadas.

Artículo 73. Serán sancionadas con multa de setenta y cinco (75) a ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los operadores portuarios que incurran en las siguientes conductas:

1. Realizar sus actividades por fuera de las zonas autorizadas por la autoridad competente.
2. Fijar las tarifas o modificarlas sin tener en cuenta los parámetros fijados en la normativa aplicable o por fuera de los valores fijados en esta, cuando se encuentren reguladas.
3. Aplicar tarifas de manera discriminatoria en contravía de los intereses de sus usuarios, sin perjuicio de la competencia asignada por la ley a la Superintendencia de Industria y Comercio.
4. Cobrar tarifas que no cubra los gastos de operación, sin perjuicio de la competencia asignada por la ley a la Superintendencia de Industria y Comercio.
5. Prestar, de manera gratuita o a precios o tarifas inferiores al costo, servicios adicionales a los que establece la tarifa, sin perjuicio de la competencia asignada por la ley a la Superintendencia de Industria y Comercio.
6. Realizar cualquier actividad que viole el Estatuto de Puertos Marítimos o sus reglamentos.
5. Realizar sus actividades en contravía de las normas que regulan su actividad
6. Realizar actividades portuarias en contravía del Reglamento Técnico de Operaciones del respectivo puerto.
7. No dar cumplimiento a las leyes o actos administrativos dictados especialmente para los operadores portuarios por parte de las autoridades competentes.
8. No contar con condiciones, equipos e instalaciones necesarias para atender los servicios que ofrece.
9. Aquellas conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación al régimen de obligaciones o prohibiciones contenidas en las normas de transporte, expedidas por las autoridades con potestad para reglamentar el servicio.

Artículo 74. Serán sancionados con multa de quince (15) a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las terminales de transporte que incurran en las siguientes conductas:

1. No contar o tener en deficiente estado los accesos externos que conducen a la instalación del terminal o no contar con la señalización informativa y preventiva para evacuación de emergencia, cuando esté obligado a ello.
2. No contar o tener en deficiente estado los servicios de baños, mobiliario y equipamientos para atención de los usuarios
3. No contar con programas de promoción de los servicios, prestados por la terminal al usuario.
4. No contar con los sistemas de monitoreo idóneo y planes de seguridad en la terminal de pasajeros.

5. No tener medios de información en funcionamiento en sala y en el terminal.
6. No contar o estar en mal estado la infraestructura para la circulación y la prestación de servicios para personas con discapacidad física, limitada movilidad o talla pequeña, cuando esté obligado a ello.
7. No tener en buen estado o tener en condiciones deficientes 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; y la iluminación en las áreas de operación.
8. No distribuir en igualdad de condiciones las áreas operativas dentro de las instalaciones del terminal, de forma tal que se garantice el buen servicio a los usuarios.
9. 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.
10. No permitir, al interior del terminal, el desempeño de sus funciones a las autoridades de transporte y tránsito, respecto del control de la operación y, en general, de la actividad transportadora.
11. No expedir oportunamente el documento que acredita el pago de la tasa de uso al vehículo despachado desde la terminal de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera cuando se haya cancelado la respectiva tasa de uso.
12. 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.
13. Aquellas conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas de transporte. La sanción a imponer, de conformidad con lo dispuesto en el presente artículo, deberá ser razonable y proporcional a la violación.

Artículo 75. Serán sancionados con multa de treinta (30) a cuarenta (40) 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 desarrollar, a través de las entidades autorizadas, los programas de medicina preventiva establecidos por el reglamento respectivo.
3. No contar con el personal operativo dependiente de la Terminal de Transporte capacitado para la atención de personas con discapacidad.
4. Permitir, dentro de las instalaciones de las terminales, el pregoneo de los servicios o rutas que prestan las empresas transportadoras.
5. No realizar la señalización y adecuación apropiada de sus instalaciones para el desplazamiento de personas con discapacidad, de acuerdo a la normatividad vigente, dichas adecuaciones deberán ser razonables y progresivas.
6. No operar el terminal de acuerdo con los criterios establecidos en la normativa aplicable.
7. Cobrar a los operadores sumas de dinero diferentes a las generadas por concepto de arrendamiento, recaudo y control de los Programas de Medicina Preventiva, y pruebas de control de alcoholimetría y sustancias psicoactivas a conductores despachados desde esas terminales.

Artículo 76. Serán sancionados con multa de sesenta (60) a ochenta (80) salarios mínimos legales mensuales (smlmv) las terminales de transporte que incurran en las siguientes conductas:

1. No cumplir con los reglamentos establecidos para los programas de medicina preventiva relacionados con 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.
2. No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento aprobados por la autoridad competente.

3. No contar con los servicios básicos para el correcto y adecuado funcionamiento de las instalaciones y de las unidades de emergencia para operación de los sistemas básicos de seguridad o tenerlas en condiciones deficientes.
4. No cobrar las tasas de uso fijadas por el Ministerio de Transporte o las que se establezcan de mutuo acuerdo, cuando el Ministerio de Transporte no las fije.
5. 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.

Artículo 77. Serán sancionadas con multas entre ochenta (80) y cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes las entidades desintegradoras de vehículos automotores que incurran en las siguientes infracciones:

1. No cumplir con las especificaciones contenidas en las 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 que se presenten 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 o no mantener disponibles los documentos, discos ópticos y demás herramientas contentivas que registren la información sobre los procesos de desintegración vehicular, para las autoridades que lo requieran en el ejercicio de sus competencias. Estos documentos deben cumplir con los aspectos que establezcan los Ministerios de Transporte y de Ambiente y Desarrollo Sostenible..
6. No mantener vigentes los permisos, el certificado de calidad, las autorizaciones y los demás registros propios de su actividad, exigidas por las entidades de control y demás autoridades competentes.
7. No contar o no mantener vigente el Certificado de Gestión de Calidad NTC-ISO-9001; expedido por un Organismo de Certificación acreditado ante el Subsistema Nacional de Calidad, en el cual se haga énfasis en el cumplimiento de los requisitos legales, en particular los establecidos en la norma que los regula.
8. Aquellas conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación al régimen de obligaciones o prohibiciones contenidas en las normas de transporte, expedidas por las autoridades con potestad para reglamentar el servicio.

Artículo 78. Serán sancionadas con multas de cien (100) a ciento treinta (130) salarios mínimos legales mensuales vigentes las desintegradoras de vehículos automotores que incurran en las siguientes infracciones:

1. No adelantar el proceso de desintegración vehicular con estricta atención a lo establecido en la normativa expedida por el Ministerio de Transporte, en la normativa ambiental vigente y en el Manual ambiental para la desintegración vehicular que adopte el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.
2. Hacer un uso inadecuado del permiso para el registro y cargue de información en el 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 ni 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 este sea inhabilitado definitivamente en las condiciones establecidas en la norma aplicable.
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 previstos en la reglamentación.

Artículo 79. Serán sancionados con multas de noventa (90) a cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes los proveedores de tarjetas preimpresas o láminas de seguridad y/o quienes elaboran y personalizan las especies venales, que incurran en las siguientes infracciones:

1. No informar al Ministerio de Transporte y demás autoridades competentes las modificaciones que se presenten en la información acreditada para obtener su habilitación o registro.
2. No atender las instrucciones impartidas por el Ministerio de Transporte u otra autoridad competente.
3. No utilizar ni expedir especies venales en las tarjetas preimpresas asignadas.
4. No facilitar ni colaborar con las autoridades que ejercen inspección, vigilancia y control, para el cumplimiento de estas funciones.
5. No reportar al sistema RUNT toda la información que este exija.
6. Aquellas conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación al régimen de obligaciones o prohibiciones contenidas en las normas de transporte, expedidas por las autoridades con potestad para reglamentar el servicio.
7. Incumplir las normas establecidas por el Ministerio de Transporte y las normas que regulan su actividad.

Artículo 80. Serán sancionados con multas de ciento treinta (130) a ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes los proveedores de tarjetas preimpresas o 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 respectiva 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 le ha sido suministrada por la autoridad de tránsito o transporte, para la realización de los procesos contratados.
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 correspondientes.

Capítulo 13 **Concesionarios de infraestructura**

Artículo 81. Serán sancionados con multa de doscientos (200) a 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 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.
2. Incumplir la normativa técnica establecida para el servicio público de transporte, su infraestructura, servicios conexos y complementarios definidos en la presente ley y demás normas que la reglamenten.
3. Realizar cobros sin la autorización legal y/o contractual a los usuarios del servicio público de transporte.
4. Las demás que constituyan violación a las normas de transporte o infraestructura. La sanción a imponer, de conformidad con lo dispuesto en el presente artículo, deberá ser razonable y proporcional a la violación.

Parágrafo. Esta sanción no es aplicable a los terminales de transporte.

Artículo 82. Serán sancionados con multa de trescientos un (301) a 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 determinadas por las normas de transporte o infraestructura.
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 la 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 mantener actualizado o no darle aplicación al reglamento técnico de operaciones o a los manuales operativos, en los términos legales y/o contractuales.
6. Incumplir las normas técnicas que reglamentan la construcción, mantenimiento y operación y con ello afectar la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura.
7. No aplicar los parámetros establecidos en las disposiciones que regulen el estado, la operación, la vigilancia, el personal, los sistemas para el funcionamiento, la señalización y la supervisión y los registros de aforos de recaudos en las estaciones en servicio de peaje.
8. No aplicar los parámetros establecidos en las disposiciones que regulen el estado, la operación, la vigilancia, la publicación del certificado de calibración de la báscula, el personal, los sistemas para el funcionamiento, la señalización y el 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 que regulan el mantenimiento de los servicios propios del administrador u operador de la carretera.
10. No aplicar las normas que les sean exigibles conforme a las obligaciones contractuales y demás normas vigentes .
11. No tener en buen estado los equipos para la prestación del servicio

Parágrafo. Esta sanción no es aplicable a los terminales de transporte.

Artículo 83. Serán sancionados con multa de seiscientos un (601) a 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 al otorgamiento del contrato de concesión.

Parágrafo 1. 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 que hayan sido pactadas, así como las cláusulas excepcionales y la cláusula penal pecuniaria.

Parágrafo 2. Esta sanción no es aplicable a los terminales de transporte.

Capítulo 14

Sanciones para los organismos de tránsito y las autoridades competentes en materia de transporte y/o tránsito en los municipios, los distritos, las áreas metropolitanas y en los demás entes territoriales

Artículo 84. Serán sancionados con multa de noventa (90) a cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los organismos de tránsito y las autoridades competentes en materia de transporte y/o tránsito en los municipios, distritos, áreas metropolitanas y en los demás entes territoriales, 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, las tarifas, los horarios de atención, u otra información que sea de utilidad para estos.
3. No disponer de los mecanismos necesarios para ofrecer y garantizar en forma óptima la atención de las peticiones, quejas y recursos presentados por los usuarios.
4. Expedir especies venales sin el lleno de los requisitos establecidos en la normativa aplicable.
5. Utilizar y expedir especies venales con rangos o series no asignadas.
6. Delegar o contratar la fabricación, adquisición, suministro, impresión, personalización y distribución de especies venales con personas no habilitadas para tal efecto por el Ministerio de Transporte, de acuerdo con el reglamento.
7. Expedir especies venales que no cumplan con los principios de unicidad, autenticidad, integridad y no repudio de la información, de acuerdo con lo establecido para tal efecto por el Ministerio de transporte.
8. Hacer caso omiso a las instrucciones impartidas por el Ministerio de Transporte u otra autoridad competente, para el cumplimiento de sus funciones.
9. Delegar o contratar las actividades de los organismos de apoyo en personas no habilitadas para tal efecto por el Ministerio de Transporte, de acuerdo con el reglamento.
10. Ejercer funciones dentro del ámbito de jurisdicción de otra autoridad.

