DECRETO 1079 DE 2015

(mayo 26)
D.O. 49.523, mayo 26 de 2015

"por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte"

Nota 1: Modificado por el Decreto 1252 de 2021, por el Decreto 1009 de 2021, por el Decreto 478 de 2021, por el Decreto 1538 de 2020, por el Decreto 746 de 2020, por el Decreto 1120 de 2019, por el Decreto 632 de 2019, por el Decreto 2453 de 2018, por el Decreto 2156 de 2018, por el Decreto 1082 de 2018, por el Decreto 727 de 2018, por el Decreto 1305 de 2017, por el Decreto 431 de 2017, por el Decreto 296 de 2017, por el Decreto 153 de 2017, por el Decreto 1310 de 2016, por el Decreto 2297 de 2015 y por el Decreto 1906 de 2015.

Nota 2: Adicionado por el Decreto 997 de 2022, por el Decreto 191 de 2021, por el Decreto 1567 de 2020, por el Decreto 129 de 2020, por el Decreto 2163 de 2018, por el Decreto 2229 de 2017, por el Decreto 602 de 2017, por el Decreto 26 de 2017, por el Decreto 1517 de 2016, por el Decreto 1514 de 2016, por el Decreto 38 de 2016, por el Decreto 2060 de 2015 y por el Decreto 1735 de 2015

Nota 3: Derogado parcialmente por el Decreto 1369 de 2022

El Presidente de la República de Colombia, en ejercicio de las facultades que le confiere el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política, y

CONSIDERANDO:

Que la producción normativa ocupa un espacio central en la implementación de políticas públicas, siendo el medio a través del cual se estructuran los instrumentos jurídicos que materializan en gran parte las decisiones del Estado.

Que la racionalización y simplificación del ordenamiento jurídico es una de las principales herramientas para asegurar la eficiencia económica y social del sistema legal y para afianzar la seguridad jurídica.

Que constituye una política pública gubernamental la simplificación y compilación orgánica del sistema nacional regulatorio.

Que la facultad reglamentaria incluye la posibilidad de compilar normas de la misma naturaleza.

Que por tratarse de un decreto compilatorio de normas reglamentarias preexistentes, las mismas no requieren de consulta previa alguna, dado que las normas fuente cumplieron al momento de su expedición con las regulaciones vigentes sobre la materia.

Que la tarea de compilar y racionalizar las normas de carácter reglamentario implica, en algunos casos, la simple actualización de la normativa compilada, para que se ajuste a la realidad institucional y a la normativa vigente, lo cual conlleva, en aspectos puntuales, el ejercicio formal de la facultad reglamentaria.

Que en virtud de sus características propias, el contenido material de este Decreto guarda correspondencia con el de los decretos compilados; en consecuencia, no puede predicarse el decaimiento de las resoluciones, las circulares y demás actos administrativos expedidos por distintas autoridades administrativas con fundamento en las facultades derivadas de los decretos compilados.

Que la compilación de que trata el presente decreto se contrae a la normatividad vigente al momento de su expedición, sin perjuicio de los efectos ultractivos de disposiciones derogadas a la fecha, de conformidad con el artículo 38 de la Ley 153 de 1887.

Que por cuanto este decreto constituye un ejercicio de compilación de reglamentaciones preexistentes, los considerandos de los decretos fuente se entienden incorporados a su texto, aunque no se transcriban, para lo cual en cada artículo se indica el origen del mismo.

Que las normas que integran el Libro 1 de este decreto no tienen naturaleza reglamentaria, como quiera que se limitan a describir la estructura general administrativa del sector.

Que durante el trabajo compilatorio recogido en este decreto, el Gobierno verificó que ninguna norma compilada hubiera sido objeto de declaración de nulidad o de suspensión provisional, acudiendo para ello a la información suministrada por la Relatoría y la Secretaría General del Consejo de Estado.

Que con el objetivo de compilar y racionalizar las normas de carácter reglamentario que rigen en el sector y contar con un instrumento jurídico único para el mismo, se hace necesario expedir el presente decreto Único Reglamentario Sectorial.

Por lo anteriormente expuesto,

DECRETA:

LIBRO 1

ESTRUCTURA DEL SECTOR TRANSPORTE

PARTE 1

SECTOR CENTRAL

TÍTULO 1

CABEZA DEL SECTOR

Artículo 1.1.1.1. Ministerio de Transporte. El Ministerio de Transporte tiene como objetivo primordial la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.

(Decreto 087 de 2011, artículo 1°).

Nota, artículo 1.1.1.1: Ver Resolución 1244 de 2019, M. Transporte.

TÍTULO 2

FONDOS

Artículo 1.1.2.1. Fondo Nacional para la Reposición y Renovación del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros. Es un ente con personería jurídica, de naturaleza mixta, que en lo no previsto en el Decreto 1485 de 2002 se regirá por las normas del derecho privado, cuyo objeto es atender los requerimientos económicos y financieros para la reposición y renovación del parque automotor de los vehículos de servicio de transporte público colectivo terrestre de pasajeros con radio de acción metropolitano y/o urbano.

(Decreto 1485 de 2002, artículo 1°).

Artículo 1.1.2.2. Fondo Nacional de Seguridad Vial. Es una cuenta especial de la Nación, sin personería jurídica, ni estructura administrativa, con

independencia patrimonial, administrativa, contable y estadística, para financiar el funcionamiento e inversión de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

–(Ley 1702 de 2013, artículo 7°). **(Nota: Según el texto oficialmente publicado de este artículo, éste no coincide exactamente con el del artículo 7º de la Ley 1702 de 2013, referido).**

TÍTULO 3

ÓRGANOS SECTORIALES DE ASESORÍA Y COORDINACIÓN

Artículo 1.1.3.1. Consejo Consultivo de Transporte. Tendrá el carácter de cuerpo asesor del Ministerio de Transporte, bajo la directa dependencia y orientación del Ministerio del ramo. Entre sus funciones, está asesorar al Ministro de Transporte en la definición de las políticas generales sobre el transporte y tránsito, así como en los planes, programas y proyectos que le correspondan conforme a los lineamientos que señalan las disposiciones pertinentes.

(Decreto 2172 de 1997, artículos 1° y 4º, literal a).

Artículo 1.1.3.2. Consejo consultivo de terminales de transporte. Es un organismo asesor y consultor del Ministerio de Transporte, el cual tiene entre sus funciones proponer al Ministerio de Transporte elementos de política sobre las terminales de transporte terrestre, en particular sobre su operación, así como los mecanismos para evaluar la calidad y eficiencia de los servicios de las Terminales de Transporte Terrestre.

(Decreto 2762 de 2001, artículo 21).

Artículo 1.1.3.3. Consejo consultivo de seguridad vial. Su función es la de informar los planes y las estrategias de seguridad vial, proponer acciones, debatir propuestas y lograr el compromiso y alineamiento con los sectores público-privados en los objetivos y estrategias nacionales de seguridad vial.

(Ley 1702 de 2013, artículo 15.4).

Artículo 1.1.3.4. Comisión intersectorial de corredores logísticos. Es un organismo encargado de analizar la reglamentación para el flujo de carga en los corredores logísticos de importancia estratégica.

(Decreto 1478 de 2014, artículo 5°).

Artículo 1.1.3.5. Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria. Es un organismo, el cual tiene entre sus funciones la formulación de políticas, principios, métodos, procedimientos y medidas generales en materia de seguridad aeroportuaria.

(Decreto 1400 de 2002, artículo 2°, parágrafo).

Artículo 1.1.3.6. Comité de Coordinación permanente entre el Ministerio de Transporte y la Dirección General Marítima, DIMAR. Es el organismo integrado por funcionarios del Ministerio de Transporte y la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional, bajo la directa dependencia y orientación del Ministerio de Transporte, que tiene entre sus funciones revisar los diferentes temas que sobre transporte marítimo se presenten.

(Decreto 804 de 2001, artículos 2° y 58).

Artículo 1.1.3.7. Adicionado por el Decreto 2163 de 2018, artículo 8º. Comisión Intersectorial para los proyectos de infraestructura de transporte. Tiene por objeto articular las entidades públicas que tienen relación con los proyectos de infraestructura de transporte en el país y coordinar y orientar la planeación integral y el seguimiento a la ejecución eficiente de los referidos proyectos.

PARTE 2

SECTOR DESCENTRALIZADO

TÍTULO 1

ENTIDADES ADSCRITAS

Artículo 1.2.1.1. Instituto Nacional de Vías - INVIAS. Tiene por objeto la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura no concesionada de la Red Vial Nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial y de la infraestructura marítima, de acuerdo con los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte.

(Decreto 2618 de 2013, artículo 1°).

Artículo 1.2.1.2. Agencia Nacional de Infraestructura. Tiene por objeto planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público Privada (APP),

para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados y el desarrollo de proyectos de asociación público privada para otro tipo de infraestructura pública cuando así lo determine expresamente el Gobierno Nacional.

(Decreto 4165 de 2011, artículo 3°).

Artículo 1.2.1.3. Aeronáutica Civil - Aerocivil. Tiene como objetivo garantizar el desarrollo de la aviación civil y de la administración del espacio aéreo en condiciones de seguridad y eficiencia, en concordancia con las políticas, planes y programas gubernamentales en materia económico-social y de relaciones internacionales.

(Decreto 260 de 2004, artículo 3°).

Artículo 1.2.1.4. Superintendencia de Puertos y Transporte. Tiene por objeto ejercer las funciones de inspección, control y vigilancia que le corresponden al Presidente de la República como Suprema Autoridad Administrativa, en materia de puertos de conformidad con la Ley 01 de 1991 y en materia de tránsito, transporte y su infraestructura.

(Decreto 1016 de 2000, artículo 3°).

Artículo 1.2.1.5. Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV. Tiene por objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país. Será el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional.

(Ley 1702 de 2013, artículo 3°).

Artículo 1.2.1.6. Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT. Tiene por objeto planear el desarrollo de la infraestructura de transporte de manera integral, indicativa, permanente y coordinada con los agentes del sector transporte, para promover la competitividad, conectividad, movilidad y desarrollo en el territorio nacional en materia de infraestructura de transporte, así como consolidar y divulgar la información requerida para la formulación de política en materia de infraestructura de transporte.

(Decreto 946 de 2014, artículo 2°).

Artículo 1.2.1.7. Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte - CRIT. Tiene como objeto el diseño y definición del marco de regulación económica de los servicios de transporte y de la infraestructura de transporte, cuando se presenten fallas de mercado, para fomentar la eficiencia, promover la competencia, controlar los monopolios y evitar el abuso de posición dominante.

(Decreto 947 de 2014, artículo 2°).

LIBRO 2

RÉGIMEN REGLAMENTARIO DEL SECTOR

PARTE 1

DISPOSICIONES GENERALES

TÍTULO 1

OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 2.1.1.1 Objeto. El objeto de este Decreto es compilar la normatividad expedida por el Gobierno Nacional en ejercicio de las facultades reglamentarias conferidas por el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política, para la cumplida ejecución de las leyes del sector transporte.

Artículo 2.1.1.2 Ámbito de aplicación**.** El presente Decreto aplica a las entidades del sector transporte y rige en todo el territorio nacional.

TÍTULO 2

DEFINICIONES

Artículo 2.1.2.1. Definiciones generales. Para la interpretación y aplicación del presente Libro se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

• Actividad transportadora**:** de conformidad con el artículo 6° de la Ley 336 de 1996, se entiende por actividad transportadora un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes, basadas en los reglamentos del Gobierno Nacional.

• Transporte público: de conformidad con el artículo 3 de la Ley 105 de 1993, el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas, por medio de vehículos apropiados, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica.

• Transporte privado: de acuerdo con el artículo 5 de la Ley 336 de 1996, el transporte privado es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales o jurídicas.

Cuando no se utilicen equipos propios, la contratación del servicio de transporte deberá realizarse con empresas de transporte público legalmente constituidas y debidamente habilitadas.

(Decretos 170, 171, 172, 173 y 175 de 2001, artículos 3°, 4º y 5° y Decreto 3109 de 1997, artículo 2°).

PARTE 2

REGLAMENTACIONES EN MATERIA DE TRANSPORTE

TÍTULO 1

TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR

Artículo 2.2.1.1. Definiciones para el transporte terrestre automotor. Para la interpretación y aplicación del presente Título se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

• Demanda total existente de transporte: es el número de pasajeros que necesita movilizarse en una ruta o un sistema de rutas y en un período de tiempo.

• Demanda insatisfecha de transporte: es el número de pasajeros que no cuentan con servicio de transporte para satisfacer sus necesidades de movilización dentro de un sector geográfico determinado y corresponde a la diferencia entre la demanda total existente y la oferta autorizada.

Determinación del número de habitantes: se establece teniendo en cuenta el último censo de población adelantado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE.

• Edad del equipo automotor: es el cálculo resultante de la diferencia entre el año que sirve de base para la evaluación, estudio o análisis y el año del modelo del vehículo.

• Edad del parque automotor: es el promedio ponderado de la edad de todo el equipo de la empresa, independiente de la clase de vehículo.

• Frecuencia de despacho: es el número de veces por unidad de tiempo en que se repite la salida de un vehículo.

• Oferta de transporte: es el número total de sillas autorizadas a las empresas para ser ofrecidas a los usuarios, en un período de tiempo y en una ruta determinada.

Paz y salvo: es el documento que expide la empresa de transporte al propietario del vehículo en el que consta la inexistencia de obligaciones derivadas exclusivamente del contrato de vinculación.

• Plan de rodamiento: es la programación para la utilización plena de los vehículos vinculados a una empresa para que de manera racional y equitativa cubran la totalidad de rutas y despachos autorizados y/o registrados, contemplando el mantenimiento de los mismos.

• Sistema de rutas: es el conjunto de rutas necesarias para satisfacer la demanda de transporte de un área geográfica determinada.

• SMMLV: salario mínimo mensual legal vigente.

• Tarifa: es el precio que pagan los usuarios por la utilización del servicio público de transporte.

• Tiempo de recorrido: es el que emplea un vehículo en recorrer una ruta entre el origen y destino, incluyendo los tiempos de parada.

• Variante: es la desviación por la construcción de un nuevo tramo de vía que evita el ingreso al casco urbano de un municipio.

(Decretos 170, 171, 172, 173 y 175 de 2001, artículo 7° y Decreto 348 de 2015, artículo 5°).

Artículo 2.2.1.2. Homologación. De conformidad con el artículo 137 del Decreto 2150 de 1995, el Ministerio de Transporte sólo hará la homologación para los vehículos importados, ensamblados o producidos en el país, que estén destinados al servicio público de transporte de pasajeros, de carga y/o mixto, igualmente para los destinados al servicio particular o privado de carga.

(Decreto 491 de 1996, artículo 1°).

CAPÍTULO 1

Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros

Artículo 2.2.1.1.1. Objeto y principios. El presente Capítulo tiene como objeto reglamentar la habilitación de las Empresas de Transporte Público Colectivo Terrestre Automotor de Pasajeros del radio de acción Metropolitano, Distrital y/o Municipal y la prestación por parte de éstas, de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los

principios rectores del transporte, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a las cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la ley y los Convenios Internacionales.

(Decreto 170 de 2001, artículo 1°).

Artículo 2.2.1.1.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente Capítulo se aplicarán integralmente a la modalidad de transporte público colectivo terrestre automotor de pasajeros del radio de acción Metropolitano, Distrital y Municipal de acuerdo con los lineamientos establecidos en las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996.

(Decreto 170 de 2001, artículo 2°).

Artículo 2.2.1.1.3. 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 ésta 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.

(Decreto 170 de 2001, artículo 6).

Artículo 2.2.1.1.4. Definiciones. Para la interpretación y aplicación del presente Capítulo, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones específicas:

• Frecuencias disponibles: son los despachos establecidos en los estudios de demanda que no han sido autorizados.

• Modificación de horarios: es el cambio de las frecuencias asignadas a una empresa, sin alterar el número total autorizado.

• Nivel de servicio: son las condiciones de calidad bajo las cuales la empresa presta el servicio de transporte, teniendo en cuenta las especificaciones y características técnicas, capacidad, disponibilidad y comodidad de los equipos, la accesibilidad de los usuarios al servicio, régimen tarifario y demás circunstancias o servicios que previamente se consideren determinantes, tales como paraderos y terminales.

• Ruta: es el trayecto comprendido entre un origen y un destino, unidos entre sí por una vía, con un recorrido determinado y unas características en cuanto a horarios, frecuencias, paraderos y demás aspectos operativos.

• Utilización vehicular: es la relación que existe, en términos porcentuales, entre el número de pasajeros que moviliza un vehículo y el número de sillas que ofrece.

(Decreto 170 de 2001, artículo 7°).

SECCIÓN 1

Clasificación

Artículo 2.2.1.1.1.1. Clasificación. Para los efectos previstos en este Capítulo la actividad transportadora del radio de acción Metropolitano, Distrital y Municipal se clasifica:

Según el nivel de servicio:

a) Básico. El que garantiza una cobertura adecuada, con frecuencias mínimas de acuerdo con la demanda y cuyos términos de servicio y costo lo hacen accesible a todos los usuarios;

b) Lujo. El que ofrece a los usuarios mayores condiciones de comodidad y accesibilidad, en términos de servicio y cuyas tarifas son superiores a las del servicio básico.

Las anteriores definiciones sin perjuicio de que la Autoridad de Transporte Competente pueda definir otros niveles de servicio que requiera en su jurisdicción.

Según el radio de acción:

a) Metropolitano. Cuando se presta entre municipios de una área metropolitana constituida por la ley;

b) Distrital y Municipal. Es el que se presta dentro de la jurisdicción de un distrito o municipio. Comprende el área urbana, suburbana y rural y los distritos indígenas de la respectiva jurisdicción.

(Decreto 170 de 2001, artículo 8°).

Artículo 2.2.1.1.1.2. Servicio regulado. La prestación del servicio de transporte metropolitano distrital y/o municipal será de carácter regulado. La autoridad competente definirá previamente las condiciones de prestación del servicio conforme a las reglas señaladas en este Capítulo.

(Decreto 170 de 2001, artículo 9°).

SECCIÓN 2

Autoridades competentes

Artículo 2.2.1.1.2.1. Autoridades de transporte. Son autoridades de transporte competentes las siguientes:

• En la Jurisdicción Nacional: el Ministerio de Transporte.

• En la Jurisdicción Distrital y Municipal: los Alcaldes Municipales y/o distritales o en los que estos deleguen tal atribución.

• En la Jurisdicción del Área Metropolitana constituida de conformidad con la ley: la autoridad única de transporte metropolitano o los alcaldes respectivos en forma conjunta, coordinada y concertada.

No se podrá prestar el servicio de transporte público de esta modalidad en un radio de acción diferente al autorizado.

Las autoridades de transporte metropolitanas, municipales y/o distritales, no podrán autorizar servicios de transporte por fuera del territorio de su jurisdicción, so pena de incurrir en causal de mala conducta.

(Decreto 170 de 2001, artículo 10).

Artículo 2.2.1.1.2.2. Control y vigilancia. La inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio estará a cargo de los alcaldes metropolitanos, distritales y/o municipales según el caso, o de las autoridades a las que se les haya encomendado la función.

(Decreto 170 de 2001, artículo 11).

SECCIÓN 3

Habilitación

Artículo 2.2.1.1.3.1. Habilitación. Las empresas legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Colectivo de Pasajeros en el radio de acción Metropolitano, Distrital y Municipal deberán solicitar y obtener habilitación para operar.

La habilitación concedida autoriza a la empresa para prestar el servicio solamente en la modalidad solicitada. Si la empresa, pretende prestar el servicio de transporte en una modalidad diferente, debe acreditar ante la autoridad competente de la nueva modalidad, los requisitos de habilitación exigidos.

(Decreto 170 de 2001, artículo 12).

Artículo 2.2.1.1.3.2. Empresas nuevas. Ninguna empresa nueva podrá entrar a operar hasta tanto la autoridad competente además de otorgarle la habilitación, le asigne las rutas y frecuencias a servir. Cuando las autoridades de control y vigilancia constaten la prestación del servicio sin autorización, tanto la habilitación como los servicios se negarán y no podrá presentarse nueva solicitud antes de doce (12) meses.

(Decreto 170 de 2001, artículo 13).

Artículo 2.2.1.1.3.3. Requisitos. Para obtener habilitación en la modalidad del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de pasajeros Metropolitano, Distrital y Municipal, las empresas deberán acreditar los siguientes requisitos, que aseguren el cumplimiento del objetivo definido en el artículo 2.2.1.1.1 del presente decreto:

1. Solicitud dirigida a la autoridad de transporte competente, suscrita por el representante legal.

2.Certificado de Existencia y Representación Legal expedido con una antelación máxima de treinta (30) días hábiles, en el que se determine que dentro de su objeto social desarrolla la industria del transporte.

3. Indicación del domicilio principal, señalando su dirección.

4. Descripción de la estructura organizacional de la empresa relacionando la preparación especializada y/o la experiencia laboral del personal administrativo, profesional, técnico y tecnólogo contratado por la empresa.

5. Certificación firmada por el representante legal sobre la existencia de los contratos de vinculación del parque automotor que no sea propiedad de la empresa. De los vehículos propios, se indicará este hecho.

6.Relación del equipo de transporte propio, de socios o de terceros, con el cual prestará el servicio, con indicación del nombre y número de cédula del propietario, clase, marca, placa, modelo, número de chasis, capacidad y demás especificaciones que permitan su identificación de acuerdo con las normas vigentes.

7. Descripción y diseño de los colores y distintivos de la empresa.

8. Certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia del programa y del fondo de reposición del parque automotor con que contará la empresa.

9. Certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia de programas de revisión y mantenimiento preventivo que desarrollará la empresa para los equipos con los cuales prestará el servicio.

10. Estados financieros básicos certificados de los dos últimos años con sus respectivas notas. Las empresas nuevas sólo requerirán el balance general inicial.

11. Declaración de renta de la empresa solicitante de la habilitación correspondiente a los dos (2) últimos años gravables anteriores a la presentación de la solicitud, si por ley se encuentra obligada a cumplirla.

12. Demostración de un capital pagado o patrimonio líquido de acuerdo con el valor resultante del cálculo que se haga en función de la clase de vehículo y el

número de unidades fijadas en la capacidad transportadora máxima para cada uno de ellos, el cual no será inferior a trescientos (300) SMMLV según la siguiente tabla:

• GRUPO A 1 SMMLV 4-9 pasajeros

(Automóvil, campero, camioneta)

• GRUPO B 2 SMLMV 10-19 pasajeros (Microbús)

• GRUPO C 3 SMLMV Más de 19 pasajeros (Bus, buseta)

El Salario Mínimo Mensual Legal Vigente a que se hace referencia, corresponde al vigente en el momento de cumplir el requisito.

El capital pagado o patrimonio líquido de las empresas asociativas del sector de la economía solidaria será el precisado en la legislación cooperativa, Ley 79 de 1988 y demás concordantes vigentes.

Durante los primeros cuatro (4) meses de cada año, las empresas habilitadas ajustarán el capital o patrimonio líquido de acuerdo con la capacidad transportadora máxima con la que finalizó el año inmediatamente anterior.

La habilitación para empresas nuevas no estará sujeta al análisis de los factores financieros, pero sí a la comprobación del pago del capital o patrimonio líquido.

13. Copia de las Pólizas de Seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas en el presente Capítulo.

14. Comprobante de la consignación a favor de la Autoridad de Transporte Competente por el pago de los derechos que se causen debidamente registrados por la entidad recaudadora.

Parágrafo 1°°. Las empresas que cuenten con revisor fiscal podrán suplir los requisitos establecidos en los numerales 10, 11 y 12 de este artículo con una certificación suscrita por el representante legal, el contador y el revisor fiscal de la empresa, donde conste la existencia de las declaraciones de renta y de los estados financieros con sus notas y anexos, ajustados a las normas contables y tributarias en los dos (2) últimos años y el cumplimiento del capital pagado o patrimonio líquido requerido. Con esta certificación, deberá adjuntar copia de los Dictámenes e Informes y de las notas a los estados financieros, presentados a la respectiva asamblea o junta de socios, durante los mismos años.

Parágrafo 2°°. Las empresas nuevas deberán acreditar los requisitos establecidos en los numerales 5, 6 y 13 en un término no superior a seis (6)

meses improrrogables, contados a partir de la ejecutoria de la resolución que le otorga la habilitación so pena que esta sea revocada.

(Decreto 170 de 2001, artículo 15). **(Nota: Según el texto oficialmente publicado de este artículo, el mismo no coincide exactamente con el del artículo 15 del Decreto 170 de 2001, referido.).**

Artículo 2.2.1.1.3.4. Plazo para decidir. Presentada la solicitud de habilitación, la autoridad de transporte competente dispondrá de un término no superior a noventa (90) días hábiles para decidir.

La habilitación se concederá o negará mediante resolución motivada en la que se especificará como mínimo el nombre, razón social o denominación, domicilio principal, capital pagado patrimonio líquido, radio de acción y modalidad de servicio.

(Decreto 170 de 2001, artículo 16).

Artículo 2.2.1.1.3.5. Vigencia de la habilitación. Sin perjuicio de las disposiciones legales contenidas en el régimen sancionatorio la habilitación será indefinida mientras subsistan las condiciones exigidas y acreditadas para su otorgamiento.

Las autoridades metropolitanas, distritales o municipales competentes podrán en cualquier tiempo, de oficio o a petición de parte, verificar las condiciones que dieron origen a la habilitación.

Parágrafo. En todos aquellos casos de transformación, fusión, absorción, o incorporación, la empresa comunicará este hecho a la autoridad de transporte competente, adjuntando los nuevos certificados de existencia y representación legal, con el objeto de efectuar las aclaraciones y modificaciones correspondientes.

(Decreto 170 de 2001, artículo 17).

Artículo 2.2.1.1.3.6. Suministro de información. Las empresas deberán tener permanentemente a disposición de la autoridad de transporte competente las estadísticas, libros y demás documentos que permitan verificar la información suministrada.

(Decreto 170 de 2001, artículo 18).

Artículo 2.2.1.1.3.7. Empresas Habilitadas en vigencia de los Decretos 091 y 1558 de 1998. Las empresas que obtuvieron habilitación en vigencia de los Decretos 091 y 1558 de 1998, la mantendrán de manera indefinida, debiendo solamente ajustar el capital pagado o patrimonio líquido conforme a lo dispuesto en el artículo 2.2.1.1.3.3 numeral 12 del presente decreto.

(Decreto 170 de 2001, artículo 65).

SECCIÓN 4

Seguros

Artículo 2.2.1.1.4.1. Pólizas. De conformidad con los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio las Empresas de Transporte Público Colectivo Terrestre Automotor de Pasajeros del radio de acción Metropolitano, Distrital y/o Municipal de transporte público deberán tomar con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las ampare de los riesgos inherentes a la actividad transportadora, así:

1. Póliza de responsabilidad civil contractual que deberá cubrir al menos, los siguientes riesgos:

a) Muerte;

b) Incapacidad permanente;

c) Incapacidad temporal;

d) Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios.

El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 SMMLV por persona.

2. Póliza de responsabilidad civil extracontractual que deberá cubrir al menos, los siguientes riesgos:

a) Muerte o lesiones a una persona;

b) Daños a bienes de terceros;

c) Muerte o lesiones a dos o más personas.

El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 SMMLV, por persona. (Decreto 170 de 2001, artículo 19).

Artículo 2.2.1.1.4.2. Vigencia de los seguros. La vigencia de los seguros contemplados en este Capítulo, será condición para la operación de los vehículos legalmente vinculados a las empresas autorizadas para la prestación del servicio en esta modalidad de transporte.

La compañía de seguros que ampare a la empresa con relación a los seguros de que trata la presente Capítulo deberá informar a la autoridad de transporte competente la terminación automática del contrato de seguros por mora en el pago de la prima o la revocación unilateral del mismo, dentro de los treinta (30) días siguientes a la fecha de terminación o de revocación.

(Decreto 170 de 2001, artículo 21).

Artículo 2.2.1.1.4.3. Fondos de responsabilidad. Sin perjuicio de la obligación de obtener y mantener vigentes las pólizas de seguros señaladas en el presente Capítulo, las empresas de transporte podrán constituir fondos de responsabilidad como mecanismo complementario para cubrir los riesgos derivados de la prestación del servicio, cuyo funcionamiento, administración, vigilancia y control lo ejercerá la Superintendencia Financiera o la entidad de inspección y vigilancia que sea competente según la naturaleza jurídica del fondo.

(Decreto 170 de 2001, artículo 22).

Artículo 2.2.1.1.4.4. Obligatoriedad de los seguros. Las pólizas de seguros señaladas en el presente Capítulo se exigirán a todas las empresas, con licencia de funcionamiento vigente o que se encuentren habilitadas y serán en todo caso requisito y condición necesaria para la prestación del servicio de transporte por parte de sus vehículos vinculados o propios.

(Decreto 170 de 2001, artículo 63).

SECCIÓN 5

Prestación del servicio

Artículo 2.2.1.1.5.1. Radio de acción. El radio de acción de las empresas que se habiliten en virtud de esta disposición será de carácter Metropolitano, Distrital o Municipal según el caso. La autoridad competente adjudicará los servicios de transporte únicamente dentro del territorio de la respectiva jurisdicción.

(Decreto 170 de 2001, artículo 23).

Artículo 2.2.1.1.5.2. Prestación del servicio. La prestación de este servicio público de transporte estará sujeta a la expedición de un permiso o la celebración de un contrato de concesión o de operación suscrito por la autoridad competente, como resultado de un proceso licitatorio efectuado en las condiciones establecidas en el presente Capítulo.

Parágrafo. El permiso para prestar el servicio público de transporte es revocable y obliga a su beneficiario a cumplir las condiciones establecidas en el acto que las concedió.

(Decreto 170 de 2001, artículo 24). **(Nota: Según el texto oficialmente publicado de este artículo, el mismo no coincide exactamente con el del artículo 24 del Decreto 170 de 2001, referido.).**

Artículo 2.2.1.1.5.3. Autorización de nuevos servicios. A partir del 5 de febrero de 2001 las rutas y frecuencias a servir se adjudicarán por un término no mayor de cinco (5) años. En los términos de referencia del concurso se establecerán objetivos de calidad y excelencia en el servicio, que en caso de ser cumplidos por la empresa le permitan prorrogar de manera automática y por una sola vez el permiso hasta por el término inicialmente adjudicado.

Los objetivos de calidad y excelencia estarán determinados por parámetros como la disminución de la edad del parque automotor, la optimización de los equipos de acuerdo con la demanda, la utilización de tecnologías limpias y otros parámetros que contribuyan a una mejora sustancial en la calidad y nivel de servicio inicialmente fijados.

(Decreto 170 de 2001, artículo 25).

Artículo 2.2.1.1.5.4. Licitación pública. La autorización para la prestación del servicio público de transporte colectivo de pasajeros del radio de acción

metropolitano, distrital y municipal en una ruta o sistema de rutas será el resultado de una licitación pública, en la que se garantice la libre concurrencia y la iniciativa privada para la creación de nuevas empresas.

(Decreto 170 de 2001, artículo 26).

Artículo 2.2.1.1.5.5. Determinación de las necesidades de movilización. La Autoridad Metropolitana, Distrital o Municipal competente será

la encargada de determinar las medidas conducentes a satisfacer las necesidades insatisfechas de movilización.

Para el efecto se deben adelantar los estudios que determinen la demanda de movilización, realizados o contratados por la autoridad competente. Hasta tanto la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte señale las condiciones generales bajo las cuales se establezcan la demanda insatisfecha de movilización, los estudios deberán desarrollarse de acuerdo con los parámetros establecidos en la Resolución 2252 de 1999 o la norma que la modifique, adicione o derogue.

Cuando los estudios no los adelante la Autoridad de Transporte Competente serán elaborados por Universidades, Centros de Consulta del Gobierno Nacional y Consultores Especializados en el Área de Transporte, que cumplan los requisitos señalados para el efecto por la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte.

(Decreto 170 de 2001, artículo 27).

Artículo 2.2.1.1.5.6. Reposición vehículos de transporte colectivo y/o mixto. El artículo 138 del Decreto 2150 de 1995, fundamentado en el artículo 6° de la Ley 105 de 1993, se aplica a los vehículos destinados al servicio público de transporte colectivo de pasajeros y/o mixto, con radio de acción metropolitano y/o urbano. Por tanto las autoridades de transporte y tránsito competentes, velarán porque se cumpla su retiro del servicio de acuerdo con lo establecido en el parágrafo 1 del artículo 6º de la mencionada ley.

Parágrafo. Queda prohibido en todo el territorio nacional la repotenciación, habilitación, adecuación, o similar que busque la extensión de la vida útil determinada por la ley para los vehículos destinados al servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto en esta modalidad.

(Decreto 491 de 1996, artículo 2°).

SECCIÓN 6

Procedimiento para la adjudicación de rutas y frecuencias en el servicio básico

Artículo 2.2.1.1.6.1. Apertura de la licitación. Determinadas las necesidades de nuevos servicios de movilización, la autoridad de transporte competente ordenará iniciar el trámite licitatorio, el cual deberá estar precedido del estudio y de los términos de referencia correspondientes.

Los términos de referencia establecerán los aspectos relativos al objeto de la licitación, fecha y hora de apertura y cierre, requisitos que deberán llenar los proponentes, tales como: las rutas disponibles, frecuencias, clase y número de vehículos, nivel de servicio, determinación y ponderación de los factores para la evaluación de las propuestas, término para comenzar a prestar el servicio, su regulación jurídica, derechos y obligaciones de los adjudicatarios y todas las demás circunstancias de tiempo, modo y lugar que se consideren necesarias para garantizar reglas objetivas y claras.

Los términos de referencia deberán establecer un plazo de duración del permiso, contrato de operación o concesión y las condiciones de calidad y excelencia en que se prestará el servicio.

(Decreto 170 de 2001, artículo 28).

Artículo 2.2.1.1.6.2. Evaluación de las propuestas. La evaluación de las propuestas se hará en forma integral y comparativa, teniendo en cuenta los factores de calificación que para el efecto señale la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte.

De acuerdo con la Ley 79 de 1988, se estimulará la constitución de cooperativas que tengan por objeto la prestación del Servicio Público de Transporte, las cuales tendrán prelación en la asignación de servicios cuando se encuentren en igualdad de condiciones con otras empresas interesadas.

(Decreto 170 de 2001, artículo 29).

Artículo 2.2.1.1.6.3. Procedimiento. Hasta que la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte determine otro procedimiento para la adjudicación de rutas y horarios la Autoridad de Transporte Competente atenderá el siguiente:

1. Determinación de las necesidades del servicio por parte de la autoridad de transporte competente.

2. Apertura de licitación pública por parte de la autoridad de transporte competente.

3. Adjudicación de servicios.

La apertura de la licitación y la adjudicación de servicios serán de conformidad con el siguiente procedimiento:

1. La resolución de apertura deberá estar precedida del estudio mencionado anteriormente y de la elaboración de los términos de referencia.

2. Los términos de referencia, entre otros aspectos, determinarán los relativos al objeto del concurso, requisitos que deben llenar los proponentes, plazo del concurso, las rutas, sistemas de rutas o áreas de operación disponibles, frecuencias a servir, clase y número de vehículos, nivel de servicio, reglas y criterios para la evaluación de las propuestas y el otorgamiento del permiso, la determinación y ponderación de los factores objetivos de selección, término para comenzar a prestar el servicio, su regulación jurídica, derechos y obligaciones de los adjudicatarios.

3. La evaluación de las propuestas se hará en forma integral y comparativa, teniendo en cuenta entre otros, los siguientes factores básicos de selección:

a) Seguridad (50 puntos):

• Ficha técnica de revisión y mantenimiento preventivo de cada uno de los vehículos (25 puntos).

• Capacitación a conductores (intensidad horaria) (15 puntos).

• Control efectivo en el recorrido de la ruta (10 puntos);

b) Edad promedio de la clase de vehículo licitada (25 puntos): Se calcula de acuerdo con la siguiente fórmula:

Donde:

P= Puntaje a asignar a la empresa

E= Edad promedio del parque automotor.

c) Sanciones impuestas y ejecutoriadas en los dos últimos años (10 puntos):

Se otorga este puntaje a las empresas que no hayan sido sancionadas mediante actos administrativos debidamente ejecutoriados, durante los últimos dos (2) años anteriores a la publicación de las rutas.

Si la empresa ha sido sancionada obtendrá cero (0) puntos.

d) Experiencia (10 puntos).

e) Capital o patrimonio por encima de lo exigido (5 puntos):

TOTAL = 100 PUNTOS

4. Se establece en 60 puntos la sumatoria de los factores como mínimo puntaje para que las empresas puedan ser tenidas en cuenta en el proceso de adjudicación.

La adjudicación se hará considerando la media (M) que resulte entre el puntaje máximo obtenido entre las empresas participantes y el mínimo exigido (60) puntos así:

Las empresas que no alcancen la media (M) no se tendrán en cuenta.

5. Para las empresas que estén en la media aritmética o por encima de ella, se calculará un porcentaje de participación con base en la siguiente fórmula:

Donde:

i% = Porcentaje de participación en la distribución

Pi = Puntaje obtenido por cada una de las empresas

Ei = puntaje obtenido por encima de los 60 puntos

n = Número de empresas

6. El total de frecuencias a adjudicar se distribuirá de acuerdo con el porcentaje de participación obtenido así:

Ki = K*.i% Donde:

Ki = Número de frecuencias a asignar

K = Número de frecuencias disponibles

i% = Porcentaje de participación en la distribución

En caso que dos o más empresas obtengan igual número de puntos se le adjudicará a aquella que tenga el mayor puntaje en el factor de edad promedio de la totalidad del parque automotor. De persistir el empate se definirá a favor de la que obtenga la mayor puntuación en el factor seguridad.

7. Los términos de referencia exigirán la constitución de una póliza de seriedad de la propuesta expedida por una compañía de seguros legalmente autorizada para funcionar en Colombia e indicarán su vigencia, la cual no podrá ser inferior al término del concurso y noventa (90) días más.

El valor asegurado será el equivalente al producto de la tarifa correspondiente para la ruta que se concursa, por la capacidad transportadora total del vehículo requerido, por el número total de horarios concursados, por el plazo del concurso, así:

Dónde:

G = Valor de la garantía

T = Valor de la tarifa

C = Capacidad del vehículo

NF = Número de frecuencias concursadas

P = Plazo del concurso

Cuando se presenten propuestas para servir más de una (1) ruta, el valor de la póliza se liquidará para cada una de las rutas.

8. Dentro de los diez (10) días siguientes a la apertura de la licitación de rutas, se publicarán avisos por una sola vez, simultáneamente en dos (2) periódicos de amplia circulación local, el día martes, en un tamaño no inferior a 1/12 de página. Las empresas podrán presentar sus propuestas dentro de los 10 días siguientes a la publicación.

9. El servicio se adjudicará por un término no mayor de cinco (5) años. En el término autorizado la autoridad de transporte competente evaluará la prestación del servicio de conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.1.1.5.3 de este decreto y decidirá si la empresa continúa o no con la prestación del servicio autorizado.

10. Si el adjudicatario no entra a prestar el servicio dentro del plazo señalado en el acto correspondiente, la autoridad competente hará efectivo el valor de la garantía constituida para responder por la seriedad de la propuesta. En este evento la autoridad de transporte podrá otorgar el permiso al proponente calificado en segundo lugar, siempre y cuando su propuesta sea igualmente favorable para la prestación del servicio.

Parágrafo 1°. Los estudios técnicos que sobre disponibilidad de rutas y frecuencias de servicio efectúen las autoridades metropolitanas, distritales y/o municipales de transporte deberán ser remitidos al Ministerio de Transporte una vez culmine el procedimiento de adjudicación.

Parágrafo 2°. En ciudades de más de 200.000 habitantes, la Autoridad de Transporte Competente podrá establecer factores de calificación diferentes o adicionales a los establecidos y reglamentar los términos de calidad y excelencia que debe alcanzar la empresa para hacerse acreedora a la prorroga establecida en el artículo 2.2.1.1.5.3 del presente decreto.

Lo anterior sin perjuicio de los lineamientos que para el efecto fije la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte.

(Decreto 170 de 2001, artículo 30).

Artículo 2.2.1.1.6.4. Servicio de lujo. La autoridad Metropolitana, Distrital o Municipal correspondiente definirá las condiciones de servicio del nivel de lujo que requiera en su jurisdicción y someterá su adjudicación a la celebración de un contrato de concesión.

(Decreto 170 de 2001, artículo 31).

SECCIÓN 7

Alternativas de acceso al servicio

Artículo 2.2.1.1.7.1. Modificación de ruta. Las empresas de transporte que tengan autorizada una ruta podrán solicitar la modificación de la misma por una sola vez, pero en ningún caso la longitud y recorrido de la ruta modificada podrá tener alteración de más del 10% sobre la ruta original, ya sea por exceso o por defecto y no podrá desplazarse más de un terminal. La autoridad Metropolitana, Distrital y Municipal juzgará la conveniencia de autorizarlo.

La modificación solicitada deberá estar sustentada en un estudio técnico que justifique la necesidad de atender una demanda de usuarios insatisfecha.

(Decreto 170 de 2001, artículo 32).

Artículo 2.2.1.1.7.2. Cambio de nivel de servicio. La empresa podrá solicitar el cambio de nivel de servicio, siempre y cuando se mantenga dentro de la misma al menos en un 50% el servicio básico de transporte. La autoridad correspondiente de acuerdo con las necesidades de su territorio fijará en cada caso las condiciones de servicio.

Parágrafo. Para los efectos señalados en los artículos anteriores la autoridad municipal deberá publicar la petición de la empresa interesada en un diario de amplia circulación local a costa de la misma, para que las empresas que se sientan afectadas puedan oponerse a las pretensiones de la solicitante.

La oposición deberá sustentarse técnica y/o jurídicamente dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la publicación. Si prospera la oposición se negará la solicitud.

(Decreto 170 de 2001, artículo 33).

Artículo 2.2.1.1.7.3. Reestructuración del servicio. La autoridad competente podrá en cualquier tiempo, cuando las necesidades de los usuarios lo exijan, reestructurar oficiosamente el servicio, el cual se sustentará con un estudio técnico en condiciones normales de demanda.

(Decreto 170 de 2001, artículo 34).

SECCIÓN 8

Alternativas en la operación y en la prestación del servicio

Artículo 2.2.1.1.8.1. Ruta de influencia. Es aquella que comunica municipios contiguos sujetos a una influencia recíproca del orden poblacional, social y económica, que no hacen parte de un área metropolitana definida por la ley, requiriendo que las características de prestación del servicio, los equipos y las tarifas sean semejantes a los del servicio urbano.

Su determinación estará a cargo del Ministerio de Transporte, previa solicitud conjunta de las autoridades locales en materia de transporte de los municipios involucrados, quienes propondrán una decisión integral de transporte en cuanto a las características de prestación del servicio, de los equipos y el esquema para la fijación de tarifas.

(Decreto 170 de 2001, artículo 35).

Artículo 2.2.1.1.8.2. Convenios de colaboración empresarial. La autoridad competente autorizará Convenios de Colaboración Empresarial bajo las figuras del consorcio, unión temporal o asociación entre empresas habilitadas, encaminados a la racionalización del uso del equipo automotor, procurando una mejor, eficiente, cómoda y segura prestación del servicio.

Los convenios se efectuarán exclusivamente sobre servicios previamente autorizados a alguna de las empresas involucradas, quien para todos los efectos será la responsable de la prestación adecuada del servicio.

Igualmente se autorizarán convenios cuando varias empresas conformen consorcios o sociedades comerciales administradoras y/o operadoras de sistemas o subsistemas de rutas asignados previamente a ellas.

Parágrafo. En caso de disolución de la unión empresarial, cada empresa continuará prestando la ruta o servicios que tenía autorizado antes de constituirla.

(Decreto 170 de 2001, artículo 36).

Artículo 2.2.1.1.8.3. Autorización a propietarios. La autoridad de transporte competente podrá autorizar hasta por el término de seis (6) meses a los propietarios de los vehículos vinculados a una empresa cuya habilitación haya sido cancelada o que con licencia de funcionamiento prorrogada no obtuvieron habilitación, para seguir prestando el servicio público de transporte en las rutas autorizadas a la empresa.

En un término improrrogable de seis (6) meses contados a partir de la ejecutoria de la resolución que canceló la habilitación, un mínimo del 80% de los propietarios de los vehículos vinculados a la empresa podrán solicitar y obtener habilitación para operar los mismos servicios autorizados a la empresa cancelada, sin necesidad de efectuar el procedimiento establecido para la adjudicación de rutas y horarios.

Si en el término señalado, los propietarios de los vehículos no presentan la solicitud de habilitación, las rutas y horarios serán adjudicados mediante licitación pública. Los vehículos referidos tendrán prelación para llenar la nueva capacidad transportadora autorizada a la empresa adjudicataria.

Cuando los nuevos servicios de transporte sean adjudicados mediante un Contrato de Concesión u Operación, no se aplicará lo preceptuado en este artículo.

(Decreto 170 de 2001, artículo 37).

Artículo 2.2.1.1.8.4. Corredores complementarios. Para satisfacer demandas de transporte entre las veintidós (22:00) horas y las 05:00 horas, la autoridad competente podrá diseñar y autorizar corredores complementarios de transporte y someterá su otorgamiento a la expedición de un permiso o a la celebración de un contrato de concesión según el caso.

(Decreto 170 de 2001, artículo 38).

Artículo 2.2.1.1.8.5. Prohibición de habilitar empresas de transporte con vehículos particulares. Las autoridades metropolitanas, distritales y/o municipales competentes no podrán habilitar bajo ninguna circunstancia empresas de transporte con vehículos particulares.

(Decreto 170 de 2001, artículo 39). **(Nota: Según el texto oficialmente publicado de este artículo, el mismo no coincide exactamente con el del artículo 39 del Decreto 170 de 2001, referido.).**

Artículo 2.2.1.1.8.6. Abandono de rutas. Se considera abandonada una ruta cuando se disminuye injustificadamente el servicio autorizado en más de un 50% cuando la empresa no inicia su prestación en el término señalado en el acto administrativo correspondiente.

Cuando se compruebe que la empresa de transporte abandona una ruta adjudicada, durante treinta (30) días consecutivos, la autoridad de transporte competente revocará el permiso, reducirá la capacidad transportadora autorizada y procederá a la apertura de la licitación pública correspondiente.

(Decreto 170 de 2001, artículo 40).

Artículo 2.2.1.1.8.7. Desistimiento de servicios. Cuando una empresa considere que no está en capacidad de servir total o parcialmente los servicios autorizados, así lo manifestará a la autoridad competente solicitando que se decrete la vacancia de los mismos.

Decretada la vacancia, la autoridad competente juzgará la conveniencia o inconveniencia de ofertar dichos servicios.

(Decreto 170 de 2001, artículo 41).

SECCIÓN 9

Capacidad transportadora

Artículo 2.2.1.1.9.1. Definición. La capacidad transportadora es el número de vehículos requeridos y exigidos para la adecuada y racional prestación de los servicios autorizados.

Las empresas deberán acreditar como mínimo el 3% de capacidad transportadora mínima fijada de su propiedad y/o de sus socios. En ningún caso podrá ser inferior a un (1) vehículo, incluyéndose dentro de este porcentaje los vehículos adquiridos bajo arrendamiento financiero.

Para las empresas de economía solidaria, este porcentaje podrá demostrarse con vehículos de propiedad de sus cooperados.

Si la capacidad transportadora autorizada a la empresa se encuentra utilizada a su máximo, solamente será exigible el cumplimiento del porcentaje de propiedad de la misma, cuando a la empresa le autoricen nuevos servicios.

En aquellas ciudades donde se encuentre suspendido el ingreso de vehículos por incremento el cumplimento del requisito únicamente se exigirá una vez se modifique dicha política y se adjudiquen nuevos servicios.

(Decreto 170 de 2001, artículo 42).

Artículo 2.2.1.1.9.2. Fijación de capacidad transportadora. La autoridad competente fijará la capacidad transportadora mínima y máxima con la cual la empresa prestará los servicios autorizados.

La capacidad transportadora máxima total no podrá ser superior a la capacidad mínima incrementada en un 20%.

El parque automotor no podrá estar por fuera de los límites de la capacidad transportadora mínima y máxima fijada a la empresa.

Para la fijación de nueva capacidad transportadora mínima, por el otorgamiento de servicios se requerirá la revisión integral del plan de rodamiento a fin de determinar si se requiere el incremento.

(Decreto 170 de 2001, artículo 43).

Artículo 2.2.1.1.9.3. Racionalización. Con el objeto de facilitar una eficiente racionalización en el uso de los equipos la asignación de clase de vehículo con el que se prestará el servicio se agrupará según su capacidad así:

- Grupo A 4 a 9 pasajeros

- Grupo B 10 a 19 pasajeros

- Grupo C 20 a 39 pasajeros

- Grupo D más de 40 pasajeros

Para el cambio del grupo de los vehículos autorizados en una ruta, se tendrán en cuenta las siguientes equivalencias:

Del grupo C al grupo B o del grupo B al grupo A, es decir en forma descendente, será de uno (1) a uno (1).

Del grupo A al grupo B o del grupo B al grupo C, es decir en forma ascendente, será de tres (3) a dos (2).

(Decreto 170 de 2001, artículo 44)

Artículo 2.2.1.1.9.4. Unificación automática. Las rutas autorizadas con anterioridad al 5 de febrero de 2001, podrán unificar la clase de vehículo autorizado en cada una de las rutas asignadas de acuerdo con los grupos señalados, así:

• Automóvil, campero, camioneta Grupo A

• Microbús Grupo B

• Bus, buseta Grupo C

(Decreto 170 de 2001, artículo 45).

SECCIÓN 10

Vinculación y desvinculación de equipos

Artículo 2.2.1.1.10.1. Equipos. Las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de Transporte Público Colectivo, Terrestre Automotor de Pasajeros del radio de acción Metropolitano, Distrital y/o Municipal sólo podrán hacerlo con equipos registrados para dicho servicio.

(Decreto 170 de 2001, artículo 46).

Artículo 2.2.1.1.10.2. Vinculación. La vinculación de un vehículo a una empresa de transporte público es la incorporación de este al parque automotor de dicha empresa. Se formaliza con la celebración del respectivo contrato entre el propietario del vehículo y la empresa y se oficializa con la expedición de la tarjeta de operación por parte de la autoridad de transporte competente.

(Decreto 170 de 2001, artículo 47).

Artículo 2.2.1.1.10.3. Contrato de vinculación. El contrato de vinculación del equipo se regirá por las normas del derecho privado debiendo contener como mínimo las obligaciones, derechos y prohibiciones de cada una de las partes, causales de terminación y preavisos requeridos para ello, así como aquellas

condiciones especiales que permitan definir la existencia de prórrogas automáticas y los mecanismos alternativos de solución de conflictos.

Igualmente, el clausulado del contrato deberá contener en forma detallada los ítems que conformarán los cobros y pagos a que se comprometen las partes y su periodicidad. De acuerdo con esta, la empresa expedirá al propietario del vehículo un extracto que contenga en forma discriminada los rubros y montos cobrados y pagados, por cada concepto.

Cuando el vehículo haya sido adquirido mediante arrendamiento financiero-Leasing, el contrato de vinculación lo suscribirá el poseedor del vehículo o locatario, previa autorización expresa del represente legal de la sociedad de leasing.

Los vehículos que sean de propiedad de la empresa habilitada, se entenderán vinculados a la misma, sin que para ello sea necesario la celebración del contrato de vinculación.

(Decreto 170 de 2001, artículo 48).

Artículo 2.2.1.1.10.4. Desvinculación de común acuerdo. Cuando exista acuerdo para la desvinculación del vehículo, la empresa y el propietario o poseedor del vehículo, en forma conjunta, informarán por escrito a la autoridad competente y esta procederá a efectuar el trámite correspondiente desvinculando el vehículo y cancelando la respectiva tarjeta de operación.

(Decreto 170 de 2001, artículo 49).

Artículo 2.2.1.1.10.5. Desvinculación administrativa por solicitud del propietario. Vencido el contrato de vinculación, cuando no exista acuerdo entre las partes para la desvinculación del vehículo, el propietario podrá solicitar ante la autoridad de transporte competente la desvinculación, invocando alguna de las siguientes causales, imputables a la empresa:

1. El Trato discriminatorio en el plan de rodamiento señalado por la empresa.

2. El Cobro de sumas de dinero por conceptos no pactados en el contrato de vinculación.

3. El no gestionar oportunamente los documentos de transporte, a pesar de haber reunido la totalidad de requisitos exigidos en el presente Capítulo.

Parágrafo. El propietario interesado en la desvinculación de un vehículo de una empresa de transporte, no podrá prestar sus servicios en otra empresa hasta tanto no le haya sido autorizada.

(Decreto 170 de 2001, artículo 50).

Artículo 2.2.1.1.10.6. Desvinculación administrativa por solicitud de la empresa. Vencido el contrato de vinculación, cuando no exista acuerdo entre las partes para la desvinculación del vehículo, el representante legal de la empresa podrá solicitar a la autoridad de transporte competente la desvinculación, invocando alguna de las siguientes causales, imputables al propietario del vehículo:

1. No cumplir con el plan de rodamiento registrado por la empresa ante la autoridad competente.

2. No acreditar oportunamente ante la empresa la totalidad de los requisitos exigidos en el presente Capítulo para el trámite de los documentos de transporte.

3. No cancelar oportunamente a la empresa los valores pactados en el contrato de vinculación.

4. Negarse a efectuar el mantenimiento preventivo del vehículo, de acuerdo con el plan señalado por la empresa.

5. No efectuar los aportes obligatorios al fondo de reposición.

Parágrafo 1°. La empresa a la cual está vinculado el vehículo, tiene la obligación de permitir que continúe trabajando en la misma forma en que lo venía haciendo hasta que se decida sobre la solicitud de desvinculación.

Parágrafo 2°. Si con la desvinculación solicitada afecta la capacidad transportadora mínima exigida a la empresa, ésta tendrá un plazo de seis (6) meses improrrogables, contados a partir de la ejecutoria de la resolución correspondiente, para suplir esta deficiencia en su parque automotor.

Si en ese plazo no sustituye el vehículo, se procederá a ajustar la capacidad transportadora de la empresa, reduciéndola en esta unidad.

(Decreto 170 de 2001, artículo 51).

Artículo 2.2.1.1.10.7. Procedimiento. Para efectos de la desvinculación administrativa establecida en los artículos anteriores, se deberá observar el siguiente procedimiento:

1. Petición elevada ante la autoridad de transporte competente indicando las razones por las cuales se solicita la desvinculación, adjuntando copia del contrato de vinculación y las pruebas respectivas.

2. Traslado de la solicitud de desvinculación al representante legal de la empresa o al propietario del vehículo, según el caso por el término de cinco (5) días para que presente por escrito sus descargos y para que presente las pruebas que pretende hacer valer.