11. Incumplir las normas establecidas por el Ministerio de Transporte o la normativa que regula su actividad.

Artículo 85. Serán sancionados con multa de ciento treinta (130) a ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los organismos de tránsito y las autoridades competentes en materia de transporte y/o tránsito en los municipios, los distritos, las áreas metropolitanas y en los demás entes territoriales, 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 en la normativa aplicable, para adelantar los trámites que sean de su competencia.
3. Realizar trámites de transporte y/o tránsito sin cumplir con los requisitos previstos en 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 regular el flujo del tránsito ni cumplir con la responsabilidad de colocar y mantener las señales de tránsito.
6. No generar, ni ingresar, ni mantener actualizada la información de cada uno de los registros que integran el Registro Único Nacional de Tránsito, de acuerdo con los procedimientos establecidos para tal fin.
7. 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.
8. Alimentar registros que son de su competencia sin agotar previamente la verificación de la información.
9. No suministrar de manera oportuna las láminas a los usuarios que han cumplido con los requisitos para optar por las licencias de tránsito.
10. 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 presta el Organismo de Tránsito.
11. No atender los requerimientos y solicitudes de los interesados, de acuerdo con lo que sobre el particular señalen el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura.
12. Variar las tarifas sin informarlo pública y previamente en sus instalaciones y al Ministerio de Transporte.
13. Permitir, directa o indirectamente, en su jurisdicción la prestación de servicios no autorizados.
14. No adoptar las medidas suficientes para combatir los fenómenos de ilegalidad e informalidad en el transporte.
15. 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 Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Estratégicos de Transporte Público, Integrados de Transporte Público e Integrados de Transporte Regional, cofinanciados por la Nación.
16. No adelantar el control continuo del transporte informal sobre las zonas de influencia de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Estratégicos de Transporte Público, Integrados de Transporte Público e Integrados de Transporte Regional.
17. No adelantar las acciones necesarias para controlar la evasión y garantizar la seguridad en los sistemas de transporte.
18. No destinar recursos para el mantenimiento a la infraestructura requerida para la prestación del servicio de transporte en los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Estratégicos de Transporte Público, Integrados de Transporte Público e Integrados de Transporte Regional.
19. Permitir que los vehículos particulares o de otras modalidades usen los carriles exclusivos y las vías por las 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.

20. No adoptar medidas conducentes a la sostenibilidad financiera de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Estratégicos de Transporte Público, Integrados de Transporte Público e Integrados de Transporte Regional.
21. Dar una destinación diferente a la prevista por la Ley a los recursos provenientes de multas de tránsito.

Capítulo 15

Sanciones para los Organismos de Apoyo

Artículo 86. Serán sancionados con multas de quince (15) a 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 de la información que haya sido aportada para obtener su habilitación o registro.
2. No informar a la autoridad de inspección, vigilancia y control competente cualquier cambio de sede o domicilio.
3. No suministrar a los usuarios información sobre los servicios ofrecidos, tarifas y horarios, o suministrar información engañosa, errada, inoportuna y/o incompleta.
4. No desarrollar, a través de las entidades autorizadas, los programas de medicina preventiva y capacitación establecidos por el Ministerio de Transporte.
5. Prestar el servicio con información desactualizada o inexacta.
6. No almacenar, ni registrar, ni custodiar o alterar la información relativa a los procesos de certificación aprobados o rechazados, por cada usuario o vehículo atendido, y los demás informes de las evaluaciones efectuadas, de acuerdo con los parámetros que para el efecto establezca la normativa que los rige.
7. No reportar la información en la oportunidad y condiciones establecidas al Registro Único Nacional de Tránsito.
8. Incumplir las normas establecidas por el Ministerio de Transporte o las normas que regulan su actividad.

Artículo 87. Serán sancionados con multas de veintiséis (26) a treinta y cinco (35) 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 la información, de acuerdo con los parámetros establecidos para tal fin.
2. Expedir Certificaciones sin atender los procedimientos establecidos y sin utilizar los formatos adoptados para el efecto.
3. Certificar la idoneidad de una persona o de un vehículo, que haya reprobado las pruebas practicadas.
4. No hacer adecuado uso del código de acceso a la base de datos del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).
5. No utilizar los equipos dispuestos por la norma que los regula, para el cumplimiento de los procedimientos necesarios para la expedición de los certificados respectivos.
6. No atender el régimen de prohibiciones señalado en las normas legales y reglamentarias.
7. Vincular personal que no reúna los requisitos de formación académica y de experiencia exigidos o que presente documentos que no sean verídicos.
8. Remplazar el personal sin dar aviso al Ministerio de Transporte, cuando la norma así lo exija, o mantener la vinculación a la entidad, durante la vigencia de sanciones de suspensión administrativa, judicial o profesional.

9. Operar sin los certificados de calidad, de conformidad a la Norma Técnica Colombiana (NTC) que determine el Ministerio de Transporte
10. Negarse, sin justa causa, a realizar las pruebas previstas en los planes estratégicos de seguridad vial.
11. 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.
12. Recibir pago en efectivo por los servicios prestados o 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.

TÍTULO III SUSPENSIÓN DE LA LICENCIA, REGISTRO, HABILITACIÓN O PERMISO

Artículo 88. La suspensión de la licencia, registro, habilitación o permiso de los supervisados, según corresponda, se establecerá hasta por seis (6) meses y procederá en los siguientes casos:

1. Cuando el sujeto haya sido sancionado más de tres veces por la misma conducta mediante providencias ejecutoriadas, en un período de un (1) año, contados entre la fecha de la comisión de la primera infracción y la fecha en que quede ejecutoriada la última sanción.
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, cuando la sanción haya sido impuesta mediante providencia ejecutoriada por el incremento o disminución de las tarifas establecidas, o por 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 contenida en 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 de su razón social por terceros, para prestar o facilitar la prestación de servicios no autorizados.

Parágrafo. En el caso de las autoridades de transporte y tránsito, la sanción prevista en el presente artículo se aplicará mediante la instrucción al RUNT de no permitir la realización de trámites de tránsito por parte del sancionado durante el tiempo en que la misma esté vigente.

TÍTULO IV CANCELACIÓN DE LA LICENCIA, REGISTRO, HABILITACIÓN O PERMISO

Artículo 89. La cancelación de la licencia, registro, habilitación o permiso de los supervisados, según corresponda, 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 previstas 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 supervisado 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, y solo cuando el infractor se hubiese rehusado a subsanar las circunstancias que le dieron origen.
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 hayan iniciado las actividades para las cuales se le otorgó la licencia, permiso, registro o habilitación, o cuando habiendo iniciado las actividades, han transcurrido 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 respectivo curso.

Parágrafo 1º. Las causales de cancelación descritas en el presente artículo no se aplicarán a las autoridades de transporte y tránsito.

Parágrafo 2º. La persona natural o jurídica a la que se imponga la sanción prevista en el presente artículo no podrá solicitar licencia, permiso, habilitación o registro en un término de cinco (5) años, contados a partir de la ejecutoria del acto administrativo que la impone.

El presente parágrafo se extenderá a las sociedades de las que hagan parte dichas personas en calidad de administradores, representantes legales, miembros de junta directiva o de socios controlantes, a sus matrices y a sus subordinadas, y a las sucursales de sociedades extranjeras, con excepción de las sociedades anónimas abiertas.

LIBRO TERCERO PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO

TÍTULO I ASPECTOS GENERALES

Artículo 90. Medios de Prueba y Valoración Probatoria. En el procedimiento administrativo sancionatorio previsto en la presente ley, serán admisibles los medios de prueba previstos en el Código General del Proceso, en el Código de Procedimiento Penal y en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

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

Artículo 91. Informes. Los informes elaborados por las autoridades con ocasión de las infracciones previstas en esta ley deberán indicar, como mínimo, el presunto infractor, las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que se cometió la infracción y la identificación del servidor público que lo elabora; adicionalmente, de ser posible, el funcionario deberá aportar pruebas objetivas que sustenten el informe o la infracción.

Los informes elaborados por los miembros de los cuerpos de control operativo del transporte tendrán el carácter de indicio de la comisión de la infracción, dentro del procedimiento administrativo sancionatorio.

La Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura regulará 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 la ocurrencia de una infracción de transporte, infraestructura o sus servicios conexos o complementarios.

TÍTULO II PROCEDIMIENTO VERBAL

Artículo 92. 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 multa mínima igual o inferior a veinticinco (25) salarios mínimos mensuales legales vigentes, de acuerdo con lo dispuesto en la presente ley, se agotará el procedimiento previsto en el presente Título.

El acto de apertura de investigación deberá ser notificado en los términos del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y deberá remitirse junto con las pruebas que sustenten la apertura. El investigado dispondrá de un término de diez (10) días hábiles contados a partir de la notificación 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 1º. Se tramitarán también por el procedimiento verbal las infracciones previstas en los artículos 20, 21, 22, 39 y 40 de la presente ley.

Parágrafo 2º. Para la investigación de las demás infracciones que de acuerdo con la presente ley deban seguirse, se agotará el procedimiento previsto por el Capítulo III del Título III del Código de procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Parágrafo 3º. En el evento en que se deban investigar conjuntamente y en un mismo procedimiento infracciones que deban surtirse unas por el procedimiento ordinario y otras por el procedimiento verbal, se deberá seguir el procedimiento ordinario.

Parágrafo Transitorio. Hasta tanto se implemente el procedimiento verbal conforme lo dispuesto en el presente capítulo, se aplicará el procedimiento previsto en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo para todas las actuaciones administrativas sancionatorias.

Artículo 93. Acto de Apertura e Imputación. La autoridad competente, mediante acto motivado, decretará la apertura de investigación. Dicho acto deberá contener, como mínimo:

1. La determinación que la investigación se adelantará mediante el procedimiento verbal.
2. Los fundamentos fácticos y jurídicos que respaldan la apertura y desarrollo de la investigación.
3. La determinación de los cargos que se formulan, los cuales podrán variar por error en la calificación jurídica o por prueba sobreviniente. En todo caso se respetará el derecho de contradicción.
4. La solicitud de los documentos o antecedentes que se consideren necesarios.

Parágrafo. Contra el acto de apertura no procede recurso alguno, salvo los que procedan respecto de las medidas preventivas o cautelares que sean tomadas dentro del mismo acto, de conformidad con lo dispuesto en el parágrafo 1 del artículo 17.

Artículo 94. 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 (5) 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 haya presentado el respectivo Plan Estratégico de Seguridad Vial, si de acuerdo con la Ley está obligado a ello.
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 haya presentado el respectivo Plan Estratégico de Seguridad Vial, si de acuerdo con la Ley está obligado a ello.
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, deberá solicitar vía electrónica o por el medio que considere más eficaz, de acuerdo con la regulación que expida la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura, la programación del día y la hora para la realización de la audiencia de que trata el presente Título. Se entenderá que queda notificado de la misma, cuando acceda al mensaje remitido a la dirección de correo electrónico aportado al momento de la solicitud, en el que se le indique la fecha y la hora. Lo anterior, salvo que el interesado solicite recibir notificaciones o comunicaciones por otro medio diferente.

La autoridad competente deberá certificar la fecha y la hora de la notificación, cuando esta se realice por vía electrónica.

Si transcurridos veinticinco (25) días calendario después de la notificación del auto de apertura, el presunto responsable no ha solicitado la fecha para la audiencia, la autoridad competente fijará de oficio el día y la hora para su realización, para continuar el procedimiento.

Parágrafo 1°. Con el pago realizado se tendrá por fenecido el procedimiento administrativo sancionatorio por confesión presunta, sin que sea necesario realizar ninguna otra actuación.

Parágrafo 2°. Para efectos de la adjudicación de rutas y horarios en el servicio público de transporte terrestre automotor colectivo metropolitano, distrital y municipal de pasajeros, y la participación en el concurso para el otorgamiento del permiso en el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, no se tendrán en consideración aquellos eventos en los cuales el presunto infractor se haya acogido a alguno de los beneficios previstos por los numerales 1, 2 o 3 del presente artículo.

Artículo 95. Audiencia. En el día y hora fijados para la celebración de la audiencia, se dará lectura al acto de apertura del proceso verbal y se escucharán los descargos del presunto infractor.

En la misma audiencia se decidirá sobre la solicitud de pruebas presentada 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 trata de pruebas que no pueden practicarse en el curso de la audiencia, esta se suspenderá por un lapso de diez (10) días hábiles, prorrogables, y se dispondrá lo necesario para su práctica dentro de ese plazo.

Artículo 96. Fallo. Terminadas las intervenciones y practicadas las pruebas, el funcionario competente proferirá en la audiencia, 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.

Las actuaciones adelantadas en audiencia serán grabadas en medios magnéticos o digitales, y la autoridad que adelanta la investigación o su delegado firmará un acta en la que se dejará constancia de su realización. .

Contra la providencia de fallo proceden los recursos de reposición y apelación, los cuales deberán interponerse y sustentarse en la misma audiencia. Los recursos interpuestos se concederán en el efecto suspensivo.