3. Decisión mediante resolución motivada dentro de los quince (15) días siguientes.

La Resolución que ordena la desvinculación del automotor reemplazará el paz y salvo que debe expedir la empresa, sin perjuicio de las acciones civiles y comerciales que se desprendan del contrato de vinculación.

(Decreto 170 de 2001, artículo 52).

Artículo 2.2.1.1.10.8. Pérdida, hurto o destrucción total de un vehículo. En el evento de pérdida, hurto o destrucción del vehículo, su propietario tendrá derecho a remplazarlo por otro, bajo el mismo contrato de vinculación dentro del término de un (1) año contado a partir de la fecha en que ocurrió el hecho. Si el contrato de vinculación vence antes de este término, se entenderá prorrogado hasta el cumplimiento del año.

En el entretanto y para efectos de la capacidad mínima exigida a la empresa, no se tendrá en cuenta este vehículo.

(Decreto 170 de 2001, artículo 53).

Artículo 2.2.1.1.10.9. Cambio de empresa. La empresa a la cual se vinculará el vehículo debe acreditar ante la autoridad de transporte competente los requisitos establecidos en el artículo 2.2.1.1.11.5 del presente Decreto, adicionando el paz y salvo de la empresa de la cual se desvincula o el pronunciamiento de la autoridad administrativa o judicial competente.

La autoridad competente verificará la existencia de disponibilidad de la capacidad transportadora de la empresa a la cual se pretende vincular el vehículo y expedirá la respectiva tarjeta de operación.

(Decreto 170 de 2001, artículo 54).

SECCIÓN 11

Tarjeta de operación

Artículo 2.2.1.1.11.1. Definición. La tarjeta de operación es el documento único que autoriza a un vehículo automotor para prestar el servicio público de transporte de pasajeros bajo la responsabilidad de una empresa de transporte, de acuerdo con los servicios autorizados.

(Decreto 170 de 2001, artículo 55).

Artículo 2.2.1.1.11.2. Expedición. La autoridad de transporte competente expedirá la tarjeta de operación únicamente a los vehículos legalmente vinculados a las empresas de transporte público debidamente habilitadas, de acuerdo con la capacidad transportadora fijada a cada una de ellas.

(Decreto 170 de 2001, artículo 56).

Artículo 2.2.1.1.11.3. Vigencia de la tarjeta de operación. La tarjeta de operación se expedirá por el término de dos (2) años y podrá modificarse o cancelarse si cambian las condiciones exigidas a la empresa para el otorgamiento de la habilitación.

(Decreto 170 de 2001, artículo 57).

Artículo 2.2.1.1.11.4. Contenido. La tarjeta de operación contendrá, al menos, los siguientes datos:

1. De la empresa: razón social o denominación, sede y radio de acción.

2. Del vehículo: clase, marca, modelo, número de la placa, capacidad y tipo de combustible.

3. Otros: nivel de servicio, fecha de vencimiento, numeración consecutiva y firma de la autoridad que la expide.

Parágrafo. La tarjeta de operación deberá ajustarse como mínimo a la ficha técnica que para el efecto establezca el Ministerio de Transporte.

(Decreto 170 de 2001, artículo 58).

Artículo 2.2.1.1.11.5. Requisitos para su obtención o renovación. Para obtener o renovar la tarjeta de operación, la empresa acreditará ante la autoridad de transporte competente los siguientes documentos:

1. Solicitud suscrita por el representante legal, adjuntando la relación de los vehículos, discriminándolos por clase y por nivel de servicio, indicando los datos establecidos en el numeral 2 del artículo anterior, para cada uno de ellos, como el número de las tarjetas de operación anterior. En caso de renovación, duplicado por pérdida, o cambio de empresa deberá indicar el número de la tarjeta de operación anterior.

2. Certificación suscrita por el representante legal de la empresa sobre la existencia de los contratos de vinculación vigentes de los vehículos.

3. Fotocopia de la licencia de tránsito de los vehículos.

4. Fotocopia de las pólizas vigentes del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, de cada uno de los vehículos.

5. Constancias de la revisión técnico-mecánica vigente, a excepción de los vehículos último modelo.

6. Certificación expedida por la compañía de seguros en la que conste que el vehículo está amparado en las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual de la nueva empresa.

7. Comprobante de la consignación a favor de la autoridad de transporte competente por pago de los derechos que se causen, debidamente registrado por la entidad recaudadora.

Parágrafo. En caso de duplicado por pérdida, la tarjeta de operación que se expida no podrá tener una vigencia superior a la de la tarjeta originalmente autorizada.

(Decreto 170 de 2001, artículo 59).

Artículo 2.2.1.1.11.6. Obligación de gestionarla. Es obligación de las empresas de transporte gestionar las tarjetas de operación de la totalidad del parque automotor y entregarlas oportunamente a los propietarios, debiendo solicitar su renovación por lo menos con dos (2) meses de anticipación a la fecha de vencimiento.

Gestionada la nueva tarjeta de operación y para su destrucción, el representante legal de la empresa deberá devolver las tarjetas de operación vencidas dentro de los 3 días siguientes a la fecha de la respectiva entrega.

Las autoridades de transporte competentes deberán implementar los mecanismos necesarios para garantizar que la elaboración y entrega del documento de operación se efectúe en el término previsto.

(Decreto 170 de 2001, artículo 60).

Artículo 2.2.1.1.11.7. Obligación de portarla. El conductor del vehículo deberá portar el original de la tarjeta de operación y presentarla a la autoridad competente que la solicite.

(Decreto 170 de 2001, artículo 61).

Artículo 2.2.1.1.11.8. Retención de la tarjeta de operación. Las autoridades de tránsito y transporte sólo podrán retener la tarjeta de operación en caso de vencimiento de la misma, debiendo remitirla a la autoridad que la expidió para efectos de la apertura de la investigación correspondiente.

(Decreto 170 de 2001, artículo 62).

SECCIÓN 12

Tarifas

Artículo 2.2.1.1.12.1. Factor para determinar la tarifa. De conformidad con el artículo 6° de la Ley 105 de 1993 el único factor que podrán tener en cuenta las autoridades competentes del orden Metropolitano, Distrital y Municipal para la fijación de las tarifas del transporte es el costo del transporte metropolitano y/o urbano incluyendo el costo de "recuperación de capital".

(Decreto 105 de 1995, artículo 1°).

Artículo 2.2.1.1.12.2. Incrementos de la tarifa. Los incrementos de la tarifa para el transporte urbano y metropolitano se harán de manera escalonada y separada de las fechas de ajuste en el precio de los combustibles. El primero de los ajustes a las tarifas no podrá superar el 10% y el incremento total se realizará por lo menos en tres instalamentos.

(Decreto 105 de 1995, artículo 4°).

Artículo 2.2.1.1.12.3. Control. Para el adecuado control del cumplimiento de las disposiciones de esta Sección y demás normas concordantes, las autoridades del orden metropolitano, distrital y municipal, informarán previamente al Ministerio de Transporte sobre sus decisiones en materia tarifaria y enviarán posteriormente copia del acto respectivo a los mencionados organismos.

(Decreto 105 de 1995, artículo 5°).

CAPÍTULO 2

Sistemas de transporte de pasajeros

SECCIÓN 1

Servicio público de transporte masivo de pasajeros

Artículo 2.2.1.2.1.1. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en la presente Sección se aplicarán integralmente al servicio público de transporte masivo de pasajeros de acuerdo con las Leyes 86 de 1989, 310 de 1996 y 336 de 1996.

(Decreto 3109 de 1997, artículo 1°).

Artículo 2.2.1.2.1.2. Transporte masivo de pasajeros. Se entiende por transporte masivo de pasajeros el servicio que se presta a través de una combinación organizada de infraestructura y equipos, en un sistema que cubre un alto volumen de pasajeros y da respuesta a un porcentaje significativo de necesidades de movilización.

(Decreto 3109 de 1997, artículo 3°).

Artículo 2.2.1.2.1.3. Elementos del sistema. Para los efectos previstos en la presente Sección el sistema está conformado por los componentes propios del mismo, es decir, por el conjunto de infraestructura, predios, equipos, sistemas, señales, paraderos, estaciones e infraestructura vial utilizados para satisfacer de manera eficiente y continua la demanda de transporte en un área de influencia determinada.

(Decreto 3109 de 1997, artículo 4°).

SUBSECCIÓN 1

Autoridades competentes

Artículo 2.2.1.2.1.1.1. Autoridad competente. La habilitación para prestar el servicio público de transporte masivo se expedirá por parte de la autoridad de transporte competente constituida para el efecto por el ente territorial o administrativo correspondiente, la cual ejercerá funciones de planificación, organización, control y vigilancia, bajo la coordinación institucional del Ministerio de Transporte. En ningún caso podrá ser un operador o empresa habilitada.

(Decreto 3109 de 1997, artículo 5°).

Nota, artículo 2.2.1.2.1.1.1: Ver Resolución 600 de 2017, M. de Transporte.

Artículo 2.2.1.2.1.1.2. Ejecución de funciones. La ejecución de las funciones de la autoridad de transporte competente deberá obedecer a criterios unificados de planificación urbana, obras públicas y tránsito y transporte.

(Decreto 3109 de 1997, artículo 6).

Artículo 2.2.1.2.1.1.3. Vigilancia y control. La autoridad de transporte competente ejercerá las funciones de vigilancia y control en el cumplimiento de las condiciones de habilitación y operación establecidas en la presente Sección.

(Decreto 3109 de 1997, artículo 18).

SUBSECCIÓN 2

Habilitación y operación

Artículo 2.2.1.2.1.2.1. Habilitación. De acuerdo con lo establecido en el artículo 11 de la Ley 336 de 1996, la habilitación es la autorización que expide la autoridad competente para prestar el servicio público de transporte masivo de acuerdo con las condiciones señaladas en la ley, en este Capítulo y en el acto que la conceda.

(Decreto 3109 de 1997, artículo 7).

Artículo 2.2.1.2.1.2.2. Operación y condiciones. El servicio público de transporte masivo de pasajeros se prestará previa expedición de un permiso de operación otorgado mediante la celebración de un contrato de concesión u operación adjudicados en licitación pública o a través de contratos interadministrativos.

Las condiciones en materia de organización, capacidad financiera, capacidad técnica y de seguridad a que se refiere el artículo 11 de la Ley 336 de 1996, se establecerán en el respectivo pliego de condiciones o términos de referencia.

En todo caso, las empresas de transporte masivo deberán cumplir las siguientes condiciones:

Capacidad organizacional:

1. Identificación

a) Personas naturales:

- Nombre

- Documento de identificación, anexando fotocopia

- Certificado de registro mercantil

- Domicilio;

b) Personas jurídicas:

- Nombre o razón social, anexando certificado de existencia y representación legal

- Tipo de sociedad

- NIT

- Representante legal con su documento de identidad

- Domicilio.

2. Requerimientos en cuanto al personal vinculado a la empresa, discriminándolo entre personal administrativo, técnico y operativo.

Capacidad financiera:

a) Patrimonio mínimo;

b) Origen de capital;

c) Capital pagado mínimo, en el caso de las personas jurídicas.

Capacidad técnica:

Requerimientos mínimos de equipo indicando las siguientes características:

a) Clase;

b) Marca;

c) Referencia;

d) Modelo;

e) Capacidad;

f) Forma de vinculación a la empresa.

Condiciones de seguridad:

Los pliegos de condiciones contendrán las condiciones mínimas de seguridad que deberá cumplir la empresa de transporte masivo.

(Decreto 3109 de 1997, artículo 8°).

Artículo 2.2.1.2.1.2.3. Pólizas de Seguros. Previo al inicio de la operación las empresas de transporte masivo presentarán una póliza de seguro de responsabilidad civil contractual y extracontractual amparando los riesgos de muerte, incapacidad total y permanente, incapacidad temporal, daños a bienes de terceros y gastos médicos y de hospitalización de terceros, sin perjuicio de los demás seguros que se establezcan en la ley y en los pliegos de condiciones.

(Decreto 3109 de 1997, artículo 9°).

Artículo 2.2.1.2.1.2.4. Aseguramiento de la calidad. Al iniciar el tercer año de operación la empresa de transporte masivo deberá demostrar y mantener el aseguramiento de calidad en la prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros, mediante la presentación del respectivo certificado, de conformidad con la norma ISO 9001, expedido por los Organismos de Certificación de Sistemas de Gestión Acreditados.

(Decreto 3109 de 1997, artículo 10).

Artículo 2.2.1.2.1.2.5. Determinación de la necesidad del servicio. La autoridad competente de transporte determinará las necesidades del servicio. Para este efecto se elaborarán estudios para establecer la demanda existente y potencial en áreas, zonas de operación y corredores, como también la asignación de rutas y equipos.

(Decreto 3109 de 1997, artículo 11).

Artículo 2.2.1.2.1.2.6. Rutas de alimentación. La empresa de transporte masivo podrá ser autorizada para operar rutas de alimentación integradas cuyo permiso de operación será expedido por la autoridad competente siguiendo los procedimientos establecidos en la ley para tal efecto.

La integración consistirá en la coordinación física y operativa del sistema estructural con el sistema alimentador, es decir, el establecimiento de horarios coordinados y la integración de las distintas rutas y equipos mediante la construcción de la infraestructura que facilite la transferencia de pasajeros entre las mismas. La integración podrá incluir el pago de una tarifa única para un viaje

entre un punto de origen y un punto de destino conformado por dos o más tramos en diferentes vehículos.

(Decreto 3109 de 1997, artículo 12).

Artículo 2.2.1.2.1.2.7. Modalidad de selección. El diseño, construcción, suministro de equipo, operación del sistema o la ejecución combinada de los anteriores, se adjudicara mediante licitación pública.

(Decreto 3109 de 1997, artículo 13).

SUBSECCIÓN 3

Utilización de los recursos de la Nación

Artículo 2.2.1.2.1.3.1. Definición del área de influencia. Las entidades territoriales o administrativas interesadas en desarrollar proyectos de transporte masivo con participación de la Nación y/o entidades descentralizadas a través de aportes en dinero o en especie, solicitarán al Ministerio de Transporte la definición del área preliminar de influencia que se debe incorporar a los sistemas integrados de transporte masivo de acuerdo con las condiciones de cada municipio y sus recursos económicos disponibles antes de iniciar los estudios de preinversión a que se refieren los artículos 85 de la Ley 336 de 1996 y 2 de la Ley 310 de 1996.

A partir de la determinación del área definitiva de influencia, de acuerdo con el resultado de los estudios de preinversión, las entidades territoriales solicitaran al Ministerio de Transporte la aprobación de la autoridad de transporte competente.

(Decreto 3109 de 1997, artículo 14).

Artículo 2.2.1.2.1.3.2. Transferencia y vigilancia de recursos. Cuando la Nación o sus entidades descentralizadas cofinancien o participen con aportes en un sistema de transporte masivo, sus recursos se transferirán a la entidad o empresa encargada de ejecutar el proyecto que haya sido designada por la autoridad territorial. El Ministerio de Transporte vigilará la inversión de esos recursos.

(Decreto 3109 de 1997, artículo 15).

Artículo 2.2.1.2.1.3.3. Componentes elegibles. Los recursos que apropie la Nación en dinero y en especie para cofinanciar un sistema de servicio público de transporte masivo de pasajeros estarán dirigidos a obras civiles, superestructura, equipos y otros costos siempre y cuando se destinen

únicamente para atender el costo de los componentes del Sistema Integrado de Transporte Masivo. En todo caso, los aportes de la Nación no se podrán utilizar para el mantenimiento, operación y administración del sistema público de transporte masivo de pasajeros.

(Decreto 3109 de 1997, artículo 16).

Artículo 2.2.1.2.1.3.4. Evaluación de estudios y elaboración de ficha del banco de proyectos de inversión. En ejercicio de las funciones asignadas en los artículos 85 y 86 de la Ley 336 de 1996, el Ministerio de Transporte evaluará los estudios de prefactibilidad, factibilidad y definitivos del sistema y elaborará en coordinación con la oficina de planeación el plan modal y la ficha del banco de proyectos de inversión de los sistemas de transporte masivo.

(Decreto 3109 de 1997, artículo 17).

SECCIÓN 2

Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP)

Artículo 2.2.1.2.2.1. Objeto. La presente Sección tiene como objeto reglamentar la implementación de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) del país y se aplicará integralmente en las ciudades que cuenten con cofinanciación de la Nación y cumpliendo con los requisitos establecidos en la misma.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 1°).

Artículo 2.2.1.2.2.2. Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP). Los Sistemas Estratégicos de Transporte Público se definen como aquellos servicios de transporte colectivo integrados y accesibles para la población en radio de acción, que deberán ser prestados por empresas administradoras integrales de los equipos, con sistemas de recaudo centralizado y equipos apropiados, cuya operación será planeada, gestionada y controlada mediante el Sistema de Gestión y Control de Flota, SGCF, por la autoridad de transporte o por quien esta delegue y se estructurarán con base en los resultados de los estudios técnicos desarrollados por cada ente territorial y validados por la Nación a través del DNP.

Parágrafo. Se entenderá por empresas administradoras integrales, las empresas operadoras habilitadas para la prestación del servicio de transporte público colectivo y con rutas o servicios SETP autorizados por la autoridad competente, quienes actuarán como únicas responsables frente a la autoridad de transporte de la prestación del servicio, en las condiciones definidas en los actos administrativos o en los contratos de operación de rutas y servicios. Para

los efectos previstos en la presente Sección, estas empresas deben cumplir con las siguientes condiciones:

1. Responsabilidad total en la prestación del servicio de las empresas operadoras habilitadas, comprometiéndose con niveles de servicio específicos en cuanto a cobertura, frecuencias y tipología vehicular.

2. Mantenimiento correctivo y preventivo a cargo de la empresa de transporte.

3. Administración integral sobre los vehículos manteniendo el control efectivo de la misma.

4. Seleccionar, contratar y capacitar a los conductores de servicio público colectivo con rutas o servicios SETP autorizados por parte de la autoridad competente. Las empresas se responsabilizan integralmente por la prestación del servicio, en las condiciones laborales de sus empleados, en especial de todos los conductores, de conformidad con las normas laborales vigentes y en las definidas en los actos administrativos o en los contratos de reestructuración de rutas y servicios.

5. En ningún caso la afiliación de los vehículos será la fuente de sostenimiento de la empresa.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 2°).

Artículo 2.2.1.2.2.3. Objetivos de los SETP. Los sistemas estratégicos de transporte público estarán orientados a lograr una movilidad segura, equitativa, integrada, eficiente, accesible y ambientalmente sostenible, en cada una de las ciudades donde se implementen. Para el logro de estos fines, cumplirán con los siguientes objetivos en el radio de acción de cada sistema:

1. Mejorar la cobertura, accesibilidad y conectividad entre los diferentes sectores de la ciudad, periféricos y rurales, garantizando que la totalidad del sistema estratégico sea accesible a la población.

2. Integrar física, operacional y tarifariamente el sistema de transporte público colectivo, bajo un esquema que sea sostenible financieramente.

3. Racionalizar la oferta del servicio de transporte público colectivo.

4. Estructurar, diseñar e implementar una red jerarquizada de rutas o servicios de transporte público según su función y área servida.

5. Consolidar una organización empresarial de conformidad con la ley, para la prestación del servicio en el sistema estratégico de transporte público por parte

de los operadores, facilitando el cumplimiento de la programación de servicios y la adecuación de la oferta a las condiciones de la demanda.

6. Adoptar un sistema integrado de recaudo, que permita conectividad, integración, gestión de la información y un eficiente servicio al usuario.

7. Garantizar los mecanismos para la planeación, regulación, control y vigilancia de la operación de transporte y de los niveles de servicio bajo los cuales se ha diseñado el sistema, respondiendo a las necesidades de movilidad en su radio de acción.

8. Implementar un plan de construcción, adecuación, mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura necesaria para la óptima operación del sistema estratégico de transporte público.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 3°).

Artículo 2.2.1.2.2.4. Autoridades competentes. Para efectos de la presente Sección son autoridades de transporte competentes, los alcaldes municipales o distritales o en los que estos deleguen tal atribución. Dicha autoridad tiene la función dentro de su jurisdicción de planear, diseñar, ejecutar y exigir las condiciones necesarias para la eficiente, segura y adecuada prestación del servicio de transporte público colectivo a través del sistema estratégico de transporte público, así como, ejercer su inspección, vigilancia y control.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 4°).

Artículo 2.2.1.2.2.5. Requisitos para la financiación de los SETP. La Nación y sus entidades descentralizadas participarán con aportes de capital, en dinero o en especie, siempre y cuando se cumplan los siguientes requisitos:

1. Que el proyecto sea consistente con el respectivo Plan de Ordenamiento Territorial y el Plan de Movilidad, una vez se articule y revise dicho Plan de Ordenamiento, según lo dispuesto en la Ley 388 de 1997, o normas que la modifiquen o sustituyan.

2. Que el proyecto propuesto esté debidamente registrado en el Banco de Proyectos de Inversión Nacional, y cumpla los requisitos establecidos Decreto 841 de 1990 o la norma que lo modifique, adicione, sustituya o compile, y demás disposiciones vigentes sobre la materia.

3. Que el proyecto de Sistema Estratégicos de Transporte Público esté incluido en el Plan Nacional de Desarrollo.

4. Que el proyecto respectivo tenga concepto previo favorable del Conpes, mediante un estudio de factibilidad y rentabilidad, técnico-económico, socio-ambiental y físico- espacial, que defina claramente la estrategia, el cronograma y los organismos de ejecución.

5. Que el Alcalde de cada ciudad, donde se implementará el Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) adopte mediante acto administrativo el respectivo sistema de conformidad con los requisitos establecidos en el artículo 2.2.1.2.2.7. del presente decreto.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 5°).

Artículo 2.2.1.2.2.6. Esquema de administración de los recursos. La totalidad de los aportes realizados por la Nación y las demás entidades públicas participantes deberán ser manejados a través de un encargo fiduciario constituido por la entidad competente titular del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP). El encargo fiduciario será contratado, previa aprobación de las entidades participantes, siguiendo lo dispuesto en las normas previstas en el Estatuto de Contratación de la Administración Pública y las demás normas legales vigentes sobre la materia.

Parágrafo. El encargo fiduciario actuará de conformidad con las instrucciones dadas por el Comité Fiduciario de acuerdo con sus respectivas competencias, el cual tendrá en cuenta las directrices que sobre la administración de los recursos contengan los Convenios de Cofinanciación respectivos. El Comité Fiduciario estará conformado por el Alcalde Municipal o su delegado, un delegado del Departamento Nacional de Planeación, un delegado del Ministerio de Transporte y un delegado del Ministerio de Hacienda y Crédito Público. La entidad gestora del SETP correspondiente se encargará de designar el secretario técnico del Comité y la respectiva interventoría.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 6°).

Artículo 2.2.1.2.2.7. Adopción del Sistema Estratégico de Transporte Público. Previo al convenio que se suscribirá entre la Nación y los entes territoriales que definirá los montos de los aportes al proyecto, las vigencias fiscales en las cuales deberán realizarse dichos aportes y las condiciones de los desembolsos, el Alcalde de la ciudad donde se implementará el Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) deberá, mediante acto administrativo adoptar el mismo y sus respectivos componentes.

A partir de la expedición del acto administrativo de adopción del SETP, se debe suspender el ingreso de vehículos de transporte público colectivo por incremento, en las ciudades donde se implementarán los SETP; así mismo, las autoridades de transporte competentes deberán congelar la capacidad

transportadora de las empresas con base en las tarjetas de operación vigentes expedida a los vehículos vinculados.

El mencionado acto administrativo, deberá contener:

1. La definición del ente titular del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP).

2. La definición de la reorganización del servicio.

3. La definición de los indicadores de servicio mínimos para la adecuada y eficiente prestación del servicio y su esquema de control y cumplimiento.

4. La duración del permiso de la operación del sistema y su cronograma de implementación gradual.

5. La definición de los componentes del sistema de conformidad con lo establecido en la presente Sección y en los estudios técnicos, económicos y financieros realizados por cada ente territorial.

6. La definición del esquema bajo el cual se operará el recaudo y se le entregará el dinero al administrador financiero.

7. La definición del esquema técnico bajo el cual operará el control de flota, y

8. La definición de los incentivos a las fusiones y convenios de colaboración empresarial en los que se establezcan esquemas de cooperación para la programación, despacho, operación y remuneración del servicio.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 7°).

Artículo 2.2.1.2.2.8. Agentes de un Sistema Estratégico de Transporte Público. Los Agentes del SETP son aquellos actores que desarrollan actividades directamente relacionadas con la producción y prestación de los servicios que requiere la implantación de este tipo de sistemas. Los Sistemas Estratégicos de Transporte contarán con los siguientes agentes privados:

1. Empresas operadoras del servicio de transporte: son los organismos encargados de suministrar, administrar y mantener el parque automotor que presta el servicio del transporte público en el SETP. Lo anterior, bajo las condiciones de calidad del servicio y remuneración establecidas por la autoridad competente. Dicha prestación del servicio será monitoreada y controlada por la autoridad de transporte a través del Sistema de Gestión y Control de Flota. Por lo menos el 75% de las carrocerías deberán ser de producción nacional.

2. Recaudador y/o integrador tecnológico: es la entidad encargada de proporcionar la plataforma tecnológica para el Sistema Centralizado de Recaudo, SCR y de realizar la comercialización de los medios de pago.

3. Administrador financiero: es la entidad financiera debidamente autorizada por la autoridad competente que se encargará de la administración de los recursos provenientes de la actividad de recaudo realizada por la empresa recaudadora. Dicha administración, se realizará bajo los parámetros y condiciones definidos por la autoridad de transporte.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 8°).

SUBSECCIÓN 1

Prestación del servicio

Artículo 2.2.1.2.2.1.1. Modelo de operación. Los Sistemas Estratégicos de Transporte Público operarán de acuerdo con una arquitectura de rutas o servicios, la cual comprenderá entre otros, los elementos de infraestructura complementarios requeridos para la prestación del servicio como terminales, estaciones, patios y talleres, paraderos, así como la forma de integración y las características básicas de tipología vehicular. Igualmente, funcionarán bajo la modalidad de red de servicios, conformados por rutas jerarquizadas, diseñadas de conformidad con los estudios técnicos respectivos.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 9°).

Artículo 2.2.1.2.2.1.2. Reorganización del servicio. La autoridad de transporte competente deberá oficiosamente, sustentado en los respectivos estudios técnicos, reestructurar el servicio, respetando los criterios de equidad y proporcionalidad de las empresas en el mercado.

Parágrafo 1°. La reorganización del servicio implica: suprimir, modificar, recortar, fusionar, empalmar o prolongar las actuales rutas, sin que para ello existan limitaciones de longitud, recorrido y/o nivel de servicio. Así mismo, modificar las frecuencias, horarios y clase, capacidad transportadora y número de vehículos.

Parágrafo 2°. En caso que la implementación del SETP se realice a través del esquema de reorganización del servicio definido en el presente artículo y las empresas transportadoras incumplan los indicadores de calidad de servicio mínimos definidos por la autoridad competente, el permiso de operación se perderá y la autoridad competente procederá a la apertura de la licitación pública correspondiente.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 10).