Los recursos serán resueltos en audiencia.

Parágrafo. En aquello no previsto en el presente título para el procedimiento verbal, se aplicará lo previsto en el Código de Procedimiento Administrativo y Contencioso Administrativo para el Procedimiento Administrativo Sancionatorio.

TÍTULO III DISPOSICIONES FINALES

Artículo 97. Caducidad de la Acción Sancionatoria Administrativa. La facultad para imponer las sanciones previstas en la presente ley caducará a los tres (3) años de ocurrido el hecho, la conducta u omisión que pudiere ocasionarlas, término dentro del cual el acto administrativo que impone la sanción debe haber sido expedido y notificado.

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

Artículo 98. 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 99. 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 y del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Artículo 100. Titularidad de las Multas de Transporte. En el caso de las multas impuestas por la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura con fundamento en los capítulos 4, 5, 6 y 13 del Título II del Libro Segundo de la presente ley, el noventa por ciento (90%) de los recursos recaudados se destinarán a la financiación de los gastos en que incurra esa entidad para el cumplimiento de las funciones de inspección, vigilancia y control, y el diez por ciento (10%) restante se destinará a la Dirección de Tránsito y

Transporte de la Policía Nacional para el cumplimiento de sus funciones como cuerpo operativo de control del transporte terrestre automotor.

Artículo 101. Carácter de Policía Judicial. La Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura y las otras autoridades previstas en el artículo 3 de la presente ley, en tanto autoridades que ejercen funciones de vigilancia y control, tendrán funciones de policía judicial exclusivamente en los asuntos que son de su competencia de acuerdo con lo previsto en esta ley.

Artículo 102. 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 Transporte, puertos e infraestructura.

LIBRO CUARTO DISPOSICIONES ESPECIALES

Artículo 103. 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 con 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 válidas las acreditaciones expedidas por todos los organismos de acreditación con reconocimiento internacional o las nacionales legalmente constituidas a las que el Gobierno nacional les haya otorgado ese ámbito de actuación.

LIBRO QUINTO REMISIÓN NORMATIVA Y VIGENCIA

TÍTULO I REMISIÓN NORMATIVA Y EL RÉGIMEN TRANSITORIO

Artículo 104. Remisión Normativa. El procedimiento sancionatorio que se regula en la presente ley es de naturaleza administrativa; en su desarrollo se aplicarán las disposiciones especiales de la presente ley, y en los aspectos no regulados 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 105. Régimen Transitorio. Las infracciones cometidas en vigencia de las normas que derogue la presente ley se seguirán investigando y sancionando con base en dichas disposiciones.

Artículo 106. A partir de la promulgación de la presente ley y por un término de seis (6) meses, todos los infractores de las normas de transporte que hayan sido sancionados con multa, impuesta antes de la promulgación de la presente ley, y que tengan pendiente su pago, podrán acogerse a un descuento del cincuenta por ciento (50%) del valor de la deuda, siempre y cuando hayan presentado el respectivo Plan Estratégico de Seguridad Vial, si de acuerdo con la Ley están obligados a ello.

También podrán ser beneficiarias de esta medida las personas a las que se les haya impuesto un informe de infracciones al transporte de acuerdo con lo dispuesto en la Resolución 10800 de 2003 del Ministerio de Transporte, aun cuando no se les haya notificado el auto de apertura; y quienes ya están vinculados formalmente en investigaciones administrativas.

Parágrafo 1º. Para efectos de determinar el valor a pagar por parte de quienes se encuentren en el supuesto previsto en el segundo inciso del presente artículo, la autoridad de supervisión tomará la multa que de acuerdo con la presente ley se prevea para la infracción que se le endilga y a ella se le aplicará el respectivo descuento, siempre y cuando aquella sea más favorable que la multa prevista en el momento en que se cometió la infracción.

Parágrafo 2º. Con el pago realizado se tendrá por fenecido el procedimiento administrativo sancionatorio por confesión presunta, sin que sea necesario realizar ninguna otra actuación.

Parágrafo 3º. Lo anterior, sin perjuicio de la aplicación de las figuras jurídicas administrativas de la caducidad y la prescripción.

TÍTULO II VIGENCIA Y DEROGATORIAS

Artículo 107. Vigencia y Derogatorias. La presente ley comenzará a regir seis (6) meses después de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias, en especial las contenidas en el Capítulo IX, del Título I de la Ley 336 de 1996.

De los Honorables Senadores,

IVÁN DARÍO AGUDELO ZAPATA
SENADOR DE LA REPÚBLICA.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS PROYECTO DE LEY _____ de 2018

POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN INSTRUMENTOS PARA LA INSPECCIÓN, VIGILANCIA Y CONTROL DEL TRANSPORTE, SU INFRAESTRUCTURA Y SUS SERVICIOS CONEXOS Y COMPLEMENTARIOS, ASÍ COMO PARA LOS ORGANISMOS DE TRÁNSITO Y DE APOYO A ESTOS, Y SE ESTABLECEN OTRAS DISPOSICIONES

1. INTRODUCCIÓN

El principio constitucional de la reserva de ley (o reserva Legal), es una manifestación del principio de democracia y de división de los poderes, el cual exige que ciertas materias deban ser directamente reguladas por el legislador mediante la expedición de leyes y no a través de regulaciones de menor jerarquía como lo son los decretos de carácter reglamentario. Este principio impone la obligación de que los núcleos esenciales de la materia objeto de reserva estén contenidos (regulados) en una ley.

Frente a las materias sujetas a reserva de ley formal, la Corte Constitucional ha manifestado que son aquellos temas en los que no puede intervenir el legislador extraordinario, pues se exige la participación directa del Congreso como órgano máximo de deliberación política y de representación democrática, tal como ocurre con las leyes orgánicas, estatutarias y marco o cuando se decretan impuestos o expiden códigos. En suma: (a) sólo el legislador puede regular la materia; (b) las autoridades administrativas, incluido el Gobierno Nacional, carecen de competencia para regular esa materia; y, (c) el legislador no puede en la ley que trata la materia, delegar en el Gobierno Nacional la regulación de la misma.

Con lo anterior queda claro que aquellas materias sujetas a reserva Legal, merecen de tal importancia, que solamente el Congreso de la República puede establecer las reglas para el ejercicio de la actividad estatal.

Al respecto, en materia sancionatoria solamente el Congreso de la República, puede expedir normas que establezcan sanciones y es por ello que ante la debilidad de las normas vigentes (que más adelante se detallan), se requiere de la expedición de un marco normativo, acorde a los cambios del sector transporte, que aclare cuales son las sanciones por el incumplimiento de los reglamentos de transporte y le permita el ejercicio del derecho al a Defensa a las empresas que están autorizadas para la prestación del servicio público de transporte, pero que sancione con toda severidad a aquellos que sin estar autorizados prestan el servicio, afectando directamente el desarrollo y la competitividad del sector transporte.

En consecuencia, se hace necesaria la expedición de una ley, que contenga las sanciones del transporte y que establezca con claridad cuáles son las conductas que merecen sanción, señalando los montos de las sanciones cuando son de carácter pecuniario, pues en la actualidad las normas con fuerza de ley que regulan estos aspectos, son ambiguas y generan dificultades tanto al investigado como al operador jurídico y lo que es peor son más severas con aquellos que prestan servicios de transporte de manera informal, sin la autorización requerida.

El artículo 150 numeral 8 de la Constitución Política asigna en cabeza del Congreso de la República la función de expedir *“las normas a las cuales debe sujetarse el Gobierno para el ejercicio de las funciones de inspección y vigilancia que le señala la Constitución”*.

Por su parte, el artículo 189 de la Constitución Política prevé las funciones del Presidente de la República, indicando, en el numeral 22 el ejercicio de la *“inspección y vigilancia de la prestación de servicios públicos”*.

De otro lado, señala la Constitución Política en su artículo 365¹, que *“Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. (...) En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios.”*

Con base en esta disposición, corresponde y es un deber del Estado garantizar la prestación de los servicios públicos de manera eficiente a todos los habitantes de la Nación, disponiendo del ordenamiento jurídico como primera herramienta para lograr dicho objetivo. Dentro de éste marco normativo, un régimen sancionatorio se configura como un instrumento eficaz para lograr el cumplimiento de las disposiciones legales y en consecuencia la prestación efectiva de los servicios públicos a su cargo.

De igual manera, debe destacarse que los servicios públicos se encuentran sometidos a los parámetros y disposiciones que consagren las leyes. La Constitución le confiere entonces al Órgano Legislativo la función de establecer contexto de los servicios públicos, entre otros, en lo atinente al régimen sancionatorio.

No obstante lo anterior, el Presidente de la República conserva la facultad de inspeccionar, controlar y vigilar dichos servicios, es decir, supervisar la efectiva prestación de los servicios públicos.

Respecto a la definición de los conceptos de inspección, vigilancia y control, la Corte Constitucional ha establecido que corresponde al Congreso de la República precisarlos, el cual, dentro de la cláusula general de competencia legislativa prevista en la Constitución Política puede disponer los aspectos que implican cada una de estas actividades.

En este sentido, la sentencia C-540 de 2012 expresamente indicó:

“No existe una definición unívoca y de orden legal de las actividades de inspección, vigilancia y control. Si bien la propia Constitución, en artículos como el 189, emplea estos términos, ni el constituyente ni el legislador han adoptado una definición única aplicable a todas las áreas del Derecho (...) Los alcances específicos de las funciones de inspección y vigilancia deberán ser precisados por el legislador, como ha señalado esta Corporación en varias decisiones, pues se trata de una materia sujeta a reserva de ley”. Así, el Alto Tribunal acude a la revisión gramatical y semántica de dichas palabras e ilustra en dicha sentencias algunos de los esquemas de inspección, vigilancia y control que se presentan en los sectores de los servicios públicos domiciliarios y del servicio público de salud, entre otros.

¹ “ARTICULO 365. Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. Si por razones de soberanía o de interés social, el Estado, mediante ley aprobada por la mayoría de los miembros de una y otra cámara, por iniciativa del Gobierno decide reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos, deberá indemnizar previa y plenamente a las personas que en virtud de dicha ley, queden privadas del ejercicio de una actividad lícita”.

En tratándose específicamente del servicio público de transporte y la facultad de intervención, la Corte Constitucional se ha pronunciado mediante Sentencia C-033 de 2014, de la siguiente manera:

“(…)

4. Los servicios de transporte público y privado.

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

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

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

Posteriormente, la Ley 336 de 1996 buscó unificar la normatividad existente relacionada con los principios y los criterios que sirven de fundamento para regular y reglamentar el transporte público aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre y su operación nacional (art. 1º), insistiendo que la seguridad, en particular la de los usuarios, “constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte” (art. 2º).

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

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

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

“(…)

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

Resulta pertinente recordar que acorde con la jurisprudencia de la Corte: “El carácter esencial de un servicio

público se predica, cuando las actividades que lo conforman contribuyen de modo directo y concreto a la protección de bienes o a la satisfacción de intereses o a la realización de valores, ligados con el respeto, vigencia, ejercicio y efectividad de los derechos y libertades fundamentales. Ello es así, en razón de la preminencia que se reconoce a los derechos fundamentales de la persona y de las garantías dispuestas para su amparo, con el fin de asegurar su respeto y efectividad”.

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

4.3. Según lo establecido en el artículo 5º de la Ley 336 de 1996 parcialmente demandado, el servicio de transporte privado es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas, que de efectuarse con equipos propios se requiere que estos cumplan con la normatividad establecida por el Ministerio de Transporte y en caso distinto, deberá realizarse con empresas de transporte público legalmente habilitadas en los términos de dicha ley, esto es, con aquellas personas naturales o jurídicas constituidas como una unidad de explotación económica permanente con los equipos, las instalaciones y órganos de administración adecuados para efectuar el traslado de personas o cosas (art. 10), que hayan obtenido la habilitación para operar, es decir, la autorización expedida por la autoridad competente en cada modo de transporte para prestar ese servicio público (art. 11).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

regule las diferentes modalidades bajo las cuales se puede materializar la movilización de personas o cosas.

(...)

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

Ya en pronunciamientos anteriores la jurisprudencia constitucional había justificado la facultad del Estado en la intervención en la regulación atinente a la prestación del servicio de transporte de la siguiente manera²:

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

La potestad sancionadora del Estado – Derecho Administrativo Sancionador

El derecho administrativo sancionador, en términos de la doctrina y la jurisprudencia constitucional³, supone una ruptura del principio de la tridivisión de poderes, en la medida en que la represión de los ilícitos ya no corresponde de manera exclusiva al poder judicial, y más concretamente a la justicia penal. En efecto, el modelo absoluto de separación de funciones del poder público, se reveló como insuficiente ante el incremento de deberes y obligaciones de los particulares, como de funciones públicas de los servidores del Estado, que ante su incumplimiento merecían la imposición de una sanción. Sin embargo, no todas las infracciones eran susceptibles del mismo tratamiento, pues en atención a los intereses que se pretendían proteger con cada una las disciplinas del derecho punitivo del Estado, se distinguieron aquellas que serían objeto de sanción directa por la Administración, y aquellas otras que se reservarían para la justicia penal.

En la actualidad, es innegable que a través del derecho administrativo sancionador se pretende garantizar la preservación y restauración del ordenamiento jurídico, mediante la imposición de una sanción que no sólo repruebe sino que también prevenga la realización de todas aquellas conductas contrarias al mismo. Se trata, en esencia, de un “*poder de sanción*”, ejercido por las autoridades administrativas que opera ante el incumplimiento de los distintos mandatos que las normas jurídicas imponen a los administrados y aún a las mismas autoridades públicas.

La doctrina “*ius publicista*” reconoce que la potestad sancionadora de la Administración forma parte de las competencias de gestión que constitucionalmente se le atribuyen, pues es indudable que si un órgano tiene

² Sentencia C-144 de 2009. MP Mauricio González Cuervo

³ Sentencias C-214 de 1994, C-948 de 2002 y C-406 de 2004

la facultad jurídica para imponer una obligación o para regular una conducta con miras a lograr la realización del interés general, el incumplimiento de ese mandato correlativamente debe implicar la asignación de atribuciones sancionatorias bien sea al mismo órgano que impuso la obligación o a otro distinto, con el propósito de asegurar la vigencia del orden jurídico mediante la imposición de los castigos correspondientes. Sobre este tema la Corte Constitucional ha establecido⁴:

“[La] potestad sancionadora como potestad propia de la administración es necesaria para el adecuado cumplimiento de sus funciones y la realización de sus fines, pues (...) permite realizar los valores del orden jurídico institucional, mediante la asignación de competencias a la administración que la habilitan para imponer a sus propios funcionarios y a los particulares el acatamiento, inclusive por medios punitivos, de una disciplina cuya observancia propende indudablemente a la realización de sus cometidos (...)”

De otro lado, la facultad sancionadora de la Administración ha sido objeto de comparación y distinción con los conceptos de poder de policía y función de policía, en los siguientes términos⁵:

“- Por una parte, se distingue del “poder de policía”, en cuanto éste lejos de pretender preservar la vigencia del orden jurídico mediante la represión o sanción de comportamientos contrarios al mismo, se limita a regular el alcance de la libertad ciudadana mediante normas generales e impersonales, a fin de asegurar la estabilidad del orden público conforme a los parámetros de la salubridad, moralidad, seguridad y tranquilidad pública.

- Por la otra, la potestad sancionadora es distinta de la “función de policía”, pues ésta supone el ejercicio de facultades asignadas a las autoridades administrativas en ejercicio del poder de policía, con miras a garantizar el orden público en sus diversas facetas, y no a consagrar los distintos instrumentos de coacción que permitan sancionar el incumplimiento de los mandatos impuestos por las normas jurídicas a sus destinatarios.”

En consecuencia, la potestad sancionadora de la Administración permite asegurar la realización de los fines del Estado, al otorgarle a las autoridades administrativas la facultad de imponer una sanción o castigo ante el incumplimiento de las normas jurídicas que exigen un determinado comportamiento a los particulares o a los servidores públicos, a fin de preservar el mantenimiento del orden jurídico como principio fundante de la organización estatal.

En materia de derecho administrativo sancionador, la Corte Constitucional⁶, consagró como elementos necesarios para el establecimiento de un régimen sancionatorio los siguientes:

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

Para la Corte, en consecuencia, la flexibilidad que puede establecer el legislador en materia de derecho administrativo sancionador es compatible con la Constitución, siempre que esta característica no sea tan amplia que permita la arbitrariedad de la administración. Un cierto grado de movilidad a la administración para aplicar las hipótesis fácticas establecidas en la ley guarda coherencia con los fines constitucionales de esta actividad sancionatoria administrativa, en la medida que le permite cumplir eficaz y eficientemente con las obligaciones

⁴ Sentencia C-214 de 1994. M.P. Antonio Barrera Carbonell.

⁵ Sentencia C-492 de 2002. M.P. Jaime Córdoba Triviño

⁶ Sentencia C-1011 de 2008. MP Jaime Córdoba Triviño

impuestas por la Carta. Sin embargo, ha advertido que la flexibilidad del principio de legalidad no puede tener un carácter extremo, al punto que se permita la arbitrariedad de la administración en la imposición de las sanciones o las penas.

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

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

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

- (i) Que la conducta sancionable esté descrita de manera específica y precisa, bien porque la misma esté determinada en el mismo cuerpo normativo o sea determinable [207] a partir de la aplicación de otras normas jurídicas;*
- (ii) (ii) Que exista una sanción cuyo contenido material esté definido en la ley*
- (iii) (iii) Que exista correlación entre la conducta y la sanción;*

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

2. DERECHO A LA MOVILIDAD

La movilidad en el Estado Social de Derecho se erige como pilar fundamental de la organización jurídico – política.

En el ordenamiento jurídico Colombiano, el artículo 24 de la Constitución Política lo consagra como derecho fundamental la libre locomoción de las personas y se refiere esencialmente a la “... facultad que tiene toda persona para desplazarse o desplazar sus bienes de un lugar a otro de acuerdo a sus necesidades, en las condiciones que lo requiere, sin que elementos o agentes externos lo impidan o retrasen”.

Como se desprende de su definición y con base en los pronunciamientos de la jurisprudencia constitucional, la movilidad se considera como derecho fundamental en la medida que puede constituirse en presupuesto para el ejercicio de otros derechos fundamentales.⁷

⁷ Corte Constitucional Sentencia T-224, T-487 y T-518 de 1992, T-370 de 1993, C-179 de 1994, C-295 de 1996, T-150 de 1995, T-258 de 1996, SU-257 de 1997, T-483 y C-741 de 1999, C-110 de 2000, C-046, C-410 y T-1082 de 2001, T-595 de 2002, C-799 de 2003, C-042 de 2004, T-276 de 2003, T-059 de 2006 y C-292 de 2008.

Desde el punto de vista técnico, a la movilidad se le atribuyen diferentes alcances, esto es, el tránsito y el transporte y un atributo fundamental; la seguridad.

El tránsito es definido como la movilización de personas, animales o vehículos por una vía pública o privada abierta al público.

La Seguridad constituye la garantía o certeza que deben tener todas las personas de poderse desplazar o trasladar sus bienes en el tiempo, forma y condiciones en que sus necesidades lo requieren sin que resulten afectados, dañados, lesionados o averiados.

El transporte, por su parte es el traslado de personas o mercancías de un punto a otro.

En este contexto, el transporte se configura como uno de las herramientas para satisfacer el derecho a la movilidad, bien sea de manera directa como en el transporte privado o a través de terceros autorizados que lo realizan a cambio de una remuneración como en el transporte público.

La Ley 336 de 1996 define el servicio público de transporte como una industria encaminada a satisfacer necesidades de transporte a cambio de una remuneración o precio, correspondiendo regulación, en los términos del artículo 365 Constitucional, directamente al Estado.

En el transporte se involucran tres conceptos estructurales y diferenciadores: (i) modo de transporte, (ii) medio de transporte y (iii) nodo de transporte.

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

Con base en lo anterior es dable identificar cuatro modalidades de transporte: Aéreo, Acuático, Terrestre y transporte por cable.

El transporte acuático puede ser: marítimo y fluvial y el terrestre puede ser ferroviario y terrestre automotor.

El transporte terrestre automotor se clasifica no solo por el espacio físico donde se realiza si no por el tipo de bien que se transporte, por ello se habla de transporte terrestre automotor de carga, transporte terrestre automotor mixto y transporte terrestre automotor de pasajeros.

A fin de vincular la operación de las diferentes modalidades de transporte entre sí, se hace necesario la operación de los nodos de transporte los cuales aseguran la intermodalidad o interrelación entre las diferentes modalidades de transporte. Por la especial participación o servicio que prestan estos actores, los cuales configuran como servicios conexos al transporte es por lo que se deben vincular al presente proyecto de ley.

3. OBJETO DEL PROYECTO

El objeto del presente Proyecto de Ley consiste en establecer el Régimen Sancionatorio del Transporte y sus Servicios Conexos, determinando los sujetos de vigilancia y sanción, adoptando medidas tendientes a fortalecer las competencias de vigilancia, inspección y control de las entidades encargadas de las autoridades de supervisión del sector transportador, entidades que dentro de sus funciones de vigilancia e inspección deben propender por aplicar técnicas preventivas, orientadas a apoyar a los integrantes de la cadena logística de transporte a mejorar los controles sobre los vehículos y equipos destinados a la prestación del servicio de transporte, así como a propender por el mejoramiento de los estándares de calidad en la prestación de dichos servicios.

De igual manera, busca el proyecto la implementación de procedimientos adecuados a la realidad del sector del transporte en Colombia, con fases que se ajusten a los requerimientos constitucionales y legales vigentes, donde se garanticen los Principios de: i) debido proceso; ii) presunción de inocencia y iii) buena fe, principios que se deben conjugar con los orientadores de las actuaciones administrativas como: Celeridad, economía, eficacia y moralidad administrativa, con una fase procesal verbal y una ordinaria, dependiendo de la complejidad de las infracciones a investigar.

Por su naturaleza procesal, procedimental y adjetiva, no pretende este proyecto establecer condiciones materiales o sustantivas sobre el sector, estas condiciones continúan siendo las establecidas por las leyes 105, 336 y las demás que regulan cada modalidad, por lo tanto tampoco tiene la vocación de instruir o delegar en el Gobierno la reglamentación de materias regulatorias o sustantivas.

En lo relacionado con el sistema de sanciones, se actualizan las tipificaciones de las infracciones así como las multas a imponer.

4. CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

4.1. Antecedentes

A la fecha, no cuenta el sector transporte con un instrumento jurídico integrado que aglutine el régimen de infracciones, sanciones y procedimientos que permita, tanto a los vigilados como a los supervisores, conocer, concretamente, el cúmulo de normas que establecen los parámetros dentro de los que debe circunscribirse la actividad sancionatoria del estado en su función de supervisor de la prestación del servicio público de transporte y sus servicios conexos en sus diferentes modos y/o modalidades.

Por el contrario, existen un sinnúmero de normas jurídicas dispersas que, en lugar de dar claridad y seguridad conllevan a confusión y a diversidad de interpretaciones jurídicas, generadoras de inconsistencias y disparidad de criterios llegando, en ocasiones, a producir decisiones contradictorias. Veamos:

El Congreso de la República expidió en el año 1993 la ley 105, por medio de la cual se dictaron disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyeron competencias y recursos entre la Nación y las entidades territoriales, se reglamentó la planeación en el sector transporte y se delinearón los principios fundamentales del Sector y los principios del transporte público.

El Capítulo IV de esta Ley se denominó “Sanciones” y dispuso en el Artículo 9º:

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

Podrán ser sujetos de sanción:

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

Las sanciones de que trata el presente artículo consistirán en:

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

Posteriormente se expide la Ley 336 de 1996 o Estatuto Nacional del Transporte mediante el cual se pretendió legislar de manera integral el sector, entregando las bases esenciales para que el Gobierno, por vía reglamentaria, regulara los aspectos operativo, organizacional, técnico, y económico en cada una de las modalidades de transporte.