Artículo 2.2.1.2.2.1.3. Licitación pública. La autoridad de transporte competente que no adopte la reorganización del servicio que trata el artículo anterior, deberá adjudicar el servicio mediante licitación pública cumpliendo las condiciones señaladas en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública y las demás normas vigentes.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 11). **(Nota: Según el texto oficialmente publicado de este artículo, el mismo no coincide exactamente con el del artículo 11 del Decreto 3422 de 2009, referido.).**

Artículo 2.2.1.2.2.1.4. Equipos. El parque automotor destinado a los Sistemas Estratégicos de Transporte Público deberá contar con homologación previa por parte del Ministerio de Transporte, el cual deberá estandarizarse y tener uniformidad de flota, cumpliendo con las especificaciones técnicas y ambientales vigentes. Los estudios técnicos definirán la flota del transporte público colectivo que se utilizará para cada SETP y las pautas para la transición, racionalización de la oferta y la modernización del parque automotor.

Parágrafo. A partir del 9 de septiembre de 2009, las autoridades competentes deberán exigir que la reposición de vehículos se efectúe por la tipología vehicular que recomienden los estudios técnicos realizados para cada SETP. Para tales efectos, la autoridad competente deberá tener en cuenta las equivalencias de la capacidad total de cada clase de vehículo garantizando que no se aumente el número total de sillas autorizadas.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 12).

SUBSECCIÓN 2

Esquema empresarial

Artículo 2.2.1.2.2.2.1. Empresas operadoras de transporte. Las empresas operadoras de los SETP deberán ser responsables de la administración integral de la flota, operación y programación de la misma, atendiendo la demanda de pasajeros según las directrices y parámetros de calidad operacional definidos por cada autoridad de transporte a cambio de la remuneración establecida por la misma.

Parágrafo. Las empresas operadoras deberán contar con esquemas organizacionales que proporcionen eficiencia, economías de escala y responsabilidad centralizada de acuerdo con los lineamientos establecidos para cada uno de los proyectos.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 13).

Artículo 2.2.1.2.2.2.2. Conductores. Las empresas operadoras serán las encargadas de contratar directamente al personal de conductores, a través de contratos de trabajo en los términos y condiciones que para el efecto se establezcan en las normas laborales vigentes. Las empresas operadoras en el proceso de implementación de los SETP, deberán dar preferencia a los conductores que a la fecha trabajen en las rutas de transporte colectivo, siempre y cuando reúnan los requisitos que las autoridades municipales correspondientes determinen.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 14).

Artículo 2.2.1.2.2.2.3. Democratización de la propiedad. Para garantizar la democratización de la propiedad, las empresas habilitadas que prestan el servicio de transporte público colectivo en la ciudad, deberán acreditar ante la autoridad de transporte competente, que un porcentaje igual o superior al 30% de sus socios corresponde a propietarios de vehículos de transporte público colectivo, que tengan 2 o menos vehículos y se encuentren registrados como tales en el registro automotor al 9 de septiembre de 2009. En aquellas empresas que al 9 de septiembre de 2009 cuenten con propietarios de 2 o menos vehículos en una proporción inferior a dicho 30% de la flota total, ese será el porcentaje que se deberá garantizar en el momento de adopción del SETP.

Parágrafo. Las empresas deberán acreditar al menos el 70% de capacidad transportadora mínima fijada en los actos administrativos o en los pliegos de licitación, de su propiedad y/o de sus socios.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 15).

Artículo 2.2.1.2.2.2.4. Habilitación. La prestación del servicio público de transporte en los SETP, será realizada por las empresas legalmente constituidas y habilitadas para la prestación del servicio público colectivo urbano habilitadas por la autoridad competente, con base en lo establecido en el Capítulo 1, Título 1, Parte 2, Libro 2 del presente decreto para la prestación del servicio de transporte publico terrestre automotor colectivo metropolitano, distrital y municipal de pasajeros y además deberán:

1. Darle al parque automotor vinculado a su empresa una destinación exclusiva para la prestación del servicio público urbano de transporte.

2. Abstenerse de pactar esquemas con mecanismos de remuneración al conductor que incentiven la competencia de este con otros conductores en la vía.

3. En ningún caso podrán las empresas realizar acuerdos o convenios que directa o indirectamente deriven en efectos contrarios a los establecidos en las normas de transporte o en la presente Sección. Toda cláusula, pacto o convenio público o privado que acuerden las empresas con la finalidad o con el efecto directo o indirecto de eludir cualquiera de las disposiciones establecidas en la presente Sección o en cualquiera de las demás normas de transporte, se tendrá por no escrito y no será oponible en materia de transporte frente a terceros.

4. Responder por la operación, de conformidad con los indicadores de servicio mínimos para la adecuada y eficiente prestación del servicio, objetivos de calidad y excelencia en el servicio definidos por las autoridades competentes, a cambio de la remuneración que se defina reglamentaria o contractualmente. En cumplimiento de lo anterior, deberán presentar para aprobación del ente que determine la autoridad de transporte municipal un plan de gestión de flota.

5. Realizar por su cuenta y riesgo la revisión y el mantenimiento preventivo de los equipos con los cuales prestará el servicio, por fallas que puedan surgir o que surjan durante la vigencia de la autorización, y que puedan poner en peligro la seguridad de los usuarios o la integridad y funcionamiento del vehículo. Para este fin deberá presentar, para aprobación del ente que defina la autoridad de transporte local, copia de los programas de revisión y mantenimiento preventivo que desarrollará la empresa para los equipos con los cuales prestará el servicio, los cuales deberán contener como mínimo la ubicación del o los talleres donde se realizará el mantenimiento, la periodicidad del mismo y los componentes del vehículo que serán revisados en cada período. La autoridad de transporte competente podrá adicionar el contenido mínimo de estos programas, con base en sus planes locales de seguridad vial.

Para los efectos del presente numeral, se entiende por mantenimiento preventivo el que se requiere para garantizar que el vehículo se encuentre en perfectas condiciones de funcionamiento.

6. Garantizar que el funcionamiento de sus depósitos, terminales o patios para el estacionamiento de los vehículos vinculados a su empresa se efectúe en cumplimiento estricto de la normatividad nacional y municipal en materia ambiental, de estacionamientos y de espacio público.

Parágrafo 1°. Las autoridades de transporte competentes o los entes en los que se delegue esta función deberán verificar como mínimo una vez cada seis meses y sin perjuicio de las revisiones que efectúen en cualquier tiempo, el cumplimiento de las obligaciones contenidas en el presente artículo. En caso de que se compruebe el incumplimiento de las mismas o por no integrarse al sistema de recaudo centralizado, la autoridad de transporte, previo agotamiento del procedimiento previsto en la ley, procederá a cancelar la habilitación y dará

apertura a la licitación pública correspondiente para la adjudicación de las rutas autorizadas a la empresa incumplida.

Parágrafo 2°. No se podrá iniciar la operación de las rutas y/o servicios del SETP, sin que la autoridad de transporte competente o el ente en el que se delegue esta función, haya certificado el cumplimiento de los numerales 4 a 6 del presente artículo. En los casos en que exista una etapa preoperativa, definida en el documento Conpes correspondiente, el numeral 6 no será exigible en dicha etapa. En cualquier caso la misma no podrá ser superior a un año desde la entrada en operación.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 16).

SUBSECCIÓN 3

Sistema de Recaudo Centralizado

Artículo 2.2.1.2.2.3.1. Definición. El Sistema de Recaudo Centralizado (SRC) es el conjunto de servicios, software, hardware, y demás mecanismos de control centralizados e integrados a dicho sistema, que permite efectuar la operación de recaudo centralizado a través de medios electrónicos de pago y el registro de viajes del sistema.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 17).

Artículo 2.2.1.2.2.3.2. Implementación del Sistema de Recaudo Centralizado (SRC). La implementación del Sistema de Recaudo será adoptada por la autoridad de transporte competente en cada proyecto de acuerdo con los resultados de los estudios técnicos y financieros, avalados por el Departamento Nacional de Planeación.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 18).

SUBSECCIÓN 4

Sistema de Gestión y Control de Flota

Artículo 2.2.1.2.2.4.1. Definición. El Sistema de Gestión y Control de Flota (SGCF) está constituido por todos los equipos, infraestructura, aplicativos informáticos y procesos que permiten realizar las actividades de planeación, programación y control de la operación del SETP. Entendiendo por planeación y programación la especificación de las rutas, servicios y frecuencias del sistema; y por control, aquellas actividades que tienen como fin coordinar, vigilar, registrar y fiscalizar dicha operación, así como hacer seguimiento de los indicadores de servicio del sistema.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 19).

Artículo 2.2.1.2.2.4.2. Implementación Sistema de Gestión y Control de Flota (SGCF). La implementación del Sistema de Gestión y Control de Flota (SGCF) será adoptada por la autoridad de transporte competente en cada proyecto de acuerdo con los resultados de los estudios técnicos y financieros, avalados por el Departamento Nacional de Planeación, y conforme al Estatuto General de Contratación y las demás normas vigentes.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 20). **(Nota: Según el texto oficialmente publicado de este artículo, el mismo no coincide exactamente con el del artículo 20 del Decreto 3422 de 2009, referido.).**

Artículo 2.2.1.2.2.4.3. Operador del SGCF. El responsable de la operación del SGCF es la autoridad de transporte competente en cada proyecto. En caso que se decida delegar el servicio del SGCF, dicho operador se contratará de acuerdo con el Estatuto General de Contratación. Los términos para la contratación, incluirán entre otros, los modelos de operación, gestión y control, las condiciones, procedimientos, y plazos de implementación del sistema.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 21).

SUBSECCIÓN 5

Disposiciones finales

Artículo 2.2.1.2.2.5.1. Subsidios. En caso que la autoridad de transporte defina la adopción de cualquier tipo de subsidio a la tarifa para sectores específicos de la población, deberá realizar los estudios correspondientes que garanticen la sostenibilidad financiera del sistema. En este caso, el pago de tales subsidios será asumido por la entidad que lo establezca, la cual deberá estipularlo en el acto administrativo correspondiente, la fuente presupuestal que lo financia y una forma de operación que garantice su efectividad. En ningún caso, dichos subsidios serán cubiertos con dineros provenientes de la Nación.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 22).

Artículo 2.2.1.2.2.5.2. Vigencia de los permisos de operación. A partir de la entrada en operación del sistema estratégico de transporte público, los permisos de operación de rutas otorgados a las empresas de transporte público colectivo y mixto, serán reemplazados por la nueva red de servicios, de acuerdo con los estudios técnicos. Para tales efectos las autoridades de transporte expedirán los actos administrativos correspondientes.

Parágrafo. Los servicios de transporte que se autoricen en virtud de la implementación de los SETP, operarán por el término estipulado por la autoridad competente, de acuerdo con los estudios técnicos, económicos y financieros que se desarrollen.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 23).

Artículo 2.2.1.2.2.5.3. Terminales de integración o transferencia. Las ciudades que estén incluidas en el objeto de la presente Sección y que estén implementando Sistemas Estratégicos de Transporte Público construirán Terminales de Integración o Transferencia, que cumplan una función de integración del transporte intermunicipal con el Sistema, como solución para el mejoramiento de su movilidad. En este caso, la autoridad local podrá celebrar convenios para la administración de dichas Terminales de Integración o Transferencia con la entidad o sociedad que administre la Terminal de Transporte local.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 24).

Artículo 2.2.1.2.2.5.4. Norma supletoria. Las normas contenidas en el Capítulo 1, Título 1, Parte 2, Libro 2 del presente Decreto para la prestación del servicio de transporte publico terrestre automotor colectivo metropolitano, distrital y municipal de pasajeros serán aplicables solamente a las situaciones no reguladas por la presente Sección, en cuanto no fueren incompatibles y no hubiere norma prevista en esta Sección.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 25).

SECCIÓN 3

Nota: Sección 3 adicionada por el Decreto 1567 de 2020, artículo 1º.

SISTEMA DE RECAUDO CENTRALIZADO

Artículo 2.2.1.2.3.1. Ámbito de aplicación. La presente sección aplica para los sistemas de transporte público, que sean cofinanciados con recursos de la Nación.

Parágrafo. De conformidad con lo dispuesto en el parágrafo 1 del artículo 117 de la Ley 1955 de 2019, se garantizará la estabilidad jurídica de los actos administrativos expedidos por las entidades territoriales con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente ley, entendida como la preservación de las condiciones jurídicas, técnicas y financieras establecidas para el ciclo de vida

del proyecto, al finalizar el cual deberá observarse integralmente lo dispuesto en el presente decreto y en su reglamentación derivada.

Artículo 2.2.1.2.3.2. Sistema de Recaudo Centralizado (SRC). Es el conjunto de servicios, software, hardware, y demás mecanismos de control centralizados e integrados a dicho sistema, que permite efectuar la operación de recaudo centralizado a través del pago electrónico y en efectivo validado por medios electrónicos, y los sistemas de compensación entre operadores, que serán administrados a través de un patrimonio autónomo o cualquier otro esquema de administración de recursos autorizado y administrado por una entidad vigilada por la Superintendencia Financiera de Colombia, constituido por el agente recaudador.

Artículo 2.2.1.2.3.3. Implementación del Sistema de Recaudo Centralizado (SRC). La implementación del Sistema de Recaudo Centralizado (SRC) será adoptada por la entidad territorial competente o en quien esta delegue, en cada proyecto de acuerdo con los resultados de los estudios ambientales, técnicos, legales y financieros.

Artículo 2.2.1.2.3.4. Principios. Las entidades territoriales, los entes gestores o en quienes estos deleguen la operación del sistema de recaudo, deberán dar cumplimiento a los siguientes principios en el uso, implementación, y operación de los Sistemas de Recaudo Centralizados (SRC) para los sistemas de transporte público:

a. Protección de los usuarios en la prestación del servicio de recaudo, garantizando canales seguros y adecuados para el pago del servicio de transporte, así como la provisión de la información necesaria para su uso.

b. Proteger la información personal y datos que se registre en los sistemas de recaudo de acuerdo con la normatividad vigente.

c. Garantizar el uso de tecnologías eficientes en los sistemas de recaudo y que generen servicios de valor agregado tanto al ente gestor como a los usuarios, brindando a estos últimos un trato equitativo.

d. La libre adopción de tecnologías, teniendo en cuenta recomendaciones, conceptos y normativas de los organismos internacionales competentes e idóneos en la materia, que permitan fomentar la eficiente prestación de servicios, contenidos y aplicaciones que usen Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, garantizar la libre iniciativa privada, la libre y leal competencia, y que su adopción sea armónica con el desarrollo ambiental sostenible.

Artículo 2.2.1.2.3.5 Definiciones. Para la aplicación de la presente Sección, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

a. Algoritmo criptográfico estandarizado: Algoritmo criptográfico definido como una porción de hardware/software que modifica los datos a tratar, con el objetivo de alcanzar algunas características de seguridad como autenticación, integridad y confidencialidad. Este algoritmo debe estar definido en un estándar emitido por un organismo de estandarización con reconocimiento internacional, por parte de entes como: IEEE, ISO, ISOIIEC, CEN, ETSI, N 1ST, o BSI Group, PCI, EMVco.

b. Estándar de interoperabilidad: Conjunto de normas y especificaciones detalladas de los componentes institucionales, comerciales y técnicos de un sistema de recaudo que sean de obligatorio cumplimiento para garantizar la interoperabilidad.

c. Interoperabilidad: Característica de los sistemas de recaudo que permiten que múltiples operadores de recaudo y proveedores tecnológicos, interactúen e intercambien datos en un mismo entorno y ofrezcan medios de pago habilitados y diferentes tecnologías mediante las cuales, se permite a los usuarios acceder a todos los servicios de transporte, de tal manera que se maximicé los beneficios sociales que de éstas se derivan.

d. Medios de pago: Elementos aceptados en un sistema de transporte para pagar por la prestación de un servicio y acceder al mismo.

e. Operador de recaudo: Agente avalado por la entidad territorial y/o el ente gestor, para realizar el recaudo en un sistema de transporte.

f. Proveedor tecnológico: Cualquier actor que intervenga en el desarrollo, fabricación, comercialización, integración, instalación o cualquier otra actividad relacionada con los componentes tecnológicos del sistema de recaudo.

g. Pago en efectivo con validación electrónica: Es el pago con dinero en efectivo validado a través de instrumentos que permitan llevar un registro electrónico simultáneo de la transacción y del ingreso de un usuario al transporte público.

h. Seguridad por oscuridad: Estrategia para garantizar la seguridad de un sistema de información que se basa en mantener en secreto detalles de su diseño o su implementación.

Artículo 2.2.1.2.3.6. Condiciones técnicas generales para los sistemas de recaudo de transporte público. Los sistemas de recaudo de los sistemas

de transporte público cofinanciados por la Nación, deben cumplir las siguientes condiciones técnicas:

a. Interoperabilidad: Se debe garantizar que el sistema de recaudo sea interoperable, para lo cual la entidad territorial o en quien este delegue, adoptará un estándar de interoperabilidad de conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.1.2.3.9 del presente Decreto.

b. Propiedad de la información: Cada entidad territorial o en quien este delegue será propietaria de toda la información derivada y/o recolectada en cualquiera de los componentes tecnológicos del respectivo sistema de transporte público. La autoridad de transporte competente deberá tener acceso a cada sistema para consultar y usar los datos, brutos y procesados, provenientes de dichos componentes, siguiendo los lineamientos establecidos por el Ministerio de Transporte.

c. Sistema de información de ciudad para el transporte público: Cada entidad territorial o en quien esta delegue, deberá tener a su disposición un sistema que recolecte e integre toda la información de los diferentes componentes tecnológicos de su respectivo sistema de transporte público involucrados en la operación de recaudo. En el caso de un grupo regional de entes territoriales con un sistema de transporte público común o cuyos sistemas de transporte público operen en la jurisdicción de otros entes territoriales del grupo, será posible que el mismo sistema de información sea compartido por las respectivas autoridades de transporte de los entes territoriales del grupo.

d. Sistema de información al usuario: Tiene como fin generar un elemento de consulta de información al usuario o para el ente gestor u otro actor que se considere, sobre diversidad de servicios de los Sistemas Inteligentes de Transporte - ITS, asociados a los servicios de información al viajero con relación al Sistema de Recaudo Centralizado (SRC), antes del viaje, durante el viaje o con posterioridad al mismo.

e. Servicios hacia el Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura, de Tránsito y Transporte - SINITT. Los sistemas de recaudo deberán enviar información al Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura de Tránsito y Transporte - SINITT, con el fin de generar política pública nacional del servicio público de transporte.

Artículo 2.2.1.2.3.7. Condiciones operativas para los sistemas de recaudo de transporte público. Los sistemas de recaudo de los sistemas de transporte público cofinanciados por la Nación deberán cumplir con las siguientes condiciones operativas:

a. Concurrencia de múltiples operadores de recaudo y/o proveedores tecnológicos. Se deben garantizar las condiciones tecnológicas y comerciales que permitan la concurrencia de múltiples operadores de recaudo y/o proveedores tecnológicos en un mismo sistema de transporte.

b. Medios de pago aceptados. Los sistemas de recaudo en el país deberán permitir el pago electrónico y en efectivo validado por medios electrónicos.

Artículo 2.2.1.2.3.8. Condiciones de seguridad generales para los sistemas de recaudo. Los sistemas de recaudo de los sistemas de transporte público cofinanciados por la Nación, deberán cumplir con las siguientes condiciones de seguridad:

a. Mecanismos de seguridad basados en buenas prácticas: Los sistemas de recaudo no podrán basarse en mecanismos de seguridad por oscuridad, sino que deben ser transparentes y utilizar buenas prácticas de protección de la información. Así mismo, la entidad territorial o quien esta delegue, deberán tener acceso a la trazabilidad de las transacciones.

b. Algoritmos criptográficos estandarizados: Todos los algoritmos de seguridad utilizados para la protección de la información deben estar estandarizados y tener aceptación general por parte de la comunidad internacional de seguridad de la información.

c. Autenticidad de las transacciones: Los sistemas de recaudo deberán implementar mecanismos de seguridad que· permitan garantizar la autenticidad, confidencialidad e integridad y el no repudio de las transacciones realizadas.

Artículo 2.2.1.2.3.9 Estándar de interoperabilidad para los sistemas de recaudo de transporte público. Las entidades territoriales, en cabeza de su autoridad de transporte competente, atendiendo las especificaciones técnicas que para el efecto determine el Ministerio de Transporte, adoptarán un estándar de interoperabilidad abierto y homogéneo que deberá ser cumplido por todos los sistemas de recaudo de transporte público que operen en su jurisdicción, velando porque los componentes del estándar de interoperabilidad no constituyan en modo de alguno factores de exclusión injustificados, contrarios a la normatividad en materia de libre iniciativa privada y libre competencia. El estándar deberá incluir los siguientes componentes:

a. Componente institucional: Este componente corresponde a las condiciones institucionales del sistema de recaudo y como mínimo debe definir los actores y sus roles y responsabilidades, identificar riesgos y asignarlos a los actores, y definir los procesos estratégicos y misionales de los actores.

b. Componente comercial: Este componente corresponde a las condiciones comerciales del sistema de recaudo y como mínimo debe definir los servicios suministrados por cada actor, establecer reglas claras para el proceso de remuneración de los actores y distribución de los ingresos, especificar periodicidades y plazos para la ejecución de los pagos.

c. Componente tecnológico: Este componente corresponde a las condiciones tecnológicas del sistema de recaudo y como mínimo debe definir los medios de pago y sus características técnicas, el mapa de memoria de los medios de pago, el modelo de seguridad del sistema, las transacciones que se pueden realizar, las tramas de datos para comunicación de las transacciones, el intercambio de información y los productos tarifarios que se pondrán a disposición de los usuarios del sistema de transporte.

CAPÍTULO 3

Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi

Artículo 2.2.1.3.1. Modificado por el Decreto 2297 de 2015, artículo 1º. Objeto y Principios. El presente Capítulo tiene por objeto reglamentar la habilitación de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en los niveles básico y de lujo, y la prestación por parte de estas de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a los cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la ley y los convenio internacionales.

Artículo 2.2.1.3.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente Capítulo se aplicarán integralmente a la modalidad de Transporte Público Terrestre Auto motor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, en todo el territorio nacional, de acuerdo con los lineamientos establecidos en la Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996.

(Decreto 172 de 2001, artículo 2°).

Artículo 2.2.1.3.3. Modificado por el Decreto 2297 de 2015, artículo 2º. Servicio público de transporte terrestre automotor Individual de Pasajeros en los niveles básico y de lujo. El Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en los niveles básico y de lujo, e 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.

Parágrafo 1°. El servicio de transporte público terrestre automotor individual de pasajeros, en el radio de acción Metropolitano, Distrital o Municipal, se clasifica en:

1. **Básico**. Es aquel que garantiza una cobertura adecuada, con términos de servicio y costos que lo hacen asequible a los usuarios. Se puede ofrecer a través de medios tecnológicos, con plataformas para la oportuna y eficiente atención a los usuarios, o por medio de atención directa en las vías. La remuneración por la prestación del servicio puede realizarse con dinero en efectivo.

2. **Lujo**. Es aquel que ofrece a los usuarios condiciones de comodidad, accesibilidad y operación superiores al nivel básico. Se caracteriza por ofrecer sus servicios utilizando únicamente medios tecnológicos con plataformas para la oportuna y eficiente atención a los usuarios. El pago solo se realiza por medios electrónicos y el servicio únicamente se presta en vehículos clase automóvil sedan, campero de cuatro puertas y/o camioneta cerrada. Este servicio contará con tarifa mínima regulada, que en ningún caso será igualo inferior a la del nivel básico.

Parágrafo 2°. Los vehículos utilizados para la prestación del servicio de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en el nivel básico y de lujo, deberán cumplir las especificaciones y características establecidas en el presente decreto y en la regulación que para tal efecto expida el Ministerio de Transporte.

Artículo 2.2.1.3.4. Modificado por el Decreto 2297 de 2015, artículo 3º. Definiciones. Para la interpretación y aplicación de presente Capítulo, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones específicas:

• Municipios contiguos: son aquellos municipios que gozan de límites comunes.

• Planilla única de viaje ocasional: es el documento que debe portar todo conductor de vehículo de servicio público de esta modalidad para la realización de un viaje ocasional.

• Taxi básico: automóvil destinado a la prestación del servicio básico público individual de pasajeros.

• Taxi de lujo: vehículo clase automóvil sedan, campero de cuatro puertas y/o camioneta cerrada, destinado a la prestación del servicio público Individual de Pasajeros en este nivel.

• Vehículo nuevo: es el vehículo automotor cuyo modelo corresponde como mínimo al año en el que se efectúa el registro del mismo.

• Viaje ocasional: es aquel que excepcionalmente autoriza el Ministerio de Transporte a un vehículo taxi en el nivel básico y de lujo, para prestar el servicio público de transporte individual por fuera del radio de acción autorizado.

Nota 1, artículo 2.2.1.3.4: Ver reglamentación de la Resolución 4171 de 2016, M. de Transporte.

Nota 2, artículo 2.2.1.3.4: Ver Resolución 2433 de 2018, M. Transporte.

SECCIÓN 1

Autoridades competentes

Artículo 2.2.1.3.1.1. Autoridades de transporte. Son autoridades de transporte competentes las siguientes:

• En la Jurisdicción Nacional: el Ministerio de Transporte.

• En la Jurisdicción Distrital y Municipal: los Alcaldes Municipales y/o distritales o los organismos en quien estos deleguen tal atribución.

• En la Jurisdicción del Área Metropolitana constituida de conformidad con la ley: la Autoridad Única de Transporte Metropolitano o los alcaldes respectivos en forma conjunta, coordinada y concertada.

Las autoridades de transporte no podrán autorizar servicios por fuera del territorio de su jurisdicción, so pena de incurrir en causal de mala conducta.

(Decreto 172 de 2001, artículo 8°).

Artículo 2.2.1.3.1.2. Control y vigilancia. La inspección, vigilancia y control de la prestación del Servicio Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, estará a cargo de los Alcaldes o las autoridades municipales que tengan asignada la función.

(Decreto 172 de 2001, artículo 9°).

SECCIÓN 2

Habilitación

Artículo 2.2.1.3.2.1. Modificado por el Decreto 2297 de 2015, artículo 4º. Habilitación. Las empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros, deberán solicitar y obtener habilitación para operar en el nivel básico y/o de lujo. La habilitación lleva implícita la autorización para la prestación del servicio público de transporte en esta modalidad, en el o los niveles de servicio autorizados.

La habilitación concedida autoriza a la empresa para prestar el servicio solamente en la modalidad solicitada y en el o los niveles de servicio que le sean autorizados. Si la empresa, persona natural o jurídica, pretende prestar el servicio de transporte en una modalidad diferente, deberá acreditar ante la autoridad competente de la nueva modalidad, los requisitos de habilitación exigidos.

Parágrafo 1°. Las autoridades de transporte competentes deberán conocer y resolver las solicitudes de habilitación de empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros.

No podrá resolverse negativamente la solicitud por razones asociadas a la congelación del parque automotor. En estos casos, la empresa de transporte, una vez habilitada, podrá vincular vehículos por cambio de empresa.

Parágrafo 2°. Las empresas, personas naturales o jurídicas, actualmente habilitadas en el servicio de transporte público terrestre automotor individual de pasajeros, se consideran autorizadas para prestar el servicio básico. Podrán prestar el servicio en el nivel de lujo mediante la modificación de su habilitación, presentando la respectiva solicitud ante la autoridad de transporte competente, la cual deberá cumplir con las condiciones fijadas en el artículo 2.2.1.3.2.9. del presente decreto.

Parágrafo 3°. Las empresas que a la entrada en vigencia del presente parágrafo deseen habilitarse deberán solicitarlo ante la autoridad competente, y cumplir los requisitos establecidos en el presente Capítulo, de acuerdo con el nivel de servicio solicitado.