En materia sancionatoria, la Ley estableció un capítulo noveno denominado “Sanciones y Procedimiento” en el cual definió el concepto de amonestación, estableció los intervalos de las multas de acuerdo a la modalidad de transporte, determinó de manera muy general algunos supuestos de hecho constitutivos de infracciones de transporte, fijó las causales de suspensión y de cancelación de la habilitación, permiso o registro de los operadores de transporte así como las causales de inmovilización, y determinó un procedimiento para la imposición de las sanciones. En este sentido, dispuso la Ley 336 de 1996:

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

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

Artículo 46. *Con base en la graduación que se establece en el presente artículo, las multas oscilarán entre 1 y 2000 salarios mínimos mensuales vigentes teniendo en cuenta las implicaciones de la infracción y procederán en los siguientes casos:*

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

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

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

- a. Transporte terrestre: de uno (1) a setecientos (700) salarios mínimos mensuales vigentes;
- b. Transporte fluvial: de uno (1) a mil (1000) salarios mínimos mensuales vigentes;
- c. Transporte marítimo: de uno (1) a mil quinientos (1500) salarios mínimos mensuales vigentes;
- d. Transporte férreo: de uno (1) mil quinientos (1500) salarios mínimos mensuales vigentes, y
- e. Transporte aéreo: de uno (1) a dos mil (2000) salarios mínimos mensuales vigentes.

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

- a. Cuando el sujeto haya sido multado a lo menos tres veces, dentro del mismo año calendario en que se inicie la investigación que pudiese concluir con la adopción de la medida, y
- b. Cuando dentro de la oportunidad señalada no se acrediten las condiciones exigidas para mejorar la seguridad en la prestación del servicio o en la actividad de que se trate.

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

- a. Cuando se compruebe por parte de la autoridad de transporte competente que las condiciones de operación, técnicas, de seguridad, y financieras, que dieron origen a su otorgamiento no corresponden a la realidad una vez vencido el término, no inferior a tres meses, que se le conceda para superar las deficiencias presentadas;
- b. Cuando se compruebe la injustificada cesación de actividades o de los servicios autorizados por parte de la empresa transportadora;
- c. Cuando en la persona jurídica titular de la empresa de transporte concurra cualquiera de las causales de disolución contempladas en la ley o en sus estatutos;
- d. Cuando la alteración del servicio se produzca como elemento componente de los procesos relacionados con el establecimiento de tarifas, o como factor perturbador del orden público, siempre que las causas mencionadas sean atribuibles al beneficiario de la habilitación;
- e. En los casos de reiteración o reincidencia en el incremento o disminución de las tarifas establecidas, o en la prestación de servicios no autorizados, después de que se haya impuesto la multa a que se refiere el literal d), del artículo 49 de esta ley;
- f. Cuando dentro de los tres años anteriores a aquel en que se inicie la investigación que pudiese concluir con la medida, se haya decretado la suspensión a lo menos en dos oportunidades, y
- g. En todos los demás casos en que se considere, motivadamente, que la infracción presenta signos de agravación en relación con las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que se produjo, teniendo en cuenta los efectos nocivos ocasionados a los usuarios y a la comunidad.

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

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

- b. Cuando se trate de equipos al servicio de empresas de transporte cuya habilitación y permiso de operación, licencia, registro o matrícula se les haya suspendido o cancelado, salvo las excepciones expresamente establecidas en las disposiciones respectivas;
- c. Cuando se compruebe la inexistencia o alteración de los documentos que sustentan la operación del equipo y sólo por el tiempo requerido para clarificar los hechos;
- d. Por orden de autoridad judicial
- e. Cuando se compruebe que el equipo no reúne las condiciones técnico mecánicas requeridas para su operación, o se compruebe que preste un servicio no autorizado. En este último caso, el vehículo será inmovilizado por un término hasta de tres meses y, si existiere reincidencia, adicionalmente se sancionará con multa de cinco (5) a veinte (20) salarios mínimos mensuales vigentes;
- f. Cuando se compruebe que el equipo excede los límites permitidos sobre dimensiones, peso o carga;
- g. Cuando se detecte que el equipo es utilizado para el transporte de mercancías presuntamente de contrabando, debiendo devolverse una vez que las mercancías se coloquen a disposición de la autoridad competente, a menos que exista orden judicial en contrario;
- h. Cuando se detecte que el equipo es utilizado, para el transporte irregular de narcóticos o de sus componentes, caso en el cual deberá ponerse a disposición de la autoridad judicial competente en forma inmediata, quien decidirá sobre su devolución, e
- i. En los demás casos establecidos expresamente por las disposiciones pertinentes.

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

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

- a. Relación de las pruebas aportadas o allegadas que demuestren la existencia de los hechos;
- b. Los fundamentos jurídicos que sustenten la apertura y el desarrollo de la investigación, y
- c. Traslado por un término no inferior a diez (10) días ni superior a treinta (30) días, al presunto infractor para que por escrito responda a los cargos formulados y solicite las pruebas que considere pertinentes, las que se apreciarán de conformidad con a las reglas de la sana crítica.

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

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

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

De igual manera, la Ley 336 de 1996 le otorgó al Presidente de la República, dentro de su facultad reglamentaria, la potestad para expedir los reglamentos en cada una de las modalidades de transporte. En

ejercicio de dicha potestad, el Gobierno Nacional, en el año 1998 expide un conjunto de Decretos⁸ con los cuales reglamentó las diferentes modalidades de transporte, especialmente aquellas relacionadas con el transporte terrestre automotor. Cada una de estas disposiciones consagró un capítulo específico para el régimen sancionatorio.

En el mes de febrero del año 2001 se expide otro grupo de Decretos, derogatorios de los expedidos en el año 1998, que reglamentaron nuevamente cada una de las modalidades. Estos Decretos no regularon lo relacionado con el régimen sancionatorio. En esta oportunidad el Ejecutivo optó por expedir una sola disposición⁹ que consagró las obligaciones de las Empresas de Transporte Público Terrestre Automotor y se determinó su régimen de sanciones. En esta norma se incluyeron: las obligaciones y prohibiciones generales de las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros, las obligaciones y prohibiciones específicas para cada modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor, el régimen de las sanciones, el procedimiento sancionatorio y el procedimiento para la inmovilización

Posteriormente, en el mes de noviembre de 2003, el Gobierno Nacional expide el Decreto 3366 de 2003 *"Por el cual se establece el régimen de sanciones por infracciones a las normas de Transporte Público Terrestre Automotor y se determinan unos procedimientos"*. En esta oportunidad se actualizó y se hizo más específica la regulación introducida por el Decreto 176 de 2001 en materia sancionatoria.

Con fundamento en el citado Decreto 3366 de 2003, y con apoyo de la Resolución 10800 de 2003 expedida por el Ministerio de Transporte, mediante la cual se adoptó el Formato de Informe a las Infracciones al Transporte, comenzó a darse aplicación en todo el país a este instrumento sancionatorio. El Decreto 3366 de 2003 es demandado ante la jurisdicción de lo contencioso administrativo que declara la nulidad y la suspensión provisional de algunas de sus normas, sustentando su decisión en el carácter de *reserva legal* que tienen los temas sancionatorios. En la actualidad el Decreto 3366 de 2003 no se encuentra ni derogado ni declarado nulo en su integridad pero genera una completa incertidumbre jurídica para los actores del sector en tanto aplicar el Decreto puede implicar un riesgo jurídico para cualquier sanción que se imponga, debiéndose recurrir nuevamente a los esenciales elementos que confieren las leyes 105 y 336 para poder ejercer la función sancionatoria por parte de las autoridades de transporte con los ya referenciados efectos.

En este contexto normativo se somete a consideración del Congreso el presente proyecto de Ley que, como quedo dicho, propende por consagrar un Régimen Sancionatorio del Transporte unificado e integrador de los principios, normas y procedimientos que rigen la actividad sancionatoria administrativa.

4.2. Presentación

La presente iniciativa busca retomar los proyectos de ley 208 de 2009 y 090 de 2012 y 134 de 2014, los cuales buscaban regular desde el legislativo, el régimen sancionatorio en materia de transporte en lo

⁸ Decreto 1553 reglamentario del transporte público terrestre automotor en vehículos taxi;
Decreto 1554 transporte público terrestre automotor de carga;
Decreto 1556 transporte público terrestre automotor especial;
Decreto 1557 transporte público terrestre automotor de pasajeros por carretera y
Decreto 1558 transporte público terrestre automotor colectivo

⁹ Decreto 176 de 2001

concerniente a las funciones de inspección, vigilancia y control, en su deber, ya que las normas que actualmente están rigen en este tema merecen una seria revisión y una completa actualización por lo que se considera procedente retomar estos proyectos de ley.

No obstante lo anterior, se introducen aspectos relacionados con la nueva forma de ejercer las funciones atribuidas a la Superintendencia, la cual tiende a ser más preventiva que represiva, pues con la implementación de las herramientas que se establecen se busca es la optimización de la prestación del servicio por cada uno de los vigilados. Para el logro de este objetivo se enuncian las actividades que en desarrollo de la tarea de vigilancia podrá ejercer ante los vigilados; así mismo, se contemplan las funciones de inspección y las medidas preventivas que tienen como único propósito suspender una actividad cuando se ha presentado la vulneración objetiva de cualquier disposición legal que regula determinado servicio o actividad y que como consecuencia, se está poniendo en riesgo la prestación de un servicio o afectando los intereses de los usuarios o de los mismos prestadores de servicios en caso de actividades irregulares.

En este contexto, el presente Proyecto busca entregarle al sector transportador un Régimen Sancionatorio integral para el transporte y sus servicios conexos que incluya los siguientes elementos esenciales:

- 4.2.1. Definiciones.** En consideración al carácter de norma procedimental, se incluyen definiciones exclusivamente de contenido procesal y de la supervisión para dar alcance a la ley, acogiendo el criterio de no adoptar definiciones de carácter sustantivo o técnico, las cuales corresponde adoptar a los reglamentos, evitando, de esta manera, reiteraciones innecesarias.
- 4.2.2. Autoridades.** En este capítulo se confiere personería jurídica y autonomía administrativa a la Superintendencia de Puertos y Transporte, a la que se le modifica el nombre por Superintendencia de Puertos, Transporte e Infraestructura, aclarando que no solo se le entregan competencias y herramientas de supervisión a esta entidad sino a otras autoridades que de acuerdo con la Ley y los reglamentos las vienen ejerciendo en atención a su titularidad. En consecuencia, se individualizan las entidades públicas o autoridades encargadas de adelantar los procedimientos y/o adoptar las medidas correspondientes, por infracciones a normas de transporte, teniendo en consideración factores funcionales, territoriales y de la naturaleza de la infracción. Aspectos que desarrollaremos en este documento.
- 4.2.3. Sujetos.** Este aparte se refiere a las personas, independientemente su naturaleza, que pueden ser destinatarias de los procesos de investigación por infracciones a las normas de transporte.
- 4.2.4. Régimen de Infracciones.** Corresponde al conjunto de disposiciones de orden legal que consagran los supuestos de hecho o conductas que al ser materializadas, generan el inicio de una investigación y la imposición sanciones en el evento de comprobarse la materialización de ellas.
- 4.2.5. Régimen de Sanciones.** Consecuencias jurídicas por la comisión de infracciones a las normas de transporte y sus servicios conexos, las cuales pueden ser consideradas como un mecanismo de persuasión que prevenga a los sujetos de

no desarrollar conductas sancionables o de haberse declarado su responsabilidad, no volver a realizarlas.

4.2.6. Procedimiento Sancionatorio. En desarrollo del principio constitucional del debido proceso, contenido en el artículo 29 de la Constitución Política Nacional, se establece el conjunto de etapas que deben adelantar las autoridades competentes a los sujetos sancionables, por la comisión de infracciones a las disposiciones de transporte y sus servicios conexos, a fin de establecer su responsabilidad en la comisión de conductas sancionables.

4.3. Principios Rectores

Aspecto muy importante del presente proyecto, lo constituye la inclusión de los principios rectores de las actividades de supervisión ejercidas por las Autoridades investidas de esta competencia.

En la teoría del derecho¹⁰ se reconocen a los principios y a las reglas como categorías de normas jurídicas. Ambas se suelen clasificar dentro de dicho concepto pues desde un punto de vista general (principio) o desde otro concreto y específico (regla) establecen aquello que es o debe ser. Así las cosas, tanto los principios como las reglas al tener vocación normativa se manifiestan en mandatos, permisiones o prohibiciones que delimitan y exigen un determinado comportamiento. Así lo ha establecido la Corte Constitucional al manifestar¹¹:

“Los principios (...), consagran prescripciones jurídicas generales que suponen una delimitación política y axiológica reconocida y, en consecuencia, restringen el espacio de interpretación, lo cual hace de ellos normas de aplicación inmediata, tanto por el legislador como por el juez constitucional. (...) Su alcance normativo no consiste en la enunciación de ideales que deben guiar los destinos institucionales y sociales con el objeto de que algún día se llegue a ellos; su valor normativo debe ser entendido de tal manera que signifiquen una definición en el presente, una base [deontológico]-jurídica sin la cual cambiaría la naturaleza misma de la Constitución y por lo tanto toda la parte organizativa perdería su significado y su razón de ser. Los principios expresan normas jurídica para el presente; son el inicio del nuevo orden”.