Parágrafo 4°. Las plataformas tecnológicas que empleen las empresas de transporte debidamente habilitadas, para la gestión y prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros, deben obtener la habilitación del Ministerio de Transporte. Para ello, demostrarán el cumplimiento de las condiciones de servicio que establezca el Ministerio de Transporte, como la posibilidad de calificar al conductor y al usuario, identificar el vehículo que prestará el servicio e individualizar el conductor.

Parágrafo 5°. El costo del estudio para la habilitación de una empresa de transporte terrestre automotor individual de pasajeros, a cargo del organismo de tránsito o de un área metropolitana, en ningún caso puede superar el valor de dos (2) salarios mínimos mensuales legales vigentes.

Artículo 2.2.1.3.2.2. Empresas nuevas. Ninguna empresa nueva podrá entrar a prestar el servicio hasta tanto la Autoridad de transporte competente le otorgue la habilitación correspondiente. Cuando las autoridades de control y vigilancia constaten la prestación del servicio sin autorización, ésta se le negará y no podrá presentar una nueva solicitud de habilitación antes de doce (12) meses.

(Decreto 172 de 2001, artículo 11).

Artículo 2.2.1.3.2.3. Requisitos para personas jurídicas. Para obtener la habilitación y la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, las empresas deberán acreditar los siguientes requisitos, que aseguren el cumplimiento del objetivo definido en el artículo 2.2.1.3.1. del presente decreto:

1. Solicitud dirigida a la autoridad de transporte competente suscrita por el representante legal.

2. Certificado de existencia y representación legal, expedido con una antelación máxima de 30 días hábiles, en el que se determine que dentro de su objeto social desarrolla la industria del transporte.

3. Indicación del domicilio principal, señalando su dirección.

Las empresas que tengan sucursales en varios municipios que formen parte de un Área Metropolitana, podrán disponer de una sede para la atención de sus vehículos vinculados, enviando esta información a la Autoridad de transporte competente.

4. Descripción de la estructura organizacional de la empresa relacionando la preparación especializada y/o la experiencia laboral del personal administrativo, profesional, técnico y tecnólogo contratado por la empresa.

5. Certificación firmada por el representante legal, sobre la existencia de los contratos para la vinculación del parque automotor que no sea de propiedad de la empresa. De los vehículos propios, se indicará este hecho.

6. Relación del equipo de transporte propio, de socios o de terceros, con el cual se prestará el servicio, con indicación del nombre y cédula del propietario, clase, marca, placa, modelo, número de chasis, capacidad, y demás especificaciones que permitan su identificación de acuerdo con las normas vigentes.

7. Descripción y diseño de los distintivos de la empresa.

8. Certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia del programa de revisión y mantenimiento preventivo que desarrollará la empresa para los equipos con los cuales prestará el servicio.

9. Estados financieros básicos certificados de los dos (2) últimos años con sus respectivas notas. Las empresas nuevas solo requerirán el balance general inicial.

10. Declaración de renta de la empresa solicitante de la habilitación, correspondiente a los dos (2) años gravables anteriores a la presentación de la solicitud, si por Ley se encuentra obligada a cumplirla.

11. Demostración de un capital pagado o patrimonio líquido equivalente a los salarios mínimos mensuales legales vigentes establecidos para cada nivel, teniendo en cuenta el último censo poblacional adelantado por el DANE, debidamente ratificado por la ley de acuerdo con los siguientes montos**.**

• Nivel 1. En los Distritos, Municipios o Áreas Metropolitanas de más de 1.500.000 habitantes, las empresas deben acreditar 0.25 SMMLV por vehículo vinculado. En todo caso no puede ser inferior a 200 SMMLV.

• Nivel 2. En los Distritos, Municipios o Áreas Metropolitanas entre 1.000.000 y 1.500.000 habitantes, las empresas deben acreditar 0.25 SMMLV por vehículo vinculado. En todo caso no puede ser inferior a 150 SMMLV.

• Nivel 3. En los Distritos, Municipios o Áreas Metropolitanas entre 501.000 y 1.000.000 de habitantes, las empresas deben acreditar 0.25 SMMLV por vehículo vinculado. En todo caso no puede ser inferior a 125 SMMLV.

• Nivel 4. En los Distritos, Municipios o Áreas Metropolitanas entre 201.000 y 500.000 habitantes, las empresas deben acreditar 0.25 SMMLV por vehículo vinculado. En todo caso no puede ser inferior a 100 SMMLV.

• Nivel 5. En los Distritos, Municipios o Áreas Metropolitanas entre 101.000 y 200.000 habitantes, las empresas deben acreditar 0.25 SMMLV por vehículo vinculado. En todo caso no puede ser inferior a 75 SMMLV.

• Nivel 6. En los Distritos, Municipios o Áreas Metropolitanas de menos de 100.000 habitantes, las empresas deben acreditar 0.25 SMMLV por vehículo vinculado. En todo caso no puede ser inferior a 50 SMMLV.

El salario mínimo mensual legal vigente a que se hace referencia, corresponde al vigente al momento de cumplir el requisito.

El capital pagado o patrimonio líquido de las empresas asociativas del sector de la economía solidaria, será el precisado en la Legislación Cooperativa, Ley 79 de 1998 y las demás normas concordantes vigentes.

Durante los primeros cuatro (4) meses de cada año, las empresas habilitadas ajustarán su capital pagado o patrimonio líquido de acuerdo con el número de vehículos vinculados con que finalizó el año inmediatamente anterior.

La habilitación para empresas nuevas no estará sujeta al análisis de los factores financieros, pero sí a la comprobación del pago del capital o patrimonio líquido exigido.

Las empresas existentes o que se constituyan en municipios que hagan parte de un área metropolitana, deberán acreditar el capital pagado o patrimonio líquido igual al exigido para la ciudad principal.

12. Copia de las Pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas en el presente Capítulo.

13. Comprobante de la consignación a favor de la Autoridad de transporte competente por el pago de los derechos que se causen, debidamente registrado por la entidad recaudadora.

Parágrafo 1°. Las empresas que cuenten con revisor fiscal, podrán suplir los requisitos establecidos en los numerales 9, 10 y 11 de este artículo con una certificación suscrita por el representante legal, el contador y el revisor fiscal de la empresa, donde conste la existencia de declaraciones de renta y estados financieros con sus notas y anexos, ajustados a las normas contables tributarias en los dos (2) últimos años y el cumplimiento del capital pagado o patrimonio líquido requerido. Con esta certificación deberá adjuntar copia de los dictámenes

e informes y de las notas a los estados financieros presentados a la respectiva asamblea o junta de socios durante los mismos años.

Parágrafo 2°. Las empresas nuevas deberán acreditar los requisitos establecidos en los numerales 5, 6 y 12, dentro de un término no superior a seis (6) meses improrrogables, contados a partir de la ejecutoria de la resolución que le otorga la correspondiente habilitación, de lo contrario, será revocada.

(Decreto 172 de 2001, artículo 13). **(Nota: Según el texto oficialmente publicados de este artículo, el mismo no coincide exactamente con el del artículo 13 del Decreto 172 de 2001, referido.).**

Artículo 2.2.1.3.2.4. Requisitos para personas naturales. El propietario o tenedor hasta de cinco (5) vehículos que tenga interés de prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, deberá obtener la correspondiente habilitación, previo el cumplimiento de los siguientes requisitos:

1. Solicitud dirigida a la autoridad de transporte competente suscrita por el interesado.

2. Certificado de registro como comerciante, expedido con una antelación máxima de 30 días hábiles, en el que se determine que dentro del objeto social desarrolla la industria del transporte.

3. Indicación del domicilio principal, señalando su dirección.

4. Acreditar la propiedad o la existencia de los contratos de arrendamiento financiero de los respectivos vehículos.

5. Certificación sobre la existencia del programa de revisión y mantenimiento preventivo que desarrollará para los equipos con los cuales prestará el servicio.

6. Descripción de los vehículos con los cuales prestará el servicio, con indicación de la clase, marca, modelo, número del chasis, capacidad y demás especificaciones que permitan su identificación, de acuerdo con las normas vigentes. En todo caso el vehículo deberá cumplir con las condiciones técnico-mecánicas y con las especificaciones requeridas por las autoridades competentes para transitar.

7. Copia de las pólizas vigentes de responsabilidad civil contractual y extracontractual, exigidas en el presente Capítulo.

8. Presentar los distintivos que portarán los respectivos vehículos, los cuales deben acompañarse con la expresión "persona natural".

Las empresas de persona natural deberán sujetarse a todos los requisitos establecidos en el presente Capítulo para la prestación del Servicio Público de Transporte.

Parágrafo. Restricción. Cuando la empresa de persona natural pretenda operar con más de cinco (5) vehículos, deberá solicitar y obtener habilitación conforme a los requisitos establecidos en el artículo anterior.

(Decreto 172 de 2001, artículo 14).

Artículo 2.2.1.3.2.5. Plazo para decidir. Presentada la solicitud de habilitación, para decidir, la Autoridad de transporte competente dispondrá de un término no superior a noventa (90) días hábiles.

La habilitación se concederá o negará mediante resolución motivada en la que se especificará como mínimo el nombre, razón social o denominación, domicilio principal, capital pagado o patrimonio líquido, radio de acción y modalidad de servicio.

Parágrafo. Adicionado por el Decreto 2297 de 2015, artículo 6º. La autoridad de transporte competente dispondrá de un término improrrogable de treinta (30) días hábiles para decidir las solicitudes de modificación de habilitación para la prestación del servicio en el nivel de lujo, presentadas por las empresas que a la fecha de entrada en vigencia del presente parágrafo ya se encuentren habilitadas en el nivel básico. Dicho término se contará a partir de la radicación de la solicitud.

(Decreto 172 de 2001, artículo 15).

Artículo 2.2.1.3.2.6. Vigencia de la habilitación. Sin perjuicio de las disposiciones legales contenidas en el régimen sancionatorio, la habilitación será indefinida mientras subsistan las condiciones exigidas y acreditadas para su otorgamiento.

La autoridad de transporte competente podrá, en cualquier tiempo, de oficio o a petición de parte, verificar las condiciones que dieron lugar a la habilitación.

Parágrafo. En todos aquellos casos de transformación, fusión, absorción o incorporación, la empresa comunicará este hecho a la autoridad de transporte competente, adjuntando los nuevos certificados de existencia y representación legal, con el objeto de efectuar las aclaraciones y modificaciones correspondientes.

(Decreto 172 de 2001, artículo 16).

Artículo 2.2.1.3.2.7. Suministro de información. Las empresas deberán tener permanentemente a disposición de la autoridad de transporte competente las estadísticas, libros y demás documentos que permitan verificar la información suministrada.

(Decreto 172 de 2001, artículo 17).

Artículo 2.2.1.3.2.8. Empresas Habilitadas en vigencia de los Decretos 091 y 1558 de 1998. Las empresas que obtuvieron habilitación en vigencia de los Decretos 091 y 1553 de 1998, la mantendrán de manera indefinida, debiendo solamente ajustar el capital pagado o patrimonio líquido conforme a lo dispuesto en el numeral 11 del artículo 2.2.1.3.2.3. de este decreto.

(Decreto 172 de 2001, artículo 56).

Artículo 2.2.1.3.2.9. Adicionado por el Decreto 2297 de 2015, artículo 5º. Requisitos para la habilitación en el nivel de lujo. Las empresas, personas naturales o jurídicas, interesadas en modificar la habilitación u obtener la habilitación para la prestación del servicio en el nivel de lujo deberán demostrar los siguientes requisitos adicionales:

1. Tener un capital pagado o patrimonio líquido en un porcentaje adicional del treinta por ciento (30%), sobre los montos establecidos en el numeral 11 del artículo 2.2.1.3.2.3. del presente decreto.

2. Acreditar que cuentan de manera directa, o a través de contratos con terceros, con plataformas tecnológicas debidamente habilitadas por el Ministerio de Transporte. Dichas plataformas deberán garantizar el monitoreo, control de la tarifa, así como la disponibilidad y el cumplimiento de los servicios requeridos por los usuarios. Así mismo, esas plataformas deberán ser interoperables con todos los vehículos del nivel de lujo de la empresa y garantizar las condiciones previstas en el presente decreto y en la regulación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte.

3. Demostrar que los conductores que atiendan la prestación del servicio individual de pasajeros en el nivel de lujo están certificados en competencias laborales para el transporte de pasajeros y cuentan con capacitación en atención al usuario, en un mínimo de 50 horas.

4. Cumplir con los indicadores de servicio que establezca para el efecto el Ministerio de Transporte, y llevar su registro.

5. Contar con una base de datos de los usuarios que utilicen el nivel de servicio lujo, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 1581 de 2012 y en las demás normas sobre hábeas data y tratamiento de datos personales.

Parágrafo 1°. Lo dispuesto en los numerales 3, 4, y 5 del parágrafo 3° del presente artículo deberá acreditarse dentro de los seis (6) meses siguientes a la habilitación obtenida para el nivel de servicio de lujo.

Parágrafo 2°. Dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia del presente parágrafo, las empresas habilitadas deberán demostrar que los conductores que prestan el servicio individual de pasajeros, están certificados en competencias laborales para el transporte de pasajeros y cuentan con capacitación en atención al usuario, en un mínimo de 50 horas.

SECCIÓN 3

Seguros

Artículo 2.2.1.3.3.1. Pólizas. De conformidad con los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, deberán tomar con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las amparen contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora, así:

1. Póliza de responsabilidad civil contractual que deberá cubrir al menos, los siguientes riesgos:

a) Muerte;

b) Incapacidad permanente;

c) Incapacidad temporal;

d) Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios.

El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 SMMLV, por persona.

2. Póliza de responsabilidad civil extracontractual que deberá cubrir al menos, los siguientes riesgos:

a) Muerte o lesiones a una persona;

b) Daños a bienes de terceros;

c) Muerte o lesiones a dos o más personas.

El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 SMMLV, por persona.

(Decreto 172 de 2001, artículo 18).

Artículo 2.2.1.3.3.2. Seguro de accidentes personales. Las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, deberán tomar con compañías de seguros autorizadas para operar en Colombia, una póliza de accidentes personales que ampare a los conductores de vehículos taxis con al menos la cobertura de los siguientes riesgos:

a) Muerte o incapacidad total y permanente ocasionada en accidente de tránsito ocurrido durante el ejercicio de su labor de conductor al servicio de la empresa de transporte y con ocasión del mismo;

b) Muerte violenta o incapacidad total y permanente causada durante el ejercicio de su labor de conductor al servicio de la empresa de transporte como consecuencia de hurto o tentativa de hurto ocurrida durante la prestación del servicio.

La suma asegurada no podrá ser inferior a treinta (30) SMMLV por conductor y el pago de la prima del seguro no podrá en ningún caso ser trasladada a este.

Parágrafo 1°. El Ministerio del Trabajo, una vez verificada la debida vinculación de los conductores al Sistema de Seguridad Social Integral, realizará un estudio sobre la necesidad y pertinencia del seguro de accidentes personales de que trata el presente artículo y en atención a las conclusiones del mismo, presentará al Gobierno Nacional un proyecto de Decreto para su derogatoria, modificación o ampliación.

Parágrafo 2°. Transitorio. Las empresas de transporte que al 4 de junio de 2014 se encuentren habilitadas para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, deberán contratar los seguros de accidentes personales de sus conductores, a más tardar al momento de solicitar la renovación de las tarjetas de operación que al 4 de junio de 2014 se encuentren vigentes o dentro de los seis (6) meses siguientes a ese día, lo que primero ocurra.

(Decreto 1047 de 2014, artículo 7°).

Artículo 2.2.1.3.3.3. Vigencia de los seguros. La vigencia de los seguros contemplados en este Capítulo, será condición para la operación de los vehículos legalmente vinculados a las empresas autorizadas para la prestación del servicio en esta modalidad de transporte.

La compañía de seguros que ampare a la empresa de transporte en relación con los seguros de que trata el presente Capítulo, deberá informar a la autoridad de transporte competente la terminación automática del contrato de seguro por mora en el pago de la prima o la revocación unilateral del mismo, dentro de los treinta (30) días siguientes a la fecha de terminación o revocación.

(Decreto 172 de 2001, artículo 20).

Artículo 2.2.1.3.3.4. Fondo de responsabilidad. Sin perjuicio de la obligación de obtener y mantener vigente las pólizas de seguro señaladas en el artículo 2.2.1.3.3.1 del presente decreto, las empresas de transporte podrán constituir fondos de responsabilidad como mecanismo complementario para cubrir los riesgos derivados de la prestación del servicio, cuyo funcionamiento, administración, vigilancia y control lo ejercerá la Superintendencia Financiera o la entidad de inspección y vigilancia que sea competente según la naturaleza jurídica del fondo.

(Decreto 172 de 2001, artículo 21).

Artículo 2.2.1.3.3.5. Obligatoriedad de los seguros. Las pólizas de seguros señaladas en el presente Capítulo se exigirán a todas las empresas con licencia de funcionamiento vigente o que se encuentren habilitadas y serán, en todo caso, requisito y condición necesaria para la prestación del servicio público de transporte por parte de sus vehículos propios o vinculados.

(Decreto 172 de 2001, artículo 54).

SECCIÓN 4

Seguridad social para conductores

Artículo 2.2.1.3.4.1. Prohibición. La empresa de servicio público de transporte individual que permita la operación de sus vehículos por conductores que no se encuentren afiliados al Sistema de Seguridad Social, incurrirá en una infracción a las normas de transporte, que dará lugar a las sanciones establecidas en el artículo 46 de la Ley 336 de 1996 y en atención a las circunstancias a la suspensión de la habilitación y permiso de operación, de conformidad con lo establecido en el artículo 281 de la Ley 100 de 1993,

modificado por el artículo 113 del Decreto 2150 de 1995 o la norma que lo adicione, modifique o sustituya.

(Decreto 1047 de 2014, artículo 5°).

SECCIÓN 5

Prestación del servicio

Artículo 2.2.1.3.5.1. Permanencia en el servicio. Los vehículos destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, deberán permanecer en este servicio por un término no menor de cinco (5) años contados, a partir de la fecha de expedición de la respectiva licencia de tránsito, fecha a partir de la cual, podrán solicitar el cambio de servicio, el cual se tramitará conforme a las disposiciones vigentes sobre la materia y su reposición deberá efectuarse con un vehículo nuevo.

En todo caso la autoridad de transporte competente debe verificar el cambio de color del vehículo que sale del servicio.

Parágrafo. Adicionado por el Decreto 2297 de 2015, artículo 7º. Los vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en el nivel de lujo tendrán un máximo de siete (7) años de uso en el servicio, contados a partir de la fecha de expedición de la respectiva licencia de tránsito. Cumplido este término, deberán reponerse los vehículos, cambiar a nivel básico o solicitar el cambio de servicio.

(Decreto 172 de 2001, artículo 22).

Artículo 2.2.1.3.5.2. Radio de acción. El Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, se presta de manera regular dentro de la jurisdicción de un distrito o municipio y en las áreas metropolitanas de conformidad con las normas que la regulan.

El servicio entre un aeropuerto que sirve a la capital del departamento y que está ubicado en un municipio diferente a ésta, no requerirá el porte de planilla única de viaje ocasional, cuando se presta por vehículos de empresas de la respectiva capital o Área metropolitana y del municipio sede del terminal aéreo.

En los demás aeropuertos, previo concepto favorable del Ministerio de Transporte, los alcaldes podrán realizar convenios para la prestación del servicio directo desde y hasta el terminal aéreo sin planilla única de viaje ocasional, siempre que existan límites comunes entre el municipio sede del aeropuerto y el municipio origen o destino del servicio.

En los demás casos en los cuales los vehículos taxi salgan del radio de acción autorizado, deberán portar planilla única de viaje ocasional.

Parágrafo. En ningún caso el Servicio Público de Transporte en Vehículos Taxi, podrá prestarse como servicio colectivo, so pena de incurrir en las sanciones previstas para este efecto.

(Decreto 172 de 2001, artículo 23). **(Nota: Según el texto oficialmente publicados de este artículo, el mismo no coincide exactamente con el del artículo 23 del Decreto 172 de 2001, referido.).**

Artículo 2.2.1.3.5.3. Radio de acción distrital o municipal. Entiéndase por radio de acción distrital o municipal el que se presta dentro de la jurisdicción de un distrito o municipio. Comprende las áreas urbanas, suburbanas y rurales y los distritos territoriales indígenas de la respectiva jurisdicción.

El radio de acción metropolitano es el que se presta entre los municipios que hacen parte de un área metropolitana.

(Decreto 172 de 2001, artículo 24).

Artículo 2.2.1.3.5.4. Viaje ocasional. Para la realización de viajes ocasionales en vehículos taxi, se acreditará el cumplimiento de los requisitos que para este efecto señale el Ministerio de Transporte quien establecerá la ficha técnica para la elaboración y los mecanismos de control correspondientes del formato de la planilla única de viaje ocasional.

(Decreto 172 de 2001, artículo 25).

Nota, artículo 2.2.1.3.5.4: Ver Resolución 6019 de 2018. Ver Resolución 2433 de 2018, M. Transporte.

SECCIÓN 6

Vinculación y desvinculación de equipos

Artículo 2.2.1.3.6.1. Equipos. Las empresas habilitadas para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, solo podrán hacerlo con equipos registrados y/o matriculados para dicho servicio.

Parágrafo 1°. Adicionado por el Decreto 2297 de 2015, artículo 8º. Los vehículos destinados a la prestación del servicio en el nivel de lujo deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. Ser de color negro con una franja lateral cuyas características serán definidas por el Ministerio de Transporte en un período no mayor a seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia del presente parágrafo.

2. Contar con Sistema de Posicionamiento Global GPS.

3. Contar con los elementos requeridos para la interacción en línea en tiempo real con la plataforma tecnológica necesaria para la prestación del servicio.

4. Contar con frenos ABS, Air Bags frontales y apoyacabezas.

5. Tener cuatro (4) puertas laterales.

6. Tener una cabina de pasajeros con capacidad para acomodar a mínimo cinco (5) personas, incluido el conductor, con un módulo de espacio por pasajero no inferior a 450 milímetros de ancho a la altura de los hombros y con el módulo de silletería de 750 milímetros.

7. Tener una bodega o espacio para el equipaje con capacidad no inferior a 0.40 metros cúbicos.

8. Tener tipo de carrocería camioneta cerrada, campero de cuatro puertas, y/o automóvil tipo sedán.

9. Poseer un motor con cilindrada igualo superior a los 1600 centímetros cúbicos o la potencia debe asegurar una relación mayor a un (1) HP SAE neto a nivel del mar, por cada veinticinco (25) kilogramos de peso bruto vehicular.

Parágrafo 2°. Adicionado por el Decreto 2297 de 2015, artículo 8º. El servicio podrá prestarse con vehículos del nivel básico que cumplan las condiciones establecidas en el anterior parágrafo y en la regulación que expida el Ministerio de transporte, o con un vehículo nuevo.

(Decreto 172 de 2001, artículo 26).

Artículo 2.2.1.3.6.2. Vinculación. La vinculación de un vehículo a una empresa de transporte público es la incorporación de éste al parque automotor de dicha empresa. Se formaliza con la celebración del respectivo contrato entre

el propietario del vehículo y la empresa, y se oficializa con la expedición de la tarjeta de operación por parte de la autoridad de transporte competente.

(Decreto 172 de 2001, artículo 27).

Artículo 2.2.1.3.6.3. Contrato de vinculación. El contrato de vinculación del equipo se regirá por las normas del derecho privado debiendo contener como mínimo:

1. Obligaciones, derechos y prohibiciones de cada una de las partes.

2. Término del contrato, el cual no podrá ser superior a un (1) año.

3. Causales de terminación y preavisos requeridos para ello, así como aquellas condiciones especiales que permitan definir la existencia de prórrogas automáticas.

4. Ítems que conformarán los cobros y pagos a que se comprometen las partes y su periodicidad. De acuerdo con ésta, la empresa expedirá al propietario del vehículo un extracto, sin costo alguno, que contenga en forma discriminada los rubros y montos cobrados y pagados por cada concepto.

Los vehículos que sean de propiedad de la empresa habilitada, se entenderán vinculados a la misma, sin que para ello sea necesario la celebración de un contrato de vinculación.

Cuando el vehículo haya sido adquirido mediante arrendamiento financiero -leasing-, el contrato de vinculación los suscribirá el poseedor o locatario, previa autorización del representante legal de la sociedad de leasing.

(Decreto 172 de 2001, artículo 28).

Artículo 2.2.1.3.6.4. Pérdida, hurto o destrucción del vehículo. En el evento de pérdida, hurto o destrucción del vehículo, su propietario tendrá derecho a reemplazarlo por otro, bajo el mismo contrato de vinculación, dentro del término de un (1) año, contado a partir de la fecha de ocurrido el hecho. Si el contrato de vinculación vence antes de ese término, se entenderá prorrogado hasta el cumplimiento del año.

(Decreto 172 de 2001, artículo 33).

Artículo 2.2.1.3.6.5. Cambio de empresa. La empresa a la cual se vinculará el vehículo deberá acreditar ante la autoridad de transporte competente los requisitos establecidos en el artículo 2.2.1.3.8.5 del presente Decreto,

adicionando el paz y salvo de la empresa de la cual se desvincula o el pronunciamiento de la autoridad administrativa o judicial competente.

Parágrafo. El cambio de empresa solamente procederá entre vehículos que pertenezcan a un mismo municipio.

Parágrafo 2°. Adicionado por el Decreto 2297 de 2015, artículo 9º. El paz y salvo para el cambio de empresa podrá solicitarse en cualquier momento durante la vigencia del contrato de vinculación, pero deberá ser expedido con una antelación no inferior a sesenta (60) días calendario a la fecha en que se produzca el cambio de la empresa. La empresa dispondrá de cinco (5) días calendario para resolver la solicitud; si no la resuelve dentro de este término, se entenderá que fue resuelta favorablemente.

Cuando se trate de cambio de nivel de servicio de básico a lujo dentro de la misma empresa no será exigible dicho documento.

Parágrafo 3°. Adicionado por el Decreto 2297 de 2015, artículo 9º. Cuando los vehículos realicen el proceso de desintegración con fines de reposición, se entenderá que cesa la obligación de permanecer vinculado a la empresa de transporte con la cual se suscribió el contrato, desde el día en que se materialice la desintegración, por la imposibilidad física de continuar con la ejecución del mismo.

Lo anterior, sin perjuicio del cumplimiento de las demás obligaciones que tenga el propietario del vehículo con la empresa de la que se desvincula. En todo caso, esta contará con las vías legales respectivas para el cobro de lo debido.

Para la vinculación del vehículo repuesto, el propietario podrá ingresar a la empresa y nivel de servicio que escoja.

Parágrafo 4°. Adicionado por el Decreto 2297 de 2015, artículo 9º. De conformidad con lo previsto en las normas sobre prácticas comerciales restrictivas y competencia desleal, en particular lo previsto en el artículo 1° de la Ley 155 de 1959 y en la Ley 1340 de 2009, no se podrá condicionar la vinculación o desvinculación de los vehículos a las empresas de transporte debidamente habilitadas, a esquemas o requisitos que impidan o restrinjan la libertad de los propietarios de optar por diferentes alternativas en cuanto a la vinculación.

(Decreto 172 de 2001, artículo 34).

Artículo 2.2.1.3.6.6. Desvinculación administrativa. Vencido el contrato de vinculación, cualquiera de las partes que lo suscribió podrá solicitar la desvinculación del vehículo a la autoridad de transporte competente, la cual deberá resolver la solicitud dentro de los quince (15) días hábiles siguientes, sin que pueda exigir otra causa o condición, diferente a la que se hace referencia en el artículo anterior del presente Decreto, o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.

Parágrafo 1°. En todo caso, el propietario interesado en la desvinculación de un vehículo no podrá prestar el servicio de su vehículo a otra empresa, hasta tanto la misma no le haya sido autorizada; la empresa a la cual está vinculado el vehículo, tiene la obligación de permitir que continúe trabajando en la misma forma en que lo venía haciendo hasta que se decida sobre la solicitud de desvinculación.

Parágrafo 2°. De conformidad con el artículo siguiente del presente Decreto, la desvinculación del vehículo no es condición suficiente para la vinculación de vehículos al parque automotor de este servicio en un distrito o municipio. Los vehículos desvinculados podrán vincularse a cualquiera de las empresas de transporte habilitadas en esta modalidad al interior del mismo distrito o municipio y las empresas de las cuales se desvinculan, solo podrán reemplazarlos por vehículos que ya se encuentren matriculados para este servicio en el distrito o municipio.

(Decreto 1047 de 2014, artículo 15).

SECCIÓN 7

Determinación de necesidades de equipo y asignación de matrículas

Artículo 2.2.1.3.7.1. Ingreso de los vehículos al parque automotor. Las autoridades de transporte competentes no podrán autorizar el ingreso de taxis al servicio público de transporte, por incremento, hasta tanto no se determinen las necesidades del equipo mediante el estudio técnico de que tratan los artículos siguientes.

Entiéndase como Ingreso de taxis al servicio público individual de transporte, la vinculación de vehículos al parque automotor de este servicio en un distrito o municipio. El ingreso podrá ser por incremento o por reposición. Será por incremento cuando la vinculación implique un aumento en el número de vehículos de esa modalidad que operan en la respectiva localidad. Será por reposición cuando la vinculación se realice para sustituir otro vehículo que se encuentre matriculado en el servicio público.

Parágrafo. Adicionado por el Decreto 2297 de 2015, artículo 10. El Ministerio de Transporte contará con seis (6) meses, contados a partir de la entrada en vigencia del presente parágrafo, para regular y desarrollar las condiciones establecidas en este Capítulo, relacionadas con el ingreso de vehículos al servicio en el nivel de lujo.

(Decreto 172 de 2001, artículo 35)

Artículo 2.2.1.3.7.2. Estado de los vehículos. El ingreso de los vehículos por incremento y por reposición, solo podrá efectuarse con vehículos nuevos.

(Decreto 172 de 2001, artículo 36)

Artículo 2.2.1.3.7.3. Procedimiento para la determinación de las necesidades de equipo. El estudio técnico se elaborará teniendo en cuenta el porcentaje óptimo de utilización productivo por vehículo, con fundamento en los siguientes parámetros:

1. Características de la oferta. Con el fin de determinar la oferta existente de taxis, la autoridad de transporte competente deberá contar con un inventario detallado, completo y actualizado de las empresas y del parque automotor que presta esta clase de servicio en el respectivo distrito o municipio.

2. Determinación de las necesidades de equipo. Para determinar las necesidades de los equipos, la autoridad de transporte competente deberán llevar a cabo las siguientes actividades:

A) Recolección de información por métodos de encuestas:

1. A conductores, mediante la selección de los vehículos objeto de estudio de acuerdo con el tamaño muestral. La toma de información deberá realizarse y distribuirse proporcionalmente dentro de los siete (7) días de la semana, para cubrir el ciento por ciento (100%) de la muestra.

2. A usuarios, dirigida a quienes hagan uso de los vehículos seleccionados en las encuestas a conductores y deberá realizarse en los mismos términos y condiciones anteriores.

El tamaño de la muestra deberá ser representativo frente a la totalidad del parque automotor que ofrece este servicio.

B) Procedimiento y determinación de las necesidades de equipo:

Realizada la recolección de información en las condiciones anotadas, se procesará y analizará el comportamiento que presenta la utilización del servicio público individual de pasajeros.

El comportamiento se cuantificará a través de los siguientes índices:

1. Kilómetros recorridos en promedio día por vehículo.

2. Kilómetros productivos recorridos en promedio día por vehículo, definido como los kilómetros recorridos efectivos transportando pasajeros.

3. Porcentaje de utilización productivo por vehículo, definido como la relación entre los kilómetros productivos recorridos en promedio día por vehículo y los kilómetros recorridos en promedio día por vehículo.

La determinación de las necesidades de equipos es el resultado de comparar el porcentaje de utilización productivo por vehículo que determine el estudio, con el porcentaje óptimo de ochenta por ciento (80%).

Si el porcentaje de utilización productivo por vehículo que arroja el estudio es menor del ochenta por ciento (80%) existe una sobreoferta, lo cual implica la suspensión del ingreso por incremento de nuevos vehículos. En caso contrario, podrá incrementarse la oferta de vehículos en el número de unidades que nivele el porcentaje citado.

Parágrafo 1°. En las áreas metropolitanas el estudio anterior, deberá realizarse de manera conjunta, por todas las autoridades de transporte competentes de los municipios que la conforman.

Parágrafo 2°. Cuando en un Municipio no exista Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, la autoridad de transporte competente deberá realizar un estudio técnico que determine la existencia de la demanda de este servicio en la respectiva jurisdicción.

Parágrafo 3°. Adicionado por el Decreto 2297 de 2015, artículo 11. La determinación del incremento de la capacidad transportadora global en la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros, que adopten las autoridades locales en virtud del estudio técnico al que se refiere el presente artículo, deberá contar con la revisión y aprobación del Ministerio de Transporte. El aumento de la capacidad global atenderá los criterios del presente Capítulo.

(Decreto 172 de 2001, artículo 37, modificado por el Decreto 198 de 2013, artículo 2).

Artículo 2.2.1.3.7.4. Asignación de matrículas. La asignación de nuevas matrículas por parte de la autoridad de transporte competente se hará por sorteo público de modo que se garantice el libre acceso de todos los interesados en igualdad de condiciones. La omisión de este procedimiento constituirá causal de mala conducta por parte del servidor público.

(Decreto 172 de 2001, artículo 38).

SECCIÓN 8

Tarjeta de operación, tarjeta de control y tarifas

Artículo 2.2.1.3.8.1. Definición. La tarjeta de operación es el documento único que autoriza a un vehículo automotor para prestar el servicio público bajo la responsabilidad de una empresa de transporte, de acuerdo con el radio de acción autorizado.

Cuando se trate de áreas metropolitanas, la tarjeta de operación facultará la movilización en todos los municipios que conformen dicho ente territorial, sin sujeción a ninguna otra autorización.

(Decreto 172 de 2001, artículo 39).

Artículo 2.2.1.3.8.2. Expedición. La autoridad de transporte competente expedirá la tarjeta de operación únicamente a los vehículos legalmente vinculados a empresas de transporte público debidamente habilitadas.

(Decreto 172 de 2001, artículo 40).

Artículo 2.2.1.3.8.3. Vigencia de la tarjeta de operación. La vigencia de la tarjeta de operación para los vehículos de esta modalidad, se expedirá por el término de un (1) año. Podrá cancelarse o modificarse si cambian las condiciones que dieron lugar a la habilitación.

(Decreto 172 de 2001, artículo 41).

Artículo 2.2.1.3.8.4. Contenido. La tarjeta de operación contendrá al menos los siguientes datos:

1. Datos de la empresa: razón social o denominación, sede y radio de acción.

2. Datos del vehículo: clase, marca, modelo, placa, capacidad, y tipo de combustible.

3. **Numeral modificado por el Decreto 2297 de 2015, artículo 12.** Otros: nivel de servicio, fecha de vencimiento, numeración consecutiva y firma de la autoridad que la expide.

Parágrafo. La tarjeta de operación deberá ajustarse como mínimo a la ficha técnica que para este efecto expida el Ministerio de Transporte.

(Decreto 172 de 2001, artículo 42).

Artículo 2.2.1.3.8.5. Requisitos para su obtención y renovación. Para obtener o renovar la tarjeta de operación, la empresa acreditará ante la autoridad de transporte competente los siguientes documentos:

1. Solicitud suscrita por el representante legal de la empresa o persona natural adjuntando la relación de los vehículos, indicando los datos establecidos en el numeral 2 del artículo anterior, para cada uno de ellos.

En caso de renovación, duplicado por pérdida o cambio de empresa, deberá indicar el número de la tarjeta de operación anterior.

2. Certificación suscrita por el representante legal de la empresa sobre la existencia de los contratos de vinculación vigentes de los vehículos.

3. Fotocopia de la licencia de tránsito de los vehículos.

4. Fotocopia de las pólizas de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, de cada vehículo.

5. Constancia de la revisión técnico-mecánica vigente a excepción de los vehículos último modelo.

6. Certificación expedida por la compañía de seguros en la que conste que los vehículos están amparados en las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual de la empresa.

7. Comprobante de la consignación a favor de la autoridad de transporte competente por el pago de los derechos que se causen, debidamente registrado por la entidad recaudadora.

Parágrafo 1°. En caso de duplicado por perdida, la tarjeta de operación que se expida no podrá tener una vigencia superior a la de la tarjeta originalmente autorizada.

Parágrafo 2°. Cuando se trate de empresa de persona natural, el contrato de vinculación será reemplazado por el certificado expedido por la Cámara de

Comercio del lugar, que acredite que el solicitante se encuentra registrado como comerciante. Dicha certificación no podrá tener una fecha de expedición superior a treinta (30) días.

(Decreto 172 de 2001, artículo 43). **(Nota: Según el texto oficialmente publicado de este artículo, el mismo no coincide exactamente con el del artículo 43 del Decreto 172 de 2001, referido.).**

Artículo 2.2.1.3.8.6. Obligación de gestionarla. Es obligación de las empresas gestionar las tarjetas de operación de la totalidad de sus equipos y entregarlas oportunamente a sus propietarios. De igual forma, la empresa deberá solicitar la renovación de las tarjetas de operación por lo menos con un (1) mes de anticipación a la fecha de vencimiento, para lo cual, los propietarios de los taxis vinculados deberán presentar a las empresas la siguiente documentación para la renovación de la tarjeta de operación, por lo menos con dos (2) meses de anticipación a su vencimiento.

En ningún caso la empresa podrá cobrar suma alguna a los propietarios y/o tenedores de los vehículos, por concepto de la tramitación de la tarjeta de operación.

Dentro de los diez (10) días siguientes a la entrega de las nuevas tarjetas de operación, la empresa deberá devolver a la autoridad de transporte competente los originales de las tarjetas de operación vencidas o del cambio de empresa.

(Decreto 172 de 2001, artículo 44).

Artículo 2.2.1.3.8.7. Obligación de portarla. El conductor del vehículo deberá portar el original de la tarjeta de operación y presentarla a la autoridad competente que la solicite.

(Decreto 172 de 2001, artículo 45).

Artículo 2.2.1.3.8.8. Retención. Las autoridades de tránsito y transporte solo podrán retener la tarjeta de operación en caso de vencimiento de la misma, debiendo remitirla a la autoridad que la expidió, para efectos de la apertura de la investigación correspondiente.

(Decreto 172 de 2001, artículo 46).

Artículo 2.2.1.3.8.9. Sistema de Información y registro de conductores. Las autoridades municipales deberán implementar y mantener actualizado un Registro de Conductores que en línea y en tiempo real permita identificar plenamente a los conductores de los vehículos de servicio público de

transporte individual de pasajeros que operen en su jurisdicción y el vehículo que cada uno de ellos conduce.

El sistema de información que se utilice para llevar dicho registro, deberá:

a) Cumplir con los lineamientos de la estrategia Gobierno en Línea, conforme a lo establecido en el Decreto 2693 de 2012, o la norma que lo modifique, adicione, sustituya o compile, y de manera específica con los estándares de: accesibilidad, interoperabilidad, datos abiertos, lenguaje común de intercambio de información y usabilidad web que defina el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones para tal fin.

b) Garantizar que las empresas de transporte accedan en línea y en tiempo real, para mantener actualizado el registro de sus conductores y vehículos, registrando las novedades de los mismos e identificándolos plenamente.

c) Tener un módulo o funcionalidad que permita a la autoridad de transporte la validación de la información presentada por las empresas, previo a su cargue en el registro público.

d) Tener un módulo o funcionalidad que permita la consulta abierta que garantice el acceso en tiempo real a la información de la Tarjeta de Control, por parte de los ciudadanos.

Parágrafo 1°. Las entidades territoriales diferentes a los municipios de categoría especial y hasta tercera categoría, deberán presentar al Ministerio de Transporte el cronograma para implementar el sistema de información, el cual no podrá ser superior al 4 de junio de 2015.

Parágrafo 2°. El Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, a través de la Dirección de Gobierno en Línea, en coordinación con el Ministerio de Transporte, podrá brindar apoyo para el desarrollo colectivo de una solución informática basada en datos abiertos, con el fin de facilitar a los entes territoriales el cumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo.

(Decreto 1047 de 2014, artículo 8°). **(Nota: Según el texto oficialmente publicado de este artículo, el mismo no coincide exactamente con el del artículo 8º del Decreto 1047 de 2014, referido.).**

Artículo 2.2.1.3.8.10. Tarjeta de control. La Tarjeta de Control es un documento individual e intransferible expedido por la empresa de transporte, que sustenta la operación del vehículo y que acredita al conductor como el autorizado para desarrollar esta actividad, bajo la responsabilidad de la empresa de transporte debidamente habilitada a la que se encuentra vinculado el equipo.

Afiliado el conductor al Sistema de Seguridad Social y verificadas las cotizaciones a este, la empresa de Transporte expedirá la Tarjeta de Control.

La Tarjeta de Control tendrá una vigencia mensual. Cuando se presente el cambio del conductor autorizado antes de la fecha de vencimiento del documento de transporte de que trata el presente artículo, la empresa expedirá una nueva Tarjeta de Control, una vez realice el reporte de la novedad y registre al nuevo conductor. En todo caso la empresa de transporte deberá reportar al Registro de Conductores las novedades respecto de los mismos, que impliquen modificación de la información contenida en la Tarjeta de Control.

Parágrafo. Las características de la Tarjeta de Control serán establecidas por el Ministerio de Transporte y su expedición y refrendación serán gratuitas para los conductores, correspondiendo a las empresas asumir su costo. Hasta tanto se expida la reglamentación respectiva, se continuará expidiendo la Tarjeta de Control en el formato vigente al 4 de junio de 2014.

(Decreto 1047 de 2014, artículo 9°).

Artículo 2.2.1.3.8.11. Requisitos para la expedición de la Tarjeta de Control. Para la expedición de la Tarjeta de Control deberá observarse el siguiente procedimiento:

a) De conformidad con el artículo 34 de la Ley 336 de 1996, la empresa deberá constatar que el conductor se encuentra afiliado al Sistema de Seguridad Social como cotizante y que en el sistema se han pagado efectiva y oportunamente los aportes; así mismo deberá verificar que la licencia de conducción esté vigente y que corresponde a la categoría del vehículo que se va a conducir;

b) Cumplidos los requisitos establecidos en el literal anterior, la empresa deberá reportar el conductor al Registro de Conductores y así mismo garantizar que al momento del registro del conductor, los documentos del vehículo: Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT, Certificado de Revisión Técnico - mecánica y la tarjeta de operación, estén vigentes;

c) La autoridad de transporte, a través del Sistema de Información y Registro de Conductores, validará el cumplimiento de los requisitos tanto del conductor como del vehículo, garantizando en el mismo toda la trazabilidad del trámite y la generación de alertas por inconsistencias.

(Decreto 1047 de 2014, artículo 10).

Artículo 2.2.1.3.8.12. Contenido de la Tarjeta de Control. La Tarjeta de Control contendrá como mínimo los siguientes datos:

a) Fotografía reciente del conductor

b) Número de la tarjeta

c) Nombre completo del conductor

d) Grupo Sanguíneo e Información de la EPS y ARL a las que el conductor se encuentra afiliado

e) Nombre o razón social de la empresa y número de identificación tributaria

f) Letras y números correspondientes a las placas del vehículo que opera

g) Firma y sello de la empresa

h) Número interno del vehículo.

El Sistema de Información deberá permitir, en línea y en tiempo real, a través de medios electrónicos, la consulta pública para verificar la información que contiene la Tarjeta de Control.

Parágrafo. La Tarjeta de Control deberá adicionalmente contener la información relacionada con el valor de las tarifas vigentes en el respectivo municipio.

(Decreto 1047 de 2014, artículo 11).

Artículo 2.2.1.3.8.13. Obligación de portar la Tarjeta de Control. Como documento de transporte que soporta la operación del vehículo y con el fin de proporcionar información a los usuarios del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor en Vehículos Taxi, los conductores portarán en la parte trasera de la silla del copiloto la Tarjeta de Control debidamente laminada.

(Decreto 1047 de 2014, artículo 12).

Artículo 2.2.1.3.8.14. Reporte de información. Las empresas de transporte accederán en línea y en tiempo real al Sistema de Información y Registro de Conductores para reportar todas las novedades relacionadas con los conductores de los vehículos.

El Sistema de Información y Registro de Conductores deberá contener como mínimo:

a) Fotografía reciente del conductor.

) Nombre completo y número del documento de identificación del conductor.

c) Grupo Sanguíneo y factor RH e Información de la EPS y ARL a las que el conductor se encuentra afiliado.

d) Teléfono y dirección de domicilio del conductor.

e) Nombre o razón social de la empresa y número de identificación tributaria.

f) Letras y números correspondientes a las placas del vehículo que opera.

Parágrafo 1°. La información de que trata el presente artículo solo podrá ser consultada para efectos judiciales y por parte de las autoridades competentes, de conformidad con las normas vigentes sobre la protección de datos. La información mínima deberá estandarizarse cumpliendo los lineamientos de interoperabilidad y lenguaje común de intercambio de información generados por la estrategia de Gobierno en Línea.

Parágrafo 2°. Hasta tanto inicie operación el Sistema de Información y Registro de Conductores, los reportes de que trata el presente artículo deberán realizarse al registro municipal de conductores como mínimo una vez al mes.

(Decreto 1047 de 2014, artículo 13).

Artículo 2.2.1.3.8.15. Entrega de los documentos de transporte. Las empresas de transporte no podrán retener los documentos que soportan la operación de los vehículos, sujetando su entrega al cumplimiento de las obligaciones dinerarias pactadas en el contrato de vinculación.

(Decreto 1047 de 2014, artículo 14).

Artículo 2.2.1.3.8.16. Estudios de costos. Las autoridades de transporte municipales, distritales o metropolitanas deberán anualmente actualizar los estudios técnicos de costos para la fijación de las tarifas del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, siguiendo la metodología establecida por el Ministerio de Transporte mediante la Resolución 4350 de 1998, modificada por la Resolución 392 de 1999, o la norma que la modifique, adicione o sustituya, y fijar o ajustar las tarifas cuando a ello hubiere lugar.

El Ministerio de Transporte establecerá criterios técnicos que permitan la fijación de tarifas diferenciadas en atención a niveles de servicio y cobros adicionales por servicios complementarios. Así mismo, incluirá dentro de la metodología para la elaboración de los estudios de costos, factores como la congestión y las medidas de restricción a la circulación.

De conformidad con lo establecido en el numeral 9 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993, cuando la autoridad de transporte competente considere necesario fijar tarifas por debajo de lo concluido técnicamente, deberá asumir la diferencia del valor, estipulando en el acto administrativo la fuente presupuestal que lo financie y una forma de operación que garantice su efectividad.

(Decreto 1047 de 2014, artículo 16).

SECCIÓN 9

Desarrollo de competencias para conductores

Artículo 2.2.1.3.9.1. Programa de formación para el desarrollo de competencias para conductores. El Ministerio de Transporte en coordinación con el SENA, diseñará, desarrollará y promoverá la formación basada en competencias para conductores de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, con el fin de promover que este servicio se brinde con los mejores estándares de calidad y seguridad de los conductores y terceros.

(Decreto 1047 de 2014, artículo 17).

Artículo 2.2.1.3.9.2. Plan piloto. El Gobierno trabajará en un plan piloto para avanzar en la identificación y estandarización de competencias laborales de los conductores del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, con el fin de explorar la posibilidad de promover la acreditación de las mismas.

(Decreto 1047 de 2014, artículo 18).

SECCIÓN 10

Disposición final

Artículo 2.2.1.3.10.1. Vehículos en leasing y renting. Cuando los vehículos hayan sido adquiridos en las modalidades leasing o renting, las obligaciones que corresponden a los propietarios de los Vehículos respecto de los conductores de transporte público terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, se entenderán a cargo del locatario de los equipos.

(Decreto 1047 de 2014, artículo 20).

CAPÍTULO 4

Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera

Artículo 2.2.1.4.1. Objeto y principios. El presente Capítulo tiene como objeto reglamentar la habilitación de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera y la prestación por parte de estas de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como son la libre competencia y la iniciativa privada, a los cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la ley y los Convenios Internacionales.

(Decreto 171 de 2001, artículo 1°).

Artículo 2.2.1.4.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente Capítulo se aplicarán integralmente a la modalidad de Transporte Público Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera de acuerdo con los lineamientos establecidos en las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996.

(Decreto 171 de 2001, artículo 2°).

Artículo 2.2.1.4.3. 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 ésta 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.

(Decreto 171 de 2001, artículo 6°).

Artículo 2.2.1.4.4. Definiciones. Para la interpretación y aplicación del presente Capítulo, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones específicas:

• Despacho: es la salida de un vehículo de una terminal de transporte, en un horario autorizado y/o registrado.

• Horarios disponibles: son los horarios establecidos en los estudios de demanda que no han sido autorizados.

• Nivel de servicio: son las condiciones de calidad bajo las cuales la empresa presta el servicio de transporte, teniendo en cuenta las especificaciones y características técnicas, capacidad, disponibilidad y comodidad de los equipos,

la accesibilidad de los usuarios al servicio, régimen tarifario y demás servicios que se presten dentro y fuera de los vehículos.

• Planilla única de viaje ocasional: es el documento que debe portar todo conductor de vehículo de servicio público de esta modalidad para la realización de un viaje ocasional.

• Radio de acción: es el ámbito de operación autorizado a una empresa dentro del perímetro de los servicios asignados.

• Ruta: es el trayecto comprendido entre un origen y un destino, unidos entre sí por una vía, con un recorrido determinado.

• Terminal de transporte terrestre de pasajeros: es aquella instalación que presta servicios conexos al sistema de transporte como una unidad de operación permanente en la que se concentran la oferta y demanda de transporte, para que los usuarios en condiciones de seguridad y de comodidad accedan a los vehículos que prestan el servicio público de transporte legalmente autorizado a las sociedades transportadoras.

• Viaje ocasional: es aquel que excepcionalmente autoriza el Ministerio de Transporte a empresas de transporte habilitadas en esta modalidad para transportar, dentro o fuera de sus rutas autorizadas, un grupo homogéneo de pasajeros, por el precio que libremente determinen, sin sujeción a tiempo o al cumplimiento de horarios específicos.

(Decreto 171 de 2001, artículo 7°). **(Nota: Según el texto oficialmente publicado de este artículo, el mismo no coincide con el del artículo 7º del Decreto 171 de 2001, referido.).**

Nota 1, artículo 2.2.1.4.4: Ver reglamentación de la Resolución 4171 de 2016, M. de Transporte.

Nota 2, artículo 2.2.1.4.4: Ver Resolución 2433 de 2018, M. Transporte.

SECCIÓN 1

Clasificación

Artículo 2.2.1.4.1.1. Clasificación. Para los efectos previstos en este Capítulo la actividad transportadora de pasajeros por carretera se clasifica:

1. Según la forma de prestación del servicio.

a) Regulado. Cuando el Ministerio de Transporte previamente define a las empresas habilitadas en esta modalidad las condiciones y características de prestación del servicio en determinadas rutas y horarios autorizados o registrados.

b) Ocasional (o Expreso). Cuando el Ministerio de Transporte autoriza a las empresas habilitadas en esta modalidad la realización de un viaje dentro o fuera de sus rutas autorizadas, para transportar un grupo homogéneo de pasajeros, por el precio que libremente determinen, sin sujeción a tiempo o al cumplimiento de horarios específicos.

2. Según el nivel de servicio.

a) Básico. Es aquel que garantiza una cobertura adecuada en todo el territorio nacional, estableciendo frecuencias mínimas de acuerdo con la demanda, cuyos términos de servicio y costo lo hacen accesible a todos los usuarios.

En este nivel de servicio es obligatoria la expedición del tiquete de viaje, con excepción de las rutas de influencia cuando en estas no existan medios electrónicos de pago.

b) Lujo. Es aquel que ofrece a los usuarios mayores condiciones de comodidad, accesibilidad, operación y seguridad en términos de servicio, con tarifas superiores a las del servicio básico. Requiere la expedición de tiquetes y el señalamiento de los sitios de parada en el recorrido.

c) Preferencial de lujo. Es aquel que cuenta con servicios complementarios a los del nivel de lujo, con tarifas libres y superiores. requiere la expedición de tiquetes y el señalamiento de los sitios de parada en el recorrido.

(Decreto 171 de 2001, artículo 8°).

SECCIÓN 2

Autoridades competentes

Artículo 2.2.1.4.2.1. Autoridad de transporte. Para todos los efectos a que haya lugar, el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera será regulado por el Ministerio de Transporte.

Parágrafo. Las autoridades locales no podrán autorizar servicios por fuera del territorio de su jurisdicción, so pena de incurrir en causal de mala conducta.

(Decreto 171 de 2001, artículo 9°).

Artículo 2.2.1.4.2.2. Control y vigilancia. La inspección, vigilancia y control de la prestación de este servicio público estará a cargo de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

(Decreto 171 de 2001, artículo 10).

SECCIÓN 3

Habilitación

Artículo 2.2.1.4.3.1. Disposición general. Las empresas legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera deberán solicitar y obtener habilitación para operar.

La habilitación concedida autoriza a la empresa para prestar el servicio solamente en la modalidad solicitada. Si la empresa pretende prestar el servicio de transporte en una modalidad diferente, debe acreditar ante la autoridad competente de la nueva modalidad los requisitos de habilitación exigidos.

(Decreto 171 de 2001, artículo 11).

Artículo 2.2.1.4.3.2. Empresas nuevas. Ninguna empresa nueva podrá entrar a operar hasta tanto el Ministerio de Transporte le otorgue la habilitación correspondiente, previa asignación o adjudicación de las rutas y horarios a servir.

Cuando las autoridades de control y vigilancia constaten la prestación del servicio sin autorización, tanto la habilitación como los servicios se negarán y la empresa solicitante no podrá presentar nueva solicitud antes de doce (12) meses.

(Decreto 171 de 2001, artículo 12).

Artículo 2.2.1.4.3.3. Requisitos. Para obtener habilitación en la modalidad de Transporte Público Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, las empresas deberán acreditar los siguientes requisitos, que aseguren el cumplimiento del objetivo definido en el artículo 2.2.1.4.1 del presente decreto:

1. Solicitud dirigida al Ministerio de Transporte, suscrita por el representante legal.

2. Certificado de existencia y representación legal expedido con una antelación máxima de treinta (30) días hábiles, en el que se determine que dentro de su objeto social desarrolla la industria del transporte.

3. Indicación del domicilio principal y relación de sus oficinas y agencias, señalando su dirección.

4. Descripción de la estructura organizacional de la empresa relacionando la preparación especializada y/o la experiencia laboral del personal administrativo, profesional, técnico y tecnólogo contratado por la empresa.

5. Certificación firmada por el representante legal sobre la existencia de los contratos de vinculación del parque automotor que no sea de propiedad de la empresa. De los vehículos propios, se indicará este hecho.