La principal diferencia entre principios y reglas radica en la especificidad de sus órdenes o preceptos, pues mientras los “*principios*” son típicas normas de organización, mediante los cuales se unifica o estructura cada una de las instituciones jurídicas que dan fundamento o valor al derecho, a través de la condensación de valores éticos y de justicia; las “*reglas*” constituyen normas de conducta que consagran imperativos categóricos o hipotéticos que deben ser exactamente cumplidos en cuanto a lo que ellas exigen, sin importar el ámbito fáctico o jurídico en el que se producen.

Así las cosas, mientras las “*reglas*” se limitan a exigir un comportamiento concreto y determinado, los “*principios*” trascienden a la mera descripción de una conducta prevista en un precepto jurídico, para darle valor y sentido a muchos de ellos, a través de la unificación de los distintos pilares que soportan una institución jurídica. En este aspecto, la doctrina¹² ha sostenido que:

¹⁰ ALEXY. Robert. Teoría de los derechos fundamentales. Centro de Estudios Políticos y Constitucionales. Madrid. 2002. Pág. 83.

¹¹ Sentencia T-406 de 1992 M.P. Ciro Angarita Barón

¹² GARCÍA DE ENTERRÍA. Eduardo. FERNÁNDEZ. Tomás-Ramón. Curso de Derecho Administrativo. Tomo I. Octava Edición. Editorial Civitas. Madrid. Págs. 74 y 75

“[Los principios constituyen los] soportes estructurales del sistema entero del ordenamiento, al que por ello prestan todo su sentido. Son <<generales>> por lo mismo, porque trascienden de un precepto concreto y organizan y dan sentido a muchos, y, a la vez, porque no deben confundirse con apreciaciones singulares y particulares que pudieran expresar la exigencia de una supuesta <<justicia de caso concreto>> (...) Son los principios institucionales los que organizan las distintas normas reguladoras disponibles para el régimen de la institución, los que dan a las mismas todo su sentido y alcance, y a la vez, los que precisan, según una lógica propia, la articulación de todas ellas, así como la solución procedente en caso de insuficiencia de alguna de ellas o de laguna. Los principios institucionales son principios generales del Derecho porque trascienden a las normas concretas y porque en ellos se expresa siempre necesariamente un orden de valores de justicia material; son así, a la vez, núcleos de condensación de valores ético-sociales y centros de organización del régimen positivo de las instituciones y animadores de su funcionamiento”.

Los principios como lo reconoce la doctrina están llamados a cumplir en el sistema normativo los siguientes papeles primordiales: (i) Sirven de base y fundamento de todo el ordenamiento jurídico; (ii) actúan como directriz hermenéutica para la aplicación de las reglas jurídicas; y finalmente, (iii) en caso de insuficiencia normativa concreta y específica, se emplean como fuente integradora del derecho. En estos términos, es indiscutible que los principios cumplen una triple función de fundamento, interpretación e integración del orden jurídico.

Se reconoce a los principios como fundamento, en la medida en que contribuyen a la organización deontológica de las distintas instituciones que dan soporte a la vida jurídica, esto es, fijan los criterios básicos o pilares estructurales de una determinada situación o relación social que goza de trascendencia o importancia para el derecho, como ocurre, por ejemplo, con los contratos, el matrimonio, la responsabilidad o el ejercicio del poder público en sus distintas expresiones. De donde resulta que, en cumplimiento de esta función, los principios se convierten en el punto cardinal que sirve de orientación para la aplicación de las innumerables reglas jurídicas que se apoyan sobre unos mismos valores que las explican, justifican y las dotan de sentido.

En cuanto a su función como instrumento para la interpretación, la jurisprudencia constitucional ha sostenido que los principios se convierten en guías hermenéuticas para descifrar el contenido normativo de las reglas jurídicas que al momento de su aplicación resulten oscuras, dudosas, imprecisas, indeterminadas o aun contradictorias en relación con otras normas de rango superior, incluyendo dentro de las mismas a los principios de naturaleza constitucional. En sentencia T-005 de 1995, al referirse a la aplicación del principio de solidaridad en materia de seguridad social, se expuso:

“Los principios sirven para sustentar soluciones a los problemas de sopesamiento de intereses y valores, de tal manera que la decisión final no habría sido la misma de no existir dicho principio”.

De igual manera, en sentencia T-058 de 1995, la Corte manifestó que: *“Los principios juegan un papel esencial en la interpretación jurídica, en especial cuando se presentan casos difíciles, producto del conflicto de varias normas”.*

Finalmente, los principios cumplen una función de integración, ya que asumen el rol de fuente formal del derecho ante la insuficiencia material de la ley para regular todas y cada una de las situaciones que se puedan presentar en el devenir social. El ordenamiento jurídico crea así un mecanismo que le permite a todos los operadores y, en especial, a los jueces, resolver los problemas que escapan a la previsión humana en el momento de expedir los correspondientes estatutos normativos dirigidos a reglar su

comportamiento, o que se presentan como nuevos, en atención al desarrollo progresivo de la sociedad y a la exigencia de darle una respuesta jurídica a las múltiples necesidades que en esta se presentan.

Son varios los preceptos que le asignan a los principios las funciones anteriormente descritas. A título meramente ilustrativo, destacaremos los siguientes:

- El artículo 230 de la Constitución Política Nacional que al someter a los jueces en el desarrollo de la función jurisdiccional al imperio del ordenamiento jurídico, reconoce a los principios generales del derecho como criterios auxiliares de la actividad judicial.
- El artículo 8 de la Ley 153 de 1887, dispone que cuando haya ley exactamente aplicable al caso controvertido, se aplicarán las leyes que regulan casos o materias semejantes, y en su defecto, la doctrina constitucional y las reglas o principios generales de derecho.

En este contexto, el derecho sancionatorio del Estado se encuentra sometido a los principios de legalidad, tipicidad, reserva legal, debido proceso, razonabilidad, proporcionalidad, teniendo cada uno de ellos particularidades en cuanto a sus intereses, sujetos, sanciones y efectos jurídicos.

El principio de legalidad, salvaguarda la libertad individual, previene la falta de aplicación de justicia y asegura la igualdad de todas las personas ante cualquier instancia judicial. Este principio conlleva implícita la necesidad de que preexistan disposiciones jurídicas que permitan establecer con certeza las conductas que vulneran el funcionamiento de la administración pública, así como las sanciones correspondientes por su realización u omisión.

Por su parte, el “*principio de reserva de ley*” 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. Así lo reconoce expresamente el artículo 29 Constitucional cuando establece que nadie podrá ser juzgado sino “*conforme*” a leyes preexistentes al acto que se le imputa.

Este principio fue creado por la doctrina alemana, influida por el dogma de la división de poderes, pues no se concebía que por fuera de la ley se pudiesen proferir medidas que de alguna manera afectarían los derechos fundamentales de las personas, ya que se entendía que los mismos correspondían a una auténtica expresión de la voluntad general que debían ser regulados por el órgano constitucional encargado de representarla. Así se reconoció por la Corte Constitucional¹³, al afirmarse que:

“Como lo ha sostenido reiteradamente esta Corporación, aquellas materias inexorablemente vinculadas a los derechos constitucionales fundamentales, tales como, la vida en condiciones dignas, el trabajo, el mínimo vital, etc., se encuentran sujetas a reserva de ley, razón por la cual, no puede dejarse en manos del ejecutivo su regulación”.

Cuando se habla del principio de reserva de ley, es para indicar que determinadas materias deben estar respaldados por la ley o simplemente que la ley es el único instrumento idóneo para su regular su

¹³ Sentencia C-432 de 2004 M.P. Rodrigo Escobar Gil

funcionamiento. En algunos de dichos casos, a través de una ley en sentido formal, y en otros, admitiendo su desarrollo conforme a leyes en sentido material.

Desde esta perspectiva, en materia disciplinaria, la jurisprudencia de la Corte Constitucional¹⁴ ha establecido que la consagración de los comportamientos reprochables disciplinariamente, así como las sanciones, los criterios para su fijación y los procedimientos para adelantar su imposición, corresponden a una materia que compete desarrollar de manera exclusiva a la ley, tanto en sentido formal como material.

En este mismo sentido se ha pronunciado el Consejo de Estado de la siguiente manera¹⁵:

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

(...)

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

(...)

Sin embargo la Sala declarará la nulidad del inciso 5 del artículo 47 del decreto demandado, que impone una multa a cargo del propietario, porque las sanciones deben estar establecidas en la ley, como ya se dijo.”

En relación con el término de caducidad de la acción sancionatoria, elemento fundamental dentro del régimen sancionatorio indicó el Consejo de Estado¹⁶ lo siguiente:

*“El marco jurídico previsto en el anterior capítulo, permite a la Sala deducir que como la ley 336 de 1996 no contempló expresamente un término de caducidad para el ejercicio de la facultad sancionadora del Estado, es imperioso acudir al Código Contencioso Administrativo que regula de manera general la caducidad de la mencionada facultad administrativa. Interpreta la Sala, que esa fue la intención de las reglamentaciones proferidas por el Gobierno con posterioridad a la ley 336 de 1996, pues en los decretos 1556, 1557 de 1998 y 3366 de 2003, el término de caducidad de la acción sancionadora del Estado en materia de transporte es de tres (3) años contados a partir de la comisión del hecho o de la falta, plazo idéntico al dispuesto en el artículo 38 del Código Contencioso Administrativo. Sin embargo, como se verá enseguida, los decretos reglamentarios 1556 y 1557 de 1998 consagraron, adicionalmente, el fenómeno de la interrupción de la caducidad sin límite en el tiempo, lo cual, se ha prestado a interpretaciones como las que se aducen en la consulta, en el sentido de que no surtida la notificación del auto de apertura, la administración puede pronunciarse en cualquier momento. **No***

¹⁴ Sentencias C-506 de 2002, C-948 de 2002, C-1076 de 2002, C-125 de 2003, C-252 de 2003, C-383 de 2003

¹⁵ Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera del Consejo de Estado en Providencia del 24 de septiembre de 2009:

¹⁶ Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil. Concepto 1632 de 2005

puede pasar por alto la Sala que el Gobierno carece de competencia para dictar una norma en que se define el término de caducidad que, como bien se sabe, es de orden público y de reserva legal. (negritas y subrayas fuera de texto.

De igual manera, en Providencia del 20 de junio de 2012 de la Sección Primera del Consejo de Estado se indicó:

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

Frente a tal facultad, la Corte Constitucional ha señalado que tiene naturaleza ordinaria, derivada, limitada y permanente. Es ordinaria, toda vez que para su ejercicio no requiere habilitación distinta de la norma constitucional que la confiere; tiene carácter derivado, puesto que requiere de la preexistencia de material legislativo para su ejercicio; es limitada debido a que “encuentra su límite y radio de acción en la constitución y en la ley; es por ello que no puede alterar o modificar el contenido y el espíritu de la ley, ni puede dirigirse a reglamentar leyes que no ejecuta la administración, así como tampoco puede reglamentar materias cuyo contenido está reservado al legislador”; y, finalmente, es permanente, por cuanto el Gobierno puede hacer uso de la misma tantas veces como lo considere oportuno para la cumplida ejecución de la ley de que se trate y hasta tanto ésta conserve su vigencia.”

En pronunciamiento más reciente¹⁷, el mismo Consejo de Estado, al estudiar la legalidad del Decreto 3366 de 2003, por medio del cual se establece el régimen de sanciones por infracciones a las normas de transporte público terrestre automotor reiteró, respecto a la reserva legal del régimen sancionatorio dispuso:

“ En múltiples ocasiones la Sala se ha pronunciado al respecto¹¹, por ejemplo en sentencia de 28 de julio de 2010³, sostuvo que el régimen sancionatorio en materia de transporte es de reserva del legislador:

“No obstante lo anterior, la Sala debe señalar en forma categórica que el precitado Ministerio de Transporte, si bien esta facultado para proferir este tipo de reglamento derivados o de segundo grado, no lo está para proferir normas en materia sancionatoria, las cuales se encuentran reservadas al legislador ...”