6.Relación del equipo de transporte propio, de los socios o de terceros con el cual se prestará el servicio, con indicación del nombre y número de la cédula del propietario, clase, marca, placa, modelo, número del chasis, capacidad y demás especificaciones que permitan su identificación, de acuerdo con las normas vigentes.

7. Descripción y diseño de los colores y distintivos de la empresa.

8. Certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia del programa y del fondo de reposición del parque automotor.

9. Certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia del programa de revisión y de mantenimiento preventivo que desarrollará la empresa para los equipos con los cuales prestará el servicio.

10. Estados financieros básicos certificados de los dos (2) últimos años, con sus respectivas notas.

Las empresas nuevas sólo requerirán el balance general inicial.

11. Declaración de renta de la empresa solicitante, correspondientes a los dos (2) años gravables anteriores a la presentación de la solicitud, si por ley se encuentra obligada a cumplirla.

12. Demostración de un capital pagado o patrimonio líquido de acuerdo con el valor resultante del cálculo que se haga en función de la clase de vehículo y el número de unidades fijadas en la capacidad transportadora máxima para cada uno de ellos, el cual no será inferior a trescientos (300) SMMLV, según la siguiente tabla:

• GRUPO A 1 SMMLV 4-9 pasajeros

(Automóvil, campero, camioneta)

• GRUPO B 2 SMMLV 10-19 pasajeros

(Microbús)

• GRUPO C 3 SMMLV Más de 19 pasajeros

(bus, buseta)

El Salario Mínimo Mensual Legal Vigente (SMMLV) a que se hace referencia, corresponde al vigente en el momento de cumplir el requisito.

Durante los primeros cuatro (4) meses de cada año, las empresas habilitadas ajustarán este capital o patrimonio líquido de acuerdo con la capacidad transportadora máxima con la que finalizó el año inmediatamente anterior.

El capital pagado o patrimonio líquido de las empresas asociativas del sector de la economía solidaria será el precisado en la legislación cooperativa, Ley 79 de 1988 y demás normas concordantes vigentes.

La habilitación para empresas nuevas no estará sujeta al análisis de factores financieros, pero sí a la comprobación del pago del capital o patrimonio líquido exigido.

13. Copia de las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual establecidas en el presente Capítulo.

14. Comprobante de la consignación a favor del Ministerio de Transporte por pago de los derechos correspondientes, debidamente registrado por la entidad recaudadora.

Parágrafo 1°. Las empresas que cuenten con revisor fiscal, podrán suplir los requisitos establecidos en los numerales 10, 11 y 12 de este artículo con una certificación suscrita por el representante legal, el contador y el revisor fiscal, donde conste la existencia de las declaraciones de renta y de los estados financieros con sus notas y anexos, ajustados a las normas contables y tributarias en los dos (2) últimos años y el cumplimiento del capital pagado o patrimonio líquido requerido.

Con esta certificación, se deberá adjuntar copia de los dictámenes e informes y de las notas a los estados financieros, presentados a la respectiva asamblea o junta de socios, de los mismos años.

Parágrafo 2°. Las empresas nuevas deberán acreditar los requisitos establecidos en los numerales 5, 6 y 13 en un término improrrogable no superior

a seis (6) meses improrrogables, contados a partir de la ejecutoria de la resolución que le otorga la habilitación so pena que este sea revocada.

(Decreto 171 de 2001, artículo 14). **(Nota: Según el texto oficialmente publicado de este artículo, el mismo no coincide totalmente con el del artículo 14 del Decreto 171 de 2001, referido.).**

Artículo 2.2.1.4.3.4. Plazo para decidir. Presentada la solicitud de habilitación, para decidir el Ministerio de Transporte dispondrá de un término no superior a noventa (90) días hábiles.

La habilitación se concederá o negará mediante resolución motivada en la que se especificará como mínimo el nombre, razón social o denominación, domicilio principal, capital pagado o patrimonio líquido, radio de acción y modalidad del servicio.

(Decreto 171 de 2001, artículo 15).

Artículo 2.2.1.4.3.5. Vigencia de la habilitación. Sin perjuicio de las disposiciones legales contenidas en el régimen sancionatorio, la habilitación será indefinida mientras subsistan las condiciones exigidas y acreditadas para su otorgamiento.

Parágrafo. En todos aquellos casos de transformación, fusión, absorción o incorporación, la empresa comunicará de este hecho al Ministerio de Transporte y a la Superintendencia de Puertos y Transporte, adjuntando los nuevos certificados de existencia y representación legal con el objeto de efectuar las aclaraciones y modificaciones correspondientes.

(Decreto 171 de 2001, artículo 16).

Artículo 2.2.1.4.3.6. Suministro de información. Las empresas mantendrán a disposición del Ministerio de Transporte y de la Superintendencia de Puertos y Transporte las estadísticas, libros y demás documentos que permitan verificar la información suministrada.

(Decreto 171 de 2001, artículo 17).

Artículo 2.2.1.4.3.7. Empresas habilitadas en vigencia de los Decretos 091 y 1558 de 1998. Las empresas que obtuvieron habilitación en vigencia de los Decretos 091 y 1557 de 1998 la mantendrán de manera indefinida, debiendo solamente ajustar el capital pagado o patrimonio líquido, conforme a lo dispuesto en el artículo 2.2.1.4.3.3 del presente decreto.

(Decreto 171 de 2001, artículo 71).

SECCIÓN 4

Seguros

Artículo 2.2.1.4.4.1. Pólizas. De conformidad con los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio, las empresas de transporte público terrestre automotor de pasajeros por carretera deberán tomar con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las ampare contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora, así:

1. Póliza de responsabilidad civil contractual, que deberá cubrir al menos los siguientes riesgos:

a) Muerte;

b) Incapacidad permanente;

c) Incapacidad temporal;

d) Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios.

El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 SMMLV, por persona.

2. Póliza de responsabilidad civil extracontractual, que deberá cubrir al menos los siguientes riesgos:

a) Muerte o lesiones a una persona;

b) Daños a bienes de terceros;

c) Muerte o lesiones a dos o más personas.

El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 SMMLV, por persona. (Decreto 171 de 2001, artículo 18).

Artículo 2.2.1.4.4.2. Pago de la prima. Cuando el servicio se preste en vehículos que no sean de propiedad de la empresa, en el contrato de vinculación deben quedar claramente definidas las condiciones y el procedimiento mediante el cual se efectuará el recaudo de la prima correspondiente, con cargo al propietario del vehículo.

(Decreto 171 de 2001, artículo 19).

Artículo 2.2.1.4.4.3. Vigencia de los seguros. La vigencia de los seguros contemplados en este Capítulo será condición para la operación de los vehículos vinculados legalmente a las empresas autorizadas para la prestación del servicio en esta modalidad.

La compañía de seguros que ampare a la empresa de transporte con relación a los seguros de que trata el presente Capítulo deberá informar a las instancias correspondientes del Ministerio de Transporte y de la Superintendencia de Puertos y Transporte la terminación automática del contrato de seguro por mora en el pago de la prima o la revocación unilateral del mismo, dentro de los treinta (30) días siguientes a la fecha de terminación o revocación.

(Decreto 171 de 2001, artículo 20).

Artículo 2.2.1.4.4.4. Fondo de responsabilidad. Sin perjuicio de la obligación de obtener y mantener vigentes las pólizas de seguros señaladas en el presente Capítulo, las empresas de transporte podrán constituir fondos de responsabilidad como mecanismo complementario para cubrir los riesgos derivados de la prestación del servicio, cuyo funcionamiento, administración, vigilancia y control lo ejercerá la Superintendencia Financiera o la entidad de inspección y vigilancia que sea competente, según la naturaleza jurídica del fondo.

(Decreto 171 de 2001, artículo 21).

Artículo 2.2.1.4.4.5. Obligatoriedad de los seguros. Las pólizas de seguros señaladas en el presente Capítulo se exigirán a todas las empresas que cuenten con licencia de funcionamiento o que ya se encuentren habilitadas y en todo caso, serán requisito y condición necesaria para la prestación del servicio público de transporte por parte de sus vehículos propios o vinculados.

(Decreto 171 de 2001, artículo 69).

SECCIÓN 5

Prestación del servicio

Artículo 2.2.1.4.5.1. Radio de acción. El radio de acción en esta modalidad será de carácter nacional. Incluye los perímetros departamental y nacional.

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

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

(Decreto 171 de 2001, artículo 22).

Artículo 2.2.1.4.5.2. Permiso. La prestación de este servicio público de transporte estará sujeta a la expedición de un permiso o la celebración de un contrato de concesión o de operación por parte del Ministerio de Transporte.

Parágrafo. El permiso para prestar el servicio público de transporte es revocable y obliga a su beneficiario a cumplir las condiciones establecidas en el acto que las concedió.

(Decreto 171 de 2001, artículo 23, modificado por el Decreto 198 de 2013, artículo 3°).

Artículo 2.2.1.4.5.3. Otorgamiento del permiso. La prestación del servicio público de transporte de pasajeros por carretera, será regulada y requiere de permiso, el cual se otorgará como resultado de un concurso en el que se garantizará la libre concurrencia y la iniciativa privada para la creación de nuevas empresas.

(Decreto 171 de 2001, artículo 24, modificado por el Decreto 198 de 2013, artículo 3°).

Artículo 2.2.1.4.5.4. Determinación de las necesidades y demanda insatisfecha de movilización. Corresponde al Ministerio de Transporte desarrollar los estudios de oferta y demanda, determinar las necesidades y demanda insatisfecha de movilización y adoptar las medidas conducentes para su satisfacción.

Para el cumplimiento de esta obligación el Ministerio de Transporte podrá contratar de conformidad con lo establecido en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, su reglamentación aplicable y demás normas que las modifiquen, adicionen o sustituyan, la elaboración de los estudios de oferta y demanda con universidades, centros consultivos del Gobierno Nacional o consultores especializados en el área de transporte.

(Decreto 171 de 2001, artículo 25, modificado por el Decreto 198 de 2013, artículo 3°).

Artículo 2.2.1.4.5.5. Autorización de nuevos servicios. Las rutas y horarios a servir se adjudicarán por un término no mayor de cinco (5) años. En los términos de referencia del concurso se establecerán objetivos de calidad y

excelencia en el servicio, que en caso de ser cumplidos por la empresa le permitan prorrogar de manera automática y por una sola vez el permiso hasta por el término inicialmente adjudicado.

Los objetivos de calidad y excelencia estarán determinados por parámetros como la disminución de la edad del parque automotor, la optimización de los equipos de acuerdo con la demanda, la utilización de tecnologías limpias y otros parámetros que contribuyan a una mejora sustancial en la calidad y nivel de servicio inicialmente fijados.

(Decreto 171 de 2001, artículo 26, modificado por el Decreto 198 de 2013, artículo 3°).

Artículo 2.2.1.4.5.6. Apertura del concurso. Determinadas las necesidades de nuevos servicios de movilización, el Ministerio de Transporte ordenará iniciar el trámite de concurso, el cual deberá estar precedido del estudio y de las reglas que regirán la participación en el concurso.

Las reglas que regirán la participación en el concurso establecerán los aspectos relativos al objeto del concurso, fecha y hora de apertura y cierre, requisitos que deben llenar los proponentes, plazo del concurso, las rutas, sistemas de rutas o áreas de operación disponibles, horarios a servir, clase y número de vehículos, nivel de servicio, condiciones de la póliza de seriedad de la propuesta, reglas y criterios para la evaluación de las propuestas y el otorgamiento del permiso, la determinación y ponderación de los factores objetivos de selección, término para comenzar a prestar el servicio, su regulación jurídica, derechos y obligaciones de los adjudicatarios y todas las demás circunstancias de tiempo, modo y lugar que se consideren necesarias para garantizar reglas objetivas y claras.

(Decreto 171 de 2001, artículo 27, modificado por el Decreto 198 de 2013, artículo 3°).

Artículo 2.2.1.4.5.7. Evaluación de propuestas. La evaluación de las propuestas se hará en forma integral y comparativa, teniendo en cuenta los factores de calificación que para el efecto se señalan en el presente Capítulo.

De acuerdo con la Ley 79 de 1988, se estimulará la constitución de cooperativas que tengan por objeto la prestación del Servicio Público de Transporte, las cuales tendrán prelación en la asignación de servicios cuando se encuentren en igualdad de condiciones con otras empresas interesadas.

(Decreto 171 de 2001, artículo 28, modificado por el Decreto 198 de 2013, artículo 3°).

Artículo 2.2.1.4.5.8. Procedimiento. Determinadas las necesidades y demanda insatisfecha de movilización y definidas las reglas de participación en el concurso para el otorgamiento del permiso, el Ministerio de Transporte adelantará el siguiente procedimiento:

1. Apertura del concurso por parte del Ministerio de Transporte. Esta se realizará a través de acto administrativo, dentro del cual se indicará el lugar donde los interesados podrán consultar y retirar de manera gratuita las reglas que regirán la participación en el concurso. Dichas reglas, entre otros aspectos, determinarán los relativos al objeto del concurso, requisitos que deben llenar los proponentes, plazo del concurso, las rutas, sistemas de rutas o áreas de operación disponibles, horarios a servir, clase y número de vehículos, nivel de servicio, reglas y criterios para la evaluación de las propuestas y el otorgamiento del permiso, la determinación y ponderación de los factores objetivos de selección, término para comenzar a prestar el servicio, su regulación jurídica, derechos y obligaciones de los adjudicatarios.

Igualmente, las reglas de participación en el concurso exigirán la constitución de una póliza de seriedad de la propuesta expedida por una compañía de seguros legalmente autorizada para funcionar en Colombia e indicarán su vigencia, la cual no podrá ser inferior al término del concurso y noventa (90) días más.

El valor asegurado será el equivalente al producto de la tarifa correspondiente para la ruta que se concursa, por la capacidad transportadora total del vehículo requerido, por el número total de horarios concursados, por el plazo del concurso, así:

Dónde: G = Valor de la garantía

T=Valor de la tarifa

C = Capacidad del vehículo

NH = Número de horarios concursados

P = Plazo del concurso

Cuando se presenten propuestas para servir más de una (1) ruta, el valor de la póliza se liquidará para cada una de las rutas.

2. Publicación. El Ministerio de Transporte publicará el aviso del concurso en su página web; las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte, fijarán el aviso en lugar visible al público en general en sus instalaciones.

El Ministerio de Transporte, una vez fijados los avisos a que se refiere el inciso anterior y dentro de los diez (10) días siguientes a la expedición del acto administrativo de apertura del concurso de rutas, publicará a su cargo avisos por una sola vez, simultáneamente en dos (2) periódicos de amplia circulación nacional, el día martes, en un tamaño no inferior a 1/12 de página.

3. Presentación de las propuestas. Las empresas podrán presentar sus propuestas dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la publicación del aviso en el diario de amplia circulación.

4. Evaluación de las propuestas. La evaluación de las propuestas se hará en forma integral y comparativa, teniendo en cuenta entre otros, los siguientes factores básicos de selección:

A. Seguridad (50 puntos)

• Programas. Ficha técnica de revisión y mantenimiento preventivo de cada uno de los vehículos.

(25 puntos)

• Capacitación a conductores (intensidad horaria)

(15 puntos)

• Control y asistencia en el recorrido de la ruta

(10 puntos)

B. Edad promedio de la clase de vehículo propuesto (20 puntos)

Se calcula de acuerdo con la siguiente fórmula:

P=20-E

Dónde P = Puntaje a asignar a la empresa.

E = Edad promedio del parque automotor.

C. Sanciones impuestas y ejecutoriadas en los dos (2) últimos años (15 puntos).

Se otorga este puntaje a las empresas que no hayan sido sancionadas mediante actos administrativos debidamente ejecutoriados, durante los dos (2) últimos años anteriores a la publicación de las rutas.

Si la empresa ha sido sancionada obtendrá cero (0) puntos.

D. Experiencia (10 puntos)

E. Capital pagado o patrimonio líquido por encima de lo exigido (5 puntos).

TOTAL = 100 PUNTOS

5. Calificación. Se realizará de la siguiente manera:

a) Se establece en 60 puntos la sumatoria de los factores el mínimo puntaje para que las empresas puedan ser tenidas en cuenta en el proceso de adjudicación.

La adjudicación se hará considerando la media (M) que resulte entre el puntaje máximo obtenido entre las empresas participantes y el mínimo exigido (60) puntos así:

Las empresas que no alcancen la media (M) no se tendrán en cuenta.

b) Para las empresas que estén en la media aritmética o por encima de ella, se calculará un porcentaje de participación con base en la siguiente fórmula:

$$\%i = \frac{Ei}{\sum_{I=1}^{n} SEi}$$

Dónde %i = Porcentaje de participación en la distribución

Pi= Puntaje obtenido por cada una de las empresas

Ei= Puntaje obtenido por encima de los 60 puntos

n = Número de empresas

c) El total de horarios a adjudicar se distribuirá de acuerdo con el porcentaje de participación obtenido así:

$$Ki = K * \%i$$

Dónde Ki = Número de frecuencias a asignar a la empresa.

K = Número de horarios disponibles (Aproximados a parte entera)

%i = Porcentaje de participación en la distribución

En caso que dos o más empresas obtengan igual número de puntos se le adjudicará a aquella que tenga el mayor puntaje en el factor de edad promedio de la totalidad del parque automotor. De persistir el empate se definirá a favor de la que obtenga la mayor puntuación en el factor seguridad.

6. Adjudicación de servicios. El servicio se adjudicará por un término no mayor de cinco (5) años. Dentro del término autorizado el Ministerio de Transporte evaluará la prestación del servicio de conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.1.4.5.5 de este decreto y decidirá si la empresa continúa o no con la prestación del servicio autorizado.

Si el adjudicatario no entra a prestar el servicio dentro del plazo señalado en el acto correspondiente, el Ministerio de Transporte hará efectivo el valor de la garantía constituida para responder por la seriedad de la propuesta.

En este evento la entidad, mediante acto administrativo debidamente motivado, podrá otorgar el permiso dentro de los quince (15) días siguientes al proponente calificado en segundo lugar, siempre y cuando su propuesta sea igualmente favorable para la prestación del servicio.

(Decreto 171 de 2001, artículo 29, modificado por el Decreto 198 de 2013, artículo 3°).

SECCIÓN 6

Aspectos generales en la operación y en la prestación del servicio

Artículo 2.2.1.4.6.1. Prolongación de rutas. Las empresas de transporte que tengan autorizada una ruta en origen-destino, podrán solicitar conjuntamente la prolongación de la misma, hasta en un 10% de su longitud inicial, sin exceder los 50 kilómetros, siempre y cuando el tramo a prolongarse no disponga de transporte autorizado o lo disponga en un nivel de servicio de inferiores condiciones al solicitado o corresponda a la construcción de una nueva vía.

Para tal efecto deberán registrar ante el Ministerio de Transporte el acta de acuerdo sobre la prolongación, indicando el nuevo destino de la ruta, debiendo empezar a servirla dentro de los quince (15) días siguientes a la ejecutoria del Acto Administrativo mediante la cual se autorizó la prolongación.

(Decreto 171 de 2001, artículo 35).

Artículo 2.2.1.4.6.2. Modificación de rutas. Las empresas de transporte que tengan autorizada una ruta en origen-destino, podrán solicitar conjuntamente la modificación de su recorrido, siempre que las circunstancias lo hagan recomendable por la construcción de una variante o de un nuevo tramo de vía que permita mejorar la prestación del servicio.

Para lo anterior suscribirán un acta de acuerdo entre todas ellas, distribuyendo los horarios que le corresponderá a cada empresa servir, tanto en la nueva como en la antigua vía.

Para tal efecto deberán registrar ante el Ministerio de Transporte el acta de acuerdo sobre la modificación, debiendo empezar a servirla dentro de los quince (15) días siguientes a la ejecutoria del Acto Administrativo mediante la cual se autorizó.

(Decreto 171 de 2001, artículo 36).

Artículo 2.2.1.4.6.3. Reestructuración de horarios. Las empresas de transporte que tengan autorizada una ruta en origen-destino, podrán solicitar conjuntamente la modificación, incremento o disminución de sus horarios.

Para lo anterior, suscribirán un acta de acuerdo que contemple la distribución de los horarios en las 24 horas de cada día, indicado el término de duración del acuerdo, el cual no podrá ser inferior a un año.

El acuerdo, que bajo ninguna circunstancia implica incremento de las capacidades transportadoras de las empresas, debe garantizar que la demanda será suficiente y debidamente atendida y que la calidad del servicio no se verá desmejorada.

Para tal efecto deberán registrar ante el Ministerio de Transporte el acta de acuerdo, debiendo empezar a servir los nuevos servicios dentro de los quince (15) días siguientes a la ejecutoria del Acto Administrativo mediante la cual se reconoce la reestructuración.

En caso de terminación del acuerdo, cada empresa continuará prestando los servicios que tenía autorizados antes de su celebración.

Parágrafo. Cuando no exista consenso para la suscripción del acta de acuerdo, previa autorización del Ministerio de Transporte, sin generar paralelismo con los horarios de otras empresas, cada empresa registrará aquellos que servirá.

(Decreto 171 de 2001, artículo 37).

Artículo 2.2.1.4.6.4. Cambio de nivel de servicio. Las empresas de transporte que tengan autorizada una ruta en origen-destino en el nivel de servicio básico podrán conjuntamente solicitar cambio de este nivel, manteniendo cuando menos un 50% del servicio en este nivel.

Para lo anterior suscribirán un acta de acuerdo entre todas ellas, distribuyendo los servicios y el nivel en que cada empresa servirá la ruta.

Para tal efecto deberán registrar ante el Ministerio de Transporte el acta de acuerdo sobre la modificación, debiendo empezar a servirla dentro de los quince (15) días siguientes a la ejecutoria del Acto Administrativo mediante la cual se autorizó.

(Decreto 171 de 2001, artículo 38).

Artículo 2.2.1.4.6.5. Viajes ocasionales. Para la realización de viajes ocasionales las empresas acreditarán el cumplimiento de los requisitos que para este efecto señale el Ministerio de Transporte, quien igualmente establecerá la ficha técnica para la elaboración del formato de la planilla única de viaje ocasional y los mecanismos de control correspondientes.

(Decreto 171 de 2001, artículo 39).

Nota, artículo 2.2.1.4.6.5: Ver Resolución 6019 de 2018. Ver Resolución 2433 de 2018, M. Transporte.

Artículo 2.2.1.4.6.6. Empalme de rutas. Previa reglamentación del Ministerio de Transporte, las empresas que tengan autorizadas rutas cuyo origen y destino permitan empalmar recorridos, podrán solicitar el registro de la nueva ruta y horarios a servir.

(Decreto 171 de 2001, artículo 40).

Artículo 2.2.1.4.6.7. Ruta de influencia. Es aquella que comunica municipios contiguos sujetos a una influencia recíproca del orden poblacional, social y económico, que no hacen parte de un área metropolitana definida por la ley, requiriendo que las características de prestación del servicio, los equipos y las tarifas sean semejantes a los del servicio urbano.

Su determinación estará a cargo del Ministerio de Transporte, previa solicitud conjunta de las autoridades locales en materia de transporte de los municipios involucrados, quienes propondrán una decisión integral de transporte en cuanto a las características de prestación del servicio, de los equipos y el esquema para la fijación de tarifas.

(Decreto 171 de 2001, artículo 41).

Artículo 2.2.1.4.6.8. Convenios de colaboración empresarial. El Ministerio de Transporte, por intermedio de la Subdirección de Transporte autorizará convenios de colaboración empresarial bajo las figuras del consorcio, unión temporal o asociación entre empresas habilitadas, encaminados a la racionalización del uso del equipo automotor, procurando una mejor, eficiente, cómoda y segura prestación del servicio.

Los convenios se efectuarán exclusivamente sobre servicios previamente autorizados a alguna de las empresas involucradas, quien para todos los efectos continuará con la responsabilidad acerca de su adecuada prestación.

Igualmente se autorizarán para la conformación de consorcios o de sociedades comerciales administradoras y/o operadoras de sistemas o subsistemas de rutas y de acuerdo con la demanda, para la integración a sistemas de transporte masivo, el Ministerio de Transporte podrá reestructurar y modificar los horarios autorizados.

En caso de terminación de un convenio, cada empresa continuará prestando los servicios que tenía autorizados antes de su celebración.

Parágrafo. En épocas de temporada alta, las empresas de transporte de pasajeros por carretera podrán celebrar contratos con empresas de servicio especial para prestar el servicio exclusivamente en las rutas autorizadas.

(Decreto 171 de 2001, artículo 42).

Artículo 2.2.1.4.6.9. Autorización a propietarios por cancelación o negación de la habilitación. El Ministerio de Transporte podrá autorizar hasta por el término de seis (6) meses a los propietarios de los vehículos vinculados a una empresa cuya habilitación haya sido cancelada o aquella con licencia de funcionamiento que no obtuvo habilitación, para seguir prestando el servicio público de transporte en las rutas autorizadas a la empresa.

En un término improrrogable de seis (6) meses contados a partir de la ejecutoria de la resolución que canceló la habilitación, un mínimo del 80% de los propietarios de los vehículos vinculados a la empresa podrán solicitar y obtener habilitación para operar los mismos servicios autorizados a la empresa cancelada, sin necesidad de efectuar el procedimiento establecido para la adjudicación de rutas y horarios.

Si en el término señalado, los propietarios de los vehículos no presentan la solicitud de habilitación, las rutas y horarios serán adjudicados mediante el concurso previsto en el presente Capítulo. Los vehículos referidos tendrán

prelación para llenar la nueva capacidad transportadora autorizada a la empresa adjudicataria.

Cuando los nuevos servicios de transporte sean adjudicados mediante un Contrato de Concesión u Operación, no se aplicará lo preceptuado en este artículo.

(Decreto 171 de 2001, artículo 43, modificado por el Decreto 198 de 2013, artículo 4).

Artículo 2.2.1.4.6.10. Abandono de rutas. Se considera abandonada una ruta cuando se disminuye injustificadamente el servicio autorizado en más de un 50% o cuando la empresa no inicia la prestación del servicio, una vez se encuentre ejecutoriado el acto que adjudicó la ruta.

Cuando se compruebe que una empresa abandonó una ruta autorizada durante treinta (30) días consecutivos, el Ministerio de Transporte revocará el permiso, reducirá la capacidad transportadora autorizada y procederá a la apertura del concurso correspondiente.

(Decreto 171 de 2001, artículo 44, modificado por el Decreto 198 de 2013, artículo 5°).

Artículo 2.2.1.4.6.11. Desistimiento de prestación de servicios. Cuando una empresa considere que no está en capacidad de servir total o parcialmente los servicios autorizados, así lo manifestará al Ministerio de Transporte solicitando que se decrete la vacancia de los mismos.

Decretada la vacancia, el Ministerio de Transporte reducirá la capacidad transportadora autorizada y procederá a la apertura de la licitación pública correspondiente, si así lo considera conveniente.

(Decreto 171 de 2001, artículo 45).

SECCIÓN 7

Capacidad transportadora

Artículo 2.2.1.4.7.1. Definición. La capacidad transportadora es el número de vehículos requeridos y exigidos para la adecuada y racional prestación de los servicios autorizados y/o registrados.

Las empresas deberán acreditar como mínimo el 3% de capacidad transportadora mínima de su propiedad y/o de sus socios, que en ningún caso

podrá ser inferior a un (1) vehículo, incluyéndose dentro de este porcentaje los vehículos adquiridos bajo arrendamiento financiero.