(...)

Sobre el particular la Sala prohija el concepto de la Sala de Consulta y Servicio Civil del 16 de octubre de 2001, rad. N°1.454, M.P. Dra. Susana Montes de Echeverri, que en la parte pertinente dice:

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

Adicional a los principios de legalidad y reserva de ley, en el derecho administrativo sancionador, y en concreto, en el derecho disciplinario, de igual manera resulta exigible el “*principio de tipicidad*”. De conformidad con esta garantía del debido proceso disciplinario, en materia administrativa, la norma

¹⁷ Consejo de Estado. Sección Primera. Sentencia del 19 de mayo de 2016. Expediente: 2008-00107, acumulado con el 2008-00098. M.P. Guillermo Várgas Ayala

creadora de las infracciones y de las sanciones, debe describir clara, expresa e inequívocamente las conductas que pueden ser sancionadas y el contenido material de las infracciones, así como la correlación entre unas y otras. En esta medida, la Corte Constitucional¹⁸ ha admitido que mediante el principio de tipicidad:

“se desarrolla el principio fundamental ‘nullum crimen, nulla poena sine lege’, es decir, la abstracta descripción que tipifica el legislador con su correspondiente sanción, debe ser de tal claridad que permita que su destinatario conozca exactamente la conducta punitiva; en principio se debe evitar pues la indeterminación para no caer en una decisión subjetiva y arbitraria”.

Aunque el principio de tipicidad forme parte de las garantías estructurales del debido proceso en los procedimientos disciplinarios, no es demandable en dicho campo el mismo grado de rigurosidad que se exige en materia penal. En efecto, la naturaleza de las conductas reprimidas, los bienes jurídicos involucrados, la teleología de las facultades sancionatorias, los sujetos disciplinables y los efectos jurídicos que se producen frente a la comunidad, hacen que la tipicidad en materia disciplinaria admita -en principio- cierta flexibilidad.

El presente proyecto ratifica los principios bajo los cuales se debe regir la actuación administrativa sancionatoria estableciendo que, en desarrollo de las funciones de vigilancia, inspección y control las autoridades competentes deben garantizar los principios de: i) Debido proceso; ii) Favorabilidad y iii) Presunción de inocencia, indicando que las actuaciones administrativas se deben adelantar con sujeción a los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad establecidos en el artículo 209 de la Constitución Política.

Se destaca que la Superintendencia de Puertos y Transporte, además de las facultades de carácter objetivo, relacionadas con la prestación del servicio, cuenta con la posibilidad de verificar algunos de los aspectos subjetivos de los sujetos de inspección, esto es, operaciones de carácter contable, administrativo, financiero, jurídico, económico, que tengan que ver con la formación y funcionamiento del ente, aclarando que estas funciones se ejercen solamente cuando existan circunstancias que puedan poner en riesgo la prestación de un servicio público de transporte.

4.4. La Superintendencia y las facultades de Supervisión

Reforzar la autonomía administrativa de la Superintendencia de Puertos y Transporte es una necesidad esencial para avanzar en el desarrollo institucional que demanda el sector de transporte, el tránsito y su infraestructura y garantizar, de esta manera, que se cumplan plenamente las atribuciones de inspección, vigilancia y control de forma que se generen las condiciones necesarias para lograr competitividad y desarrollo del sector, los cuales permitirán el crecimiento económico del país.

En consecuencia, resulta indispensable otorgar a la Superintendencia la Personería Jurídica de la cual carece en la actualidad, de tal manera que cuente con mayor autonomía y capacidad patrimonial, nominadora y administrativa, para ejercer de la mejor manera posible las competencias delegadas por el Presidente de la República, esto es, la inspección, vigilancia y control del transporte, el tránsito y su

¹⁸ Sentencia C-530 de 2003. M.P. Eduardo Montealegre Lynett

infraestructura, consolidando de esta forma la institucionalidad que el sector requiere para mejorar su calidad y competitividad.

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

En este contexto, el presente proyecto modifica la naturaleza jurídica de la Superintendencia de Puertos y Transporte al otorgarle Personería Jurídica, autonomía administrativa y patrimonial, dotándola de herramientas concretas para el ejercicio efectivo de sus funciones en todo el territorio nacional, como la desconcentración en diferentes territorios de la geografía nacional.

Respecto a las facultades de Inspección y Vigilancia, se incorporan dentro de un capítulo las facultades generales y con especificidad las de inspección, entendidas como la posibilidad de solicitar, exigir y recibir información de los sujetos vigilados.

De la misma manera, se establece un articulado relacionado con las facultades en materia de vigilancia lo cual permitirá a la Superintendencia velar por el cumplimiento de las normas y supervisar la implementación de los correctivos correspondientes para solventar las situaciones que se presentan contrarias a la ley y a la Constitución Nacional.

Frente a estas facultades es importante tener en cuenta los siguientes aspectos, aclarando que, con base en los pronunciamientos del Consejo de Estado¹⁹, las facultades de inspección, vigilancia y control de la Superintendencia de Puertos y Transporte es integral, circunscribiéndose tanto a los aspectos objetivos, entendidos como los relacionadas con la prestación de los servicios de transporte, tránsito, infraestructura y sus servicios conexos y a los aspectos subjetivos, esto es, los atinentes a la constitución, administración y funcionamiento de la sociedad autorizada para prestar el servicio, diferenciación que resulta esencial para efectos, no solo de delimitar el alcance de las funciones, sino también para evitar colisiones de competencia entre la nación y los entes territoriales, aclarando que, de acuerdo con lo establecido en el artículo 24 de la Constitución Política, corresponde al Presidente de la República, a través de sus agentes, ejercer la inspección, vigilancia y control de los prestadores de los servicios públicos por ello, es la Superintendencia quien puede ejercer la supervisión subjetiva sobre los operadores y prestadores de estos servicios.

De igual forma, se dota a la Superintendencia de mayores instrumentos, institucionales, jurídicos, técnicos, tecnológicos y financieros para que pueda ejercer de manera eficiente y oportuna su función como garante de la estabilidad de los prestadores del servicio público de transporte, de la siguiente manera:

¹⁹ Sentencia C-746 de Consejo de Estado, Sala Plena, de 25 de septiembre de 2001, Magistrado Ponente: Alberto Arango Mantilla. En esta oportunidad se precisó que “:: la competencia de la Superintendencia de Puertos y Transporte en el ejercicio de las funciones de inspección, vigilancia y control de carácter integral, comprende los aspectos objetivos y subjetivos sobre las personas naturales y jurídicas que prestan el servicio público de transporte y sus actividades conexas”.

- ✓ **Instrumentos Institucionales:** Al mantenerse la personería jurídica, la autonomía y al determinarse la necesidad de su regionalización a través de la desconcentración.
- ✓ **Instrumentos Jurídicos:** Al otorgarse por vía legislativa la descripción clara de sus funciones, competencias, infracciones, sanciones y procedimientos para el ejercicio de su misión.
- ✓ **Instrumentos Financieros:** Al otorgársele fuentes de financiación que le permiten el ejercicio de sus funciones directamente, relacionada dicha financiación con la garantía del cumplimiento de dichas funciones, por ello se fija a su favor de manera permanente no un impuesto sino una contribución y se le asigna la titularidad de las multas que impone.
- ✓ **Instrumentos Tecnológicos:** Al establecer como herramienta para el ejercicio de sus funciones las tecnologías de la información y las comunicaciones para asegurar la inmediatez y la eficacia en sus labores.

4.4.1. La función de inspección

Al hacer referencia a la función de inspección, se alude a la actividad de tener acceso a la información que manejan los sujetos de vigilancia, con el fin de analizar su contenido y establecer la adecuada prestación del servicio de transporte y el funcionamiento de la sociedad.

La posibilidad de solicitar esta información y acceder a la documentación de los sujetos vigilados se fundamenta en la premisa constitucional consagrada en el artículo 15 superior²⁰.

La ejecución de esta función debe guardar un equilibrio que respete el derecho a la intimidad, la inviolabilidad, la reserva de la información y de los documentos privados de conformidad con las normas que particularmente reglamentan la materia.

En ese orden de ideas, la función de inspección es una función preventiva encaminada a la obtención y análisis de la información de la manera en la que se presta el servicio y se administra la empresa, con el fin de establecer si efectivamente se está prestando en las condiciones de oportunidad, seguridad y

²⁰ “Artículo 15. Todas las personas tienen derecho a su intimidad personal y familiar y a su buen nombre, y el Estado debe respetarlos y hacerlos respetar. De igual modo, tienen derecho a conocer, actualizar y rectificar las informaciones que se hayan recogido sobre ellas en los bancos de datos y en archivos de entidades públicas y privadas. En la recolección, tratamiento y circulación de datos se respetarán la libertad y demás garantías consagradas en la Constitución. La correspondencia y demás formas de comunicación privada son inviolables. Sólo pueden ser interceptados o registrados mediante orden judicial, en los casos y con las formalidades que establezca la ley. Con el fin de prevenir la comisión de actos terroristas, una ley estatutaria reglamentará la forma y condiciones en que las autoridades que ella señale, con fundamento en serios motivos, puedan interceptar o registrar la correspondencia y demás formas de comunicación privada, sin previa orden judicial, con aviso inmediato a la Procuraduría General de la Nación y control judicial posterior dentro de las treinta y seis (36) horas siguientes. Al iniciar cada período de sesiones el Gobierno rendirá informe al Congreso sobre el uso que se haya hecho de esta facultad. Los funcionarios que abusen de las medidas a que se refiere este artículo incurrirán en falta gravísima, sin perjuicio de las demás responsabilidades a que hubiere lugar. Para efectos tributarios judiciales y para los casos de inspección, vigilancia e intervención del Estado, podrá exigirse la presentación de libros de contabilidad y demás documentos privados, en los términos que señale la ley.”

continuidad establecidas por la ley, así como los aspectos, financieros, jurídicos y financieros del ente societario.

4.4.2. La función de vigilancia

La función de vigilancia hace referencia a identificar las actividades que desarrollan los vigilados para establecer una comparación con ciertos parámetros generales de actuación, para determinar si se están efectuando o no en debida forma, mirando si hay una mejor prestación del servicio, si se están ejecutando dentro de igualdad de condiciones, o si hay un desempeño inadecuado de la empresa.

En consecuencia lo que busca esta función de vigilancia es realizar una evaluación de la ejecución de las funciones de los sujetos para medir su rendimiento de calidad.

Esta función de evaluación y rendimiento supervisado a través de vigilancia analiza diversos aspectos o puntos para establecer una medición general, se mira el cumplimiento de los estándares mínimos, sumado a ello la supervisión de la gestión y desempeño operativo y financiero.

El fin inmediato de la función de vigilancia radica en medir los parámetros de calidad de la prestación del servicio de transporte aludiendo a ciertos aspectos como lo constituye el personal y los recursos (equipos, vehículos, instalaciones, etc.) utilizados para la prestación del mismo, como indicadores de medición del correcto desarrollo del sector.

Después de efectuar la función de inspección, se faculta, de manera complementaria, a la Superintendencia para adoptar medidas preventivas, apoyar la implementación de medidas correctivas, con el fin de garantizar el correcto desarrollo, ejecución y prestación del servicio y del funcionamiento de la empresa.

4.4.3. La Función de Control

El control consiste en la atribución de la Superintendencia para ordenar los correctivos necesarios para subsanar una situación crítica de orden jurídico, contable, económico o administrativo de los sujetos de vigilancia.

4.5. Sanciones Administrativas

En desarrollo de los preceptos consagrados en el artículo 29 de la Constitución, específicamente el relacionado con el principio de legalidad del cual participa el de reserva de ley, tratado en apartes precedentes, el cual se sintetiza en la obligación del Estado, de someter determinadas materias necesariamente a la ley se incluye un amplio título que contiene, para cada una de las modalidades de transporte, su infraestructura y servicios conexos y complementarios, las infracciones que pueden presentarse y las sanciones ante el incumplimiento de las disposiciones previstas en la ley.

Respecto, a las conductas tipificadas como infracciones para cada uno de los sujetos de vigilancia, es importante aclarar que cuando se establece la infracción de normas de transporte, no implica que la autoridad competente pueda arbitrariamente imponer infracción a cualquier conducta. La norma sustantiva que regula cada una de las actividades ejercidas por cada sujeto pasivo, previamente ha establecido los deberes y obligaciones de cada uno de ellos en el ejercicio de sus funciones, por tanto, la expresión

descrita hace alusión a una conducta desplegada por el vigilado que se aparta de sus obligaciones y deberes y que no quedó descrita en las infracciones contempladas en la presente ley.

En este sentido, propone el proyecto las siguientes sanciones por infracciones a las normas de transporte:

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.

Importante anotar que, a diferencia de lo que se tiene a la fecha²¹ en las normas sancionatorias, en este proyecto se unifican las multas en Salarios Mínimos Legales Diarios Vigentes.

La dosificación de las infracciones se realizó de acuerdo a la valoración de los bienes jurídicos que se protegen con dichas infracciones, teniendo presente que los bienes jurídicos particulares son: i la seguridad; ii la prestación del servicio; iii los derechos de los discapacitados; iv las relaciones económicas equitativas entre los actores de la cadena del transporte; v la protección de la infraestructura; vi la protección de los derechos laborales, y vii la moralidad pública.

Particular mención debemos hacer respecto a la inclusión de los las infracciones o tipos en blanco que admiten, siempre y cuando sea posible la remisión a otra norma que permita establecer el alcance de la conducta, imponer una determinada sanción.

Los tipos en blanco han sido definidos por la jurisprudencia nacional²² como. “...*descripciones incompletas de las conductas sancionadas, o en disposiciones que no prevén la sanción correspondiente, pero que en todo caso pueden ser complementadas por otras normas a las cuales remiten las primeras*”

²¹ Ley 336 de 1996 Artículo 46. Con base en la graduación que se establece en el presente artículo, las multas oscilarán entre 1 y 2000 salarios mínimos mensuales vigentes teniendo en cuenta las implicaciones de la infracción y procederán en los siguientes casos:

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

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

- a. Transporte terrestre: de uno (1) a setecientos (700) salarios mínimos mensuales vigentes;
- b. Transporte fluvial: de uno (1) a mil (1000) salarios mínimos mensuales vigentes;
- c. Transporte marítimo: de uno (1) a mil quinientos (1500) salarios mínimos mensuales vigentes;
- d. Transporte férreo: de uno (1) mil quinientos (1500) salarios mínimos mensuales vigentes, y
- e. Transporte aéreo: de uno (1) a dos mil (2000) salarios mínimos mensuales vigentes

²² Corte Constitucional Sentencia C-404 de 2001, M.P. Marco Gerardo Monroy Cabra

El tipo abierto hace referencia a aquellas infracciones que ante la imposibilidad del legislador de contar con un listado detallado de comportamientos que se subsumen en las mismas, remiten a un complemento normativo, integrado por todas las disposiciones en las que se consagren deberes, mandatos y prohibiciones que resulten aplicables a los sujetos de sanción. Así, la tipicidad en las infracciones en los tipos en blanco se determina por la lectura sistemática de la norma que establece la obligación o la prohibición y aquella otra que de manera genérica prescribe que el incumplimiento de tales obligaciones o prohibiciones constituye una infracción sancionable.

La Corte Constitucional, tratando el tema de los tipos o normas en blanco frente al derecho disciplinario sancionatorio ha considerado²³:

“Si bien en el derecho disciplinario la regla general es que la aplicación de sus normas generales se lleve a cabo a partir de una interpretación sistemática y de una remisión a aquellas otras normas que contienen la prescripción de las funciones, deberes, obligaciones o prohibiciones concretas respecto del cargo o función cuyo ejercicio se le ha encomendado a los servidores públicos, y cuyo incumplimiento genera una falta disciplinaria. Esta forma de definir la tipicidad de la conducta a través de la remisión a normas complementarias, comporta un método conocido por la doctrina y la jurisprudencia como el de las normas o tipos en blanco, que consiste precisamente en descripciones incompletas de las conductas sancionadas, o en disposiciones que no prevén la sanción correspondiente, pero que en todo caso pueden ser complementadas por otras normas a las cuales remiten las primeras. La jurisprudencia constitucional ha admitido la existencia de tipos en blanco en materia disciplinaria, sin que ello vulnere los principios de tipicidad y de legalidad, siempre y cuando sea posible llevar a cabo la correspondiente remisión normativa o interpretación sistemática que le permita al operador jurídico establecer y determinar inequívocamente el alcance de la conducta reprochable y de la sanción correspondiente.”

En este contexto, consagra el proyecto de ley la posibilidad de sancionar, con el monto más bajo de multa, a los infractores de normas de transporte en todos los casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas de transporte.

4.6. Procedimiento Administrativo Sancionatorio

Como es ampliamente conocido, el debido proceso previsto en el artículo 29 de la Constitución Política “se aplicará a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas”.

Al respecto, la Ley 1437 de 2011 (Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo) contiene en su parte primera el “*Procedimiento administrativo general*”, y las “*Reglas generales*” que deben aplicar las entidades públicas en sus actuaciones, precisando en su artículo 34 lo siguiente:

“Las actuaciones administrativas se sujetarán al procedimiento administrativo común y principal que se establece en este Código, sin perjuicio de los procedimientos administrativos regulados por leyes especiales. En lo no previsto en dichas leyes se aplicarán las disposiciones de esta Parte Primera del Código.”

Sobre el debido proceso, la Corte Constitucional ha señalado lo siguiente:

“La jurisprudencia constitucional ha diferenciado entre las garantías previas y posteriores que implica el derecho al debido proceso en materia administrativa. Las garantías mínimas previas se relacionan con aquellas garantías

²³ Sentencia C-303 de 2012. M. P. Luis Ernesto Vargas Silva.

mínimas que necesariamente deben cobijar la expedición y ejecución de cualquier acto o procedimiento administrativo, tales como el acceso libre y en condiciones de igualdad a la justicia, el juez natural, el derecho de defensa, la razonabilidad de los plazos y la imparcialidad, autonomía e independencia de los jueces, entre otras. De otro lado, las garantías mínimas posteriores se refieren a la posibilidad de cuestionar la validez jurídica de una decisión administrativa, mediante los recursos de la vía gubernativa y la jurisdicción contenciosa administrativa. (...)En la misma dirección, la Corporación ha explicado que corresponde al Legislador el desarrollo del debido proceso, mediante la definición legal de las normas que estructuran los procedimientos judiciales y administrativos, ámbito en el que le corresponde establecer su objeto, etapas, términos, recursos, y demás elementos propios de cada actuación. En ese marco, es posible concluir que (i) el Legislador posee una facultad de configuración de procedimientos administrativos de especial amplitud; (ii) dentro de esa potestad se incluye el diseño de los procedimientos, sus etapas, recursos y términos, entre otros aspectos; (iii) la regulación de esos procedimientos no puede desconocer los mínimos expresamente establecidos en la Constitución (artículo 29 y 228) y la jurisprudencia constitucional; (iv) además de esos mínimos, la regulación legislativa debe respetar los principios superiores de la Constitución, aspecto que (iv) corresponde verificar a este Tribunal, cuando así lo requiera fundadamente un ciudadano, y bajo los lineamientos de los principios de razonabilidad y proporcionalidad.”²⁴

Con este contexto constitucional, legal y jurisprudencial, se puede señalar que el debido proceso, y dentro de él, el respeto de los derechos de defensa y contradicción, se garantizan en el proyecto de ley.

Se propone entonces la implementación de dos tipos de procedimientos, uno verbal, ágil, expedito, pero respetuoso del debido proceso y del derecho de defensa, donde se le otorgan al presunto infractor las oportunidades debidas para ejercer su derecho de defensa permitiendo, de igual manera, otorgarle a la Superintendencia un instrumento ágil en su función de juzgamiento, evitando el represamiento en la toma de decisiones, y otro procedimiento ordinario, escrito, más formal, para aquellas infracciones más graves, que se seguirá de acuerdo con los términos previstos en el Capítulo III del Título III del Código de procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, procedimientos adecuados a la realidad del sector transporte, con fases que se ajustan a los requerimientos constitucionales y legales vigentes, donde se respeta el debido proceso, la presunción de inocencia, la libertad probatoria, el principio de lealtad probatoria y la buena fe.

Estos procedimientos lo que buscan es hacer más efectivo el procedimiento sancionatorio, pretendiéndose que las sanciones cumplan su verdadera función persuasiva en la medida que el sujeto de sanción esté convencido que si infringe una norma, existe una alta probabilidad que le sancionen.

4.6.1. Medidas Cautelares o Preventivas

Especial mención requiere la inclusión en este proyecto de una serie de medidas administrativas de carácter preventivo que propenden por el correcto funcionamiento de los sujetos sometidos a supervisión de la Superintendencia. De esta manera se describen las medidas que se aplicaran, dependiendo del análisis que resulte de la información recaudada dentro del proceso de inspección.

La imposición de una o varias de estas medidas busca la prestación del servicio de transporte en condiciones de calidad y continuidad, respetando las disposiciones normativas para el desarrollo de estas actividades.

²⁴ Corte Constitucional. Sentencia C-034 del 29 de enero de 2014. M.P. María Victoria Calle Correa.

Además de lo que ya se ha señalado respecto de las atribuciones de inspección y vigilancia y sus correspondientes funciones, se establece lo relativo a las medidas preventivas, así como lo relativo al procedimiento para la adopción de las mismas.

Las materias tratadas en los artículos 9° a 14 del proyecto se enmarcan particularmente dentro de las funciones de vigilancia definidas previamente en el sentido que se trata de normas orientadas a dotar al Ministerio de las facultades necesarias para supervisar la implementación de correctivos que permitan solventar situaciones irregulares de orden jurídico, económico, contable, administrativo o de prestación del servicio.

Más allá de las razones de orden legal que justifican la inclusión de estas medidas, acontecimientos como los recientemente sufridos por el país en general, originados por la inmovilización camionera adelantada por la denominada “*Cruzada por la Dignidad Camionera*”, evidencian la imperiosa necesidad de dotar a las autoridades de control y, específicamente a la Superintendencia de Puertos y Transporte, de herramientas de inmediata adopción y eficacia, que le permitan prevenir o conjurar los nocivos efectos que medidas de hecho generan tanto a la economía, como al orden público nacional.

Al decretar una medida preventiva o cautelar no se está desconociendo el debido proceso, se busca evitar una mayor vulneración a un derecho o la suspensión de la prestación del servicio de transporte. Decretada dicha medida, se deberá agotar el procedimiento descrito en el proyecto donde se tiene la oportunidad de controvertir las pruebas a que haya lugar para luego determinar la sanción a imponer cuando hubiere lugar a ello.

Decretada dicha medida, vendrá el agotamiento del procedimiento descrito en el proyecto donde se tiene la oportunidad de controvertir las pruebas a que haya lugar para luego determinar la sanción a imponer cuando hubiere lugar a ello. (Corte Constitucional Sentencia C-379 de 2004).

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

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

Con ocasión de las medidas preventivas ha dicho la Corte²⁵:

²⁵ Corte Constitucional, Sentencia C-1156/03 magistrado ponente Álvaro Tafur Galvis

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

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

En este sentido, no podría entenderse que con la adopción de una medida preventiva se vulnere el debido proceso toda vez que esta no constituye una sanción en sí misma.

Dado que las medidas tienen como finalidad superar las situaciones que afecten la prestación del servicio de transporte, las mismas tienen un carácter eminentemente cautelar y por tanto, son independientes de las actuaciones sancionatorias que puedan adelantarse paralelamente por esos hechos.

Relevante importancia adquiere la inmovilización de vehículos por períodos que garanticen una verdadera persuasión y medidas ante la reincidencia, como herramienta contra uno de los fenómenos más graves que aqueja al sector transporte en la actualidad como lo es la informalidad, medida que se considera eficaz siempre que se acompañen de otras que garanticen la inclusión laboral.

Una medida que igualmente contribuirá a dar agilidad a las tareas de supervisión, y que se están contemplando en el proyecto es la posibilidad de pagar un porcentaje del valor de la multa por infracción a las normas de transporte, antes de la iniciación del procedimiento administrativo sancionatorio. Si el infractor acepta la comisión de la infracción y realiza el pago de un porcentaje del valor correspondiente a la multa, dentro de un término siguiente a la imposición de la infracción, evita la realización del proceso administrativo sancionatorio, con el consecuente beneficio y descongestión de la administración.

Se destaca que tales consideraciones y el proyecto de Ley ya habían sido presentados ante el Congreso de la República, sin embargo, no han culminado el trámite para la expedición de la Ley que tanto necesita el sector transporte.