Para las empresas de economía solidaria, este porcentaje podrá demostrarse con vehículos de propiedad de sus cooperados.

Si la capacidad transportadora autorizada a la empresa se encuentra utilizada a su máximo, solamente será exigible el cumplimiento del porcentaje de propiedad de la misma, cuando a la empresa le autoricen o registren nuevos servicios.

(Decreto 171 de 2001, artículo 48).

Artículo 2.2.1.4.7.2. Fijación. El Ministerio de Transporte fijará la capacidad transportadora mínima y máxima con la cual la empresa prestará los servicios autorizados y/o registrados.

Para la fijación de nueva capacidad transportadora mínima, por el otorgamiento de nuevos servicios, se requerirá la revisión integral del plan de rodamiento a fin de determinar la necesidad real de un incremento.

La capacidad transportadora máxima no podrá ser superior a la capacidad mínima incrementada en un veinte por ciento (20%).

El parque automotor no podrá estar por fuera de los límites de la capacidad transportadora mínima y máxima fijada a la empresa.

(Decreto 171 de 2001, artículo 49).

Artículo 2.2.1.4.7.3. Racionalización. Con el objeto de posibilitar una eficiente racionalización en el uso de los equipos, la asignación de la clase de vehículo con la cual se prestará el servicio, se agrupará según su capacidad así:

• GRUPO A: 4 a 9 pasajeros

• GRUPO B: 10 a 19 pasajeros

• GRUPO C: más de 19 pasajeros

Para el cambio de Grupo de los vehículos autorizado en una ruta, se tendrán en cuenta las siguientes equivalencias:

Del Grupo C al Grupo B o del Grupo B al Grupo A, es decir en forma descendente, será de uno (1) a uno (1).

Del Grupo A al Grupo B o del Grupo B al Grupo C, es decir en forma ascendente, será de tres (3) a dos (2).

(Decreto 171 de 2001, artículo 50).

Artículo 2.2.1.4.7.4. Unificación automática. Las empresas podrán unificar la clase de vehículo autorizado en cada una de las rutas asignadas, de acuerdo con los Grupos antes señalados, así:

Automóvil-Campero-Camioneta Grupo A

Microbús-Vans Grupo B

Buseta-Bus Grupo C

Parágrafo. Con el objeto de posibilitar una eficiente racionalización en el uso de los equipos vinculados, las empresas podrán despachar en los diferentes horarios, indistintamente cualquiera de las clases de vehículos que tiene autorizados.

(Decreto 171 de 2001, artículo 51).

SECCIÓN 8

Vinculación y desvinculación de equipos

Artículo 2.2.1.4.8.1. Equipos. Las empresas habilitadas para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera sólo podrán hacerlo con equipos registrados en el servicio público.

(Decreto 171 de 2001, artículo 52).

Artículo 2.2.1.4.8.2. Vinculación. La vinculación de un vehículo a una empresa de transporte público es la incorporación de éste al parque automotor de dicha empresa. Se formaliza con la celebración del respectivo contrato entre el propietario del vehículo y la empresa y se oficializa con la expedición de la tarjeta de operación por parte del Ministerio de Transporte.

(Decreto 171 de 2001, artículo 53).

Artículo 2.2.1.4.8.3.Contrato de vinculación. El contrato de vinculación del equipo se regirá por las normas del derecho privado, debiendo contener como mínimo las obligaciones, derechos y prohibiciones de cada una de las partes, su término, causales de terminación y preavisos requeridos para ello, así como

aquellas condiciones especiales que permitan definir la existencia de prórrogas automáticas y las obligaciones de tipo pecuniario.

Igualmente, el clausulado del contrato deberá contener en forma detallada los ítems que conformarán los cobros y pagos a que se comprometen las partes y su periodicidad. De acuerdo con esta, la empresa expedirá al propietario del vehículo un extracto que contenga en forma discriminada los rubros y montos, cobrados y pagados, por cada concepto.

Cuando el vehículo haya sido adquirido mediante arrendamiento financiero-leasing, el contrato de vinculación lo suscribirá el poseedor del vehículo o locatario, previa autorización expresa del represente legal de la sociedad de leasing.

Los vehículos que sean de propiedad de la empresa habilitada, se entenderán vinculados a la misma sin que para ello sea necesario la celebración del contrato de vinculación.

(Decreto 171 de 2001, artículo 54).

Artículo 2.2.1.4.8.4. Desvinculación de común acuerdo. Cuando exista acuerdo para la desvinculación del vehículo, la empresa y el propietario de manera conjunta, informarán por escrito de esta decisión al Ministerio de Transporte, quien procederá a efectuar el trámite correspondiente cancelando la respectiva Tarjeta de Operación.

(Decreto 171 de 2001, artículo 55).

Artículo 2.2.1.4.8.5. Desvinculación administrativa por solicitud del propietario. Vencido el contrato de vinculación, cuando no exista acuerdo entre las partes, el propietario del vehículo podrá solicitar al Ministerio de Transporte su desvinculación, invocando alguna de las siguientes causales imputables a la empresa:

1. Trato discriminatorio en el plan de rodamiento señalado por la empresa.

2. No gestionar oportunamente los documentos de transporte, a pesar de haber reunido la totalidad de requisitos exigidos en el presente Capítulo o en los reglamentos.

Parágrafo. El propietario interesado en la desvinculación del vehículo no podrá prestar sus servicios en otra empresa hasta tanto no se haya autorizado la desvinculación.

(Decreto 171 de 2001, artículo 56).

Artículo 2.2.1.4.8.6. Desvinculación administrativa por solicitud de la empresa. Vencido el contrato de vinculación, cuando no exista acuerdo entre las partes, el representante legal de la empresa podrá solicitar al Ministerio de Transporte su desvinculación, invocando alguna de las siguientes causales imputables al propietario del vehículo:

1. No cumplir con el plan de rodamiento registrado por la empresa ante el Ministerio de Transporte.

2. No acreditar oportunamente ante la empresa la totalidad de los requisitos exigidos en el presente Capítulo o en los reglamentos para el trámite de los documentos de transporte.

3. Negarse a efectuar el mantenimiento preventivo del vehículo, de acuerdo con el programa señalado por la empresa.

Parágrafo 1°. La empresa a la cual está vinculado el vehículo, tiene la obligación de permitir que continúe trabajando en la misma forma como lo venía haciendo hasta que se decida sobre la desvinculación.

Parágrafo 2°. Si con la desvinculación que autorice el Ministerio de Transporte se afecta la capacidad transportadora mínima exigida a la empresa, ésta tendrá un plazo de seis (6) meses improrrogables, contados a partir de la ejecutoria de la resolución correspondiente, para suplir esta deficiencia en su parque automotor.

Si en ese plazo no sustituye el vehículo, se procederá a ajustar la capacidad transportadora de la empresa, reduciéndola en esta unidad.

(Decreto 171 de 2001, artículo 57).

Artículo 2.2.1.4.8.7. Procedimiento. Para efecto de la desvinculación administrativa establecida en los artículos anteriores se observará el siguiente procedimiento:

1. Petición elevada ante el Ministerio de Transporte, indicando las razones por las cuales solicita la desvinculación, adjuntando copia del contrato de vinculación y anexando para ello las pruebas respectivas.

2. Traslado de la solicitud de desvinculación al propietario del vehículo o al representante legal de la empresa, según el caso, por el término de cinco (5) días para que presente por escrito sus descargos y las pruebas que pretende hacer valer.

3. Decisión dentro de los quince (15) días siguientes, mediante resolución motivada.

La Resolución que ordena la desvinculación del vehículo, proferida por el Ministerio de Transporte, remplazará el paz y salvo que debe expedir la empresa, sin perjuicio de las acciones civiles y comerciales que se desprenden del contrato de vinculación suscrito entre las partes.

(Decreto 171 de 2001, artículo 58).

Artículo 2.2.1.4.8.8. Pérdida, hurto o destrucción total. En el evento de pérdida, hurto o destrucción total del vehículo, su propietario tendrá derecho a reemplazarlo por otro, bajo el mismo contrato de vinculación, dentro del término de un (1) año contado a partir de la fecha en que ocurrió el hecho. Si el contrato de vinculación vence antes de este término, se entenderá prorrogado hasta el cumplimiento del año.

Para efectos de la capacidad transportadora mínima exigida a la empresa, durante este período no se tendrá en cuenta la falta del vehículo.

(Decreto 171 de 2001, artículo 59).

Artículo 2.2.1.4.8.9. Cambio de empresa. La empresa a la cual se vinculará el vehículo debe acreditar ante el Ministerio de Transporte los requisitos establecidos en el artículo 2.2.1.4.9.5 del presente Decreto, adicionando el paz y salvo de la empresa de la cual se desvincula o el pronunciamiento de la autoridad administrativa o judicial competente.

El Ministerio de Transporte verificará la existencia de disponibilidad de la capacidad transportadora de la empresa a la cual se pretende vincular el vehículo y expedirá la respectiva tarjeta de operación.

(Decreto 171 de 2001, artículo 60).

SECCIÓN 9

Tarjeta de operación

Artículo 2.2.1.4.9.1. Definición. La tarjeta de operación es el documento único que autoriza a un vehículo automotor para prestar el servicio público de transporte de pasajeros por carretera bajo la responsabilidad de una empresa, de acuerdo con los servicios a esta autorizados y/o registrados.

(Decreto 171 de 2001, artículo 61).

Artículo 2.2.1.4.9.2. Expedición. El Ministerio de Transporte expedirá la tarjeta de operación únicamente a los vehículos legalmente vinculados a las empresas de transporte público debidamente habilitadas, de acuerdo con la capacidad transportadora fijada a cada una de ellas.

(Decreto 171 de 2001, artículo 62).

Artículo 2.2.1.4.9.3. Vigencia de la tarjeta de operación. La tarjeta de operación se expedirá por el término de dos (2) años y podrá modificarse o cancelarse si cambian las condiciones exigidas a la empresa para el otorgamiento de la habilitación.

(Decreto 171 de 2001, artículo 63).

Artículo 2.2.1.4.9.4. Contenido. La tarjeta de operación contendrá al menos los siguientes datos:

1. De la empresa: razón social o denominación, sede y radio de acción.

2. Del vehículo: clase, marca, modelo, número de la placa, capacidad y tipo de combustible.

3. Otros: nivel de servicio, fecha de vencimiento, numeración consecutiva y firma de la autoridad que la expide.

Parágrafo. La tarjeta de operación deberá ajustarse como mínimo a la ficha técnica que para el efecto expida el Ministerio de Transporte.

(Decreto 171 de 2001, artículo 64).

Artículo 2.2.1.4.9.5. Requisitos para su obtención o renovación. Para obtener o renovar la tarjeta de operación, la empresa acreditará ante el Ministerio de Transporte los siguientes documentos:

1. Solicitud suscrita por el representante legal, adjuntando la relación de los vehículos, discriminados por clase y por nivel de servicio, indicando los datos establecidos en el numeral 2 del artículo anterior, para cada uno de ellos.

En caso de renovación, duplicado o cambio de empresa, se indicará el número de las tarjetas de operación anteriores.

2. Certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia de los contratos de vinculación vigentes de los vehículos que no son de propiedad de la empresa.

3. Fotocopia de las licencias de tránsito de los vehículos.

4. Fotocopia de las Pólizas vigentes del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, de cada vehículo.

5. Constancia de las revisiones técnico-mecánicas vigentes, a excepción de los vehículos último modelo.

6. Certificación expedida por la compañía de seguros en la que conste que el vehículo está amparado por las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual de la empresa solicitante.

7. Comprobante de la consignación a favor del Ministerio de Transporte por pago de los derechos correspondientes, debidamente registrada por la entidad recaudadora.

Parágrafo. En caso de duplicado por pérdida, la tarjeta de operación que se expida no podrá tener una vigencia superior a la de la tarjeta originalmente autorizada.

(Decreto 171 de 2001, artículo 65).

Artículo 2.2.1.4.9.6. Obligación de gestionarla. Es obligación de las empresas gestionar las tarjetas de operación de la totalidad de su parque automotor y de entregarlas oportunamente a sus propietarios, debiendo solicitar su renovación por lo menos con dos (2) meses de anticipación a la fecha de vencimiento.

En ningún caso la empresa podrá cobrar suma alguna a los propietarios de los vehículos por concepto de la gestión de la tarjeta de operación.

Dentro de los diez (10) días siguientes a la entrega de las nuevas tarjetas de operación, la empresa deberá devolver al Ministerio de Transporte los originales de las tarjetas vencidas o del cambio de empresa.

(Decreto 171 de 2001, artículo 66).

Artículo 2.2.1.4.9.7. Obligación de portarla. El conductor del vehículo deberá portar el original de la tarjeta de operación y presentarlo a la autoridad competente que lo solicite.

(Decreto 171 de 2001, artículo 67).

Artículo 2.2.1.4.9.8. Retención. Las autoridades de tránsito y transporte sólo podrán retener la tarjeta de operación en caso de vencimiento de la misma,

debiendo remitirla a la autoridad que la expidió, para efectos de la apertura de la investigación correspondiente.

(Decreto 171 de 2001, artículo 68).

SECCIÓN 10

Creación, habilitación, homologación y operación de los terminales

Artículo 2.2.1.4.10.1. Objeto. La presente Sección tiene como objetivo:

a) Definir las condiciones y requisitos mínimos para la creación, habilitación y homologación de los terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera.

b) Reglamentar la operación de la actividad transportadora que se desarrolla dentro de los terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera.

c) Determinar las sanciones, así como los sujetos activos y pasivos de las mismas, por el incumplimiento de las obligaciones y violación a las prohibiciones contenidas en la presente Sección.

(Decreto 2762 de 2001, artículo 1°).

Artículo 2.2.1.4.10.2. Naturaleza del servicio y alcance. Se consideran de servicio público las actividades que se desarrollan en los terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, entendiéndolas como aquellas que se refieren a la operación, en general, de la actividad transportadora.

(Decreto 2762 de 2001, artículo 2°).

Artículo 2.2.1.4.10.3. Naturaleza jurídica de los terminales. Las empresas administradoras y operadoras de terminales de transporte terrestre automotor son sociedades de capital privado, público o mixto, con personería jurídica, autonomía administrativa, patrimonio y organización propios y se regirán por las disposiciones pertinentes de acuerdo con el tipo de sociedad que se constituya.

(Decreto 2762 de 2001, artículo 3°).

Artículo 2.2.1.4.10.4. Prestación de este servicio público. El servicio público a que se refiere esta Sección será prestado por personas jurídicas que cumplan con los requisitos establecidos en la misma y en las demás normas que la complementen o adicionen.

(Decreto 2762 de 2001, artículo 4°).

Artículo 2.2.1.4.10.5. Definición. Son consideradas terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera el conjunto de instalaciones que funcionan como una unidad de servicios permanentes, junto a los equipos, órganos de administración, servicios a los usuarios, a las empresas de transporte y a su parque automotor, donde se concentran las empresas autorizadas o habilitadas que cubren rutas que tienen como origen, destino o tránsito el respectivo municipio o localidad.

Parágrafo 1°. Las terminales de transporte público de pasajeros por carretera legalmente habilitadas podrán poner en funcionamiento, previa autorización del Ministerio de Transporte, Terminales de Operación Satélite, Periférica.

Parágrafo 2°. Se entiende como Terminal de Operación Satélite, Periférica, toda unidad complementaria de servicios de la terminal de transporte principal, que depende económica, administrativa, financiera y operativamente de la persona jurídica que administre la misma, de la cual deben hacer uso las empresas de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera que cubren rutas autorizadas con origen, destino o tránsito por el respectivo distrito o municipio.

(Decreto 2762 de 2001, artículo 5°, modificado por el Decreto 2028 de 2006, artículo 1°).

Artículo 2.2.1.4.10.6. Obligatoriedad. Las empresas de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera que tengan autorizadas o registradas rutas en cuyos municipios de origen o destino exista terminal de transporte autorizado por el Ministerio de Transporte, están obligadas a hacer uso de estos para el despacho o llegada de sus vehículos.

Cuando en las rutas autorizadas o registradas existan terminales de tránsito, estos deberán ser de uso obligatorio para el servicio básico de transporte. Para los servicios diferentes al básico estos terminales de tránsito serán de uso obligatorio cuando en el acto administrativo que autorice este servicio así se determine.

Las rutas de influencia se sujetarán a lo establecido por la autoridad municipal en lo relacionado con el ingreso a los terminales de transporte, a la definición del sitio de llegada y despacho o a los terminales de transferencia cuando se trate de los sistemas de transporte masivo.

(Decreto 2762 de 2001, artículo 6°).

SUBSECCIÓN 1

Autoridades competentes

Artículo 2.2.1.4.10.1.1. Autoridades. En materia de terminales de transporte terrestre de pasajeros por carretera, y para los diferentes efectos, se consideran autoridades competentes las siguientes:

Autoridad municipal o distrital: para la determinación de los planes y programas contenidos en el Plan de Ordenamiento Territorial, POT, el traslado de las empresas de transporte a las instalaciones del terminal de transporte y la prohibición del establecimiento de terminales en instalaciones particulares diferentes a las aprobadas por el Ministerio de Transporte dentro del perímetro de los respectivos municipios.

Ministerio de Transporte: para la regulación, autorización a nuevos terminales, reglamentación de la operación de las terminales de transporte y fijación de la tasa de uso.

Superintendencia de Puertos y Transporte: para la inspección, control y vigilancia de la operación de los terminales de transporte, y del desarrollo de programas de seguridad en la operación del transporte.

(Decreto 2762 de 2001, artículo 7°).

Nota, artículo 2.2.1.4.10.1.1: Ver Circular 33 de 2019, S. Transporte. Ver Resolución 2734 de 2018, M. Transporte.

SUBSECCIÓN 2

Requisitos mínimos para la creación y habilitación

Artículo 2.2.1.4.10.2.1. Estudio. Para la creación y operación de un terminal de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, se deberá efectuar por la sociedad interesada, sea esta privada, pública o mixta, un estudio de factibilidad que contenga la justificación económica, operativa y técnica del proyecto.

(Decreto 2762 de 2001, artículo 8°).

Artículo 2.2.1.4.10.2.2. Justificación técnica. El estudio de factibilidad deberá contener como mínimo: número de empresas de transporte, número y clase de vehículos, número de despachos, rutas que confluyen tanto en origen, tránsito o destino, demanda total existente de transporte y la oferta de transporte.

La proyección de la infraestructura deberá garantizar el cubrimiento del crecimiento de la demanda del servicio, mínimo por los próximos 20 años, así como prever que la misma permita el adecuado acceso y salida del terminal de transporte en forma permanente.

En todo caso las condiciones técnicas y operativas ofrecidas deberán permitir una explotación rentable, eficiente, segura, cómoda y accesible a todos los usuarios, contando con mecanismos para el fácil desplazamiento de los discapacitados físicos.

(Decreto 2762 de 2001, artículo 9°).

Artículo 2.2.1.4.10.2.3. Aprobación del proyecto. El peticionario deberá presentar solicitud formal, dirigida al Ministro de transporte y adjuntar al estudio de qué trata el artículo 2.2.1.4.10.2.1 del presente decreto, los siguientes documentos: manual operativo de la terminal, licencia ambiental, licencia de urbanismo, acreditación o certificado de existencia y representación legal de la sociedad, si son entes territoriales las correspondientes autorizaciones de las asambleas o concejos municipales y las demás que ordene la ley.

Cuando la solicitud reúna los requisitos exigidos en la presente Sección, el Ministerio de Transporte, dentro del término de tres (3) meses contados a partir de la fecha de radicación, se pronunciará sobre la solicitud a través del correspondiente acto administrativo, otorgando o negando la habilitación.

Parágrafo 1°. Para el funcionamiento de las Terminales de Operación Satélite, Periférica, el alcalde distrital o municipal respectivo, deberá solicitarle al Ministerio de Transporte la autorización correspondiente, previo cumplimiento de los siguientes requisitos:

1. Presentar los estudios técnicos y socio - económicos de factibilidad y diseños de la Terminal Satélite, Periférica, que contemplen que en el futuro esta operará como Terminal de origen-destino y el término para que funcione como tal.

2. Presentar certificación expedida por la autoridad competente donde conste que la Terminal de Operación Satélite, Periférica, cuenta con el(los) correspondiente(s) permiso(s) ambiental(es) a que haya lugar y la licencia urbanística para su construcción.

Parágrafo 2°. Presentada la solicitud, el Ministerio de Transporte deberá expedir la autorización respectiva para el funcionamiento de la Terminal de Operación Satélite, Periférica, siempre y cuando, se cumpla con las siguientes condiciones:

1. Que se encuentre vigente la habilitación de la terminal principal de transporte público de pasajeros por carretera.

2. Que la Terminal de Operación Satélite, Periférica, garantice la conectividad de los servicios de transporte público de pasajeros por carretera con los servicios de transporte masivo, público colectivo urbano e individual.

3. Que el municipio o distrito, solicitante de la autorización para el funcionamiento de la Terminal de Operación Satélite, Periférica, cuente con una población superior a los 500.000 habitantes.

4. Que la proyección de la infraestructura de la Terminal de Operación Satélite, Periférica, garantice el cubrimiento del crecimiento de la demanda del servicio y la prestación de los servicios básicos en sus instalaciones.

5. Que las Terminales Satélite, Periféricas, operen en forma alterna despachos de origen-destino y servicios de paso para los vehículos que inicien su viaje en la terminal principal, conforme a los estudios técnicos y socio-económicos de factibilidad que contemplen la demanda de pasajeros, las necesidades de los usuarios del servicio y la racionalización de los equipos de las empresas autorizadas.

6. Que la Terminal de Operación Satélite, Periférica, cuente como mínimo con las siguientes instalaciones y equipos:

• Taquillas para la venta de pasajes

• Servicios sanitarios

• Equipos y sistemas contra incendios instalados en lugares de fácil acceso.

• Equipos de comunicación para información de los usuarios.

• Señales necesarias para fácil ubicación de los diferentes servicios.

• Instalaciones y alumbrado adecuados para el trabajo nocturno.

• Infraestructura interna para desarrollar las maniobras de ascenso, descenso y circulación de peatones y pasajeros.

• Bahías de estacionamiento y parqueaderos para la salida y llegada de los vehículos de servicio particular y público de transporte de pasajeros por carretera y colectivo de pasajeros municipal, distrital y metropolitano e individual.

• Salas de espera acordes con la capacidad y uso de la Terminal.

• Instalaciones para personas con discapacidad, de acuerdo con lo establecido en el Título 7, Parte 2, Libro 2 del presente decreto.

• Áreas destinadas para las salidas y llegadas de los pasajeros.

• Áreas destinadas para efectuar exámenes médicos generales de aptitud física y practicar la prueba de alcoholimetría a los conductores.

La autorización expedida por el Ministerio de Transporte para el funcionamiento de la Terminal de Operación Satélite, Periférica, indicará el término preciso para que esta entre a operar en su totalidad como terminal de origen-destino.

(Decreto 2762 de 2001, artículo 10, modificado por el Decreto 2028 de 2006, artículo 2°).

SUBSECCIÓN 3

Tasas de uso

Artículo 2.2.1.4.10.3.1. Definición. Denominase tasas de uso el valor que deben cancelar las Empresas de Transporte por el uso de las áreas operativas de los terminales de transporte terrestre de pasajeros por carretera, a la empresa terminal de transporte.

(Decreto 2762 de 2001, artículo 11).

Artículo 2.2.1.4.10.3.2. Fijación. El Ministerio de Transporte mediante resolución y teniendo en cuenta la clase de vehículo a despachar, la longitud de la ruta y el número de terminales en el recorrido, fijará las tasas de uso que deben cobrar los terminales de transporte terrestre, autorizados por este, a las empresas de transporte intermunicipal de pasajeros usuarias de los mismos, la cual se compone de dos partes: una suma que se destinará al desarrollo de los programas atinentes a la seguridad definidos en el numeral 8 del artículo 2.2.1.4.10.4.1 del presente Decreto la cual será recaudada por los Terminales de Transporte y transferida íntegramente a la entidad administradora de los mencionados programas y la otra parte restante ingresará a la Empresa Terminal de Transporte.

Parágrafo 1°. El Ministerio de Transporte establecerá las categorías de los terminales de transporte, previo estudio técnico con el fin de fijar tasas de uso diferenciales que deben cobrar los terminales de transporte terrestre.

Parágrafo 2°. El Ministerio de Transporte establecerá la tasa que deben pagar las empresas de transporte público de pasajeros por carretera por el uso de la Terminal de Operación Satélite, Periférica, de acuerdo con la clase de vehículo. Dichas tasas serán diferentes a las determinadas para las terminales de origen y en tránsito, salvo cuando los despachos se inicien desde la Terminal de Operación Satélite, Periférica, caso en el cual la tasa a pagar será la de la terminal de origen.

(Decreto 2762 de 2001, artículo 12, modificado por el Decreto 3628 de 2003, artículo 1° y adicionado por el Decreto2028 de 2006, artículo 3°).

SUBSECCIÓN 4

Obligaciones de las terminales

Artículo 2.2.1.4.10.4.1. Obligaciones. Son obligaciones de las empresas terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera las siguientes:

1. Operar los terminales de transporte de conformidad con los criterios establecidos en la presente Sección y las normas que la complementen o adicionen.

2. Prestar los servicios propios del terminal relacionados con la actividad transportadora, en condiciones de equidad, oportunidad, calidad y seguridad.

3. Elaborar y aplicar su propio Manual Operativo, de conformidad con las disposiciones vigentes o las que se expidan para tal fin.

4. Permitir el despacho, únicamente a las empresas de transporte debidamente habilitadas, en las rutas autorizadas o registradas ante el Ministerio de Transporte.

5. Definir de conformidad con la necesidad del servicio y la disponibilidad física la distribución y asignación de sus áreas operativas.

6. Permitir al interior del terminal, el desempeño de sus funciones a las autoridades de transporte y tránsito respecto del control de la operación en general de la actividad transportadora.

7. Expedir oportunamente el documento que acredita el pago de la tasa de uso al vehículo despachado desde el terminal de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera.

8. Con fundamento en el artículo 2 de la Ley 336 de 1996 y en consonancia con los programas de seguridad que implemente el Ministerio de Transporte, las empresas terminales de transporte en operación deberán disponer, dentro de las instalaciones físicas de cada terminal de transporte, los equipos, el personal idóneo y un área suficiente para efectuar exámenes médicos generales de aptitud física y practicar la prueba de alcoholimetría a una muestra representativa de los conductores que estén próximos a ser despachados del respectivo terminal. Para el desarrollo de estos programas se contará con los recursos previstos en el artículo 2.2.1.4.10.3.2 del presente Decreto, los cuales se manejarán de manera coordinada y organizada entre las empresas de transporte intermunicipal de pasajeros usuarias de los terminales, o a través de sus agremiaciones y los terminales de transporte en su conjunto.

9. Suministrar al Ministerio de Transporte de manera oportuna la información relacionada con la operación del transporte de pasajeros de acuerdo con los formatos, plazos y medios que para este fin establezca el Ministerio.

10. Cobrar las tasas de uso fijadas por el Ministerio de Transporte en los términos de la presente Sección y de la resolución respectiva.

11. No permitir, bajo ningún pretexto, dentro de las instalaciones de las terminales, el pregoneo de los servicios o rutas que prestan las empresas transportadoras.

Parágrafo. Los exámenes médicos generales, de aptitud física y la prueba de alcoholimetría, previstos en el numeral 8 del presente artículo, se realizarán siempre en la terminal de origen -principal o satélite-, cumpliendo con los reglamentos expedidos para tal efecto.

(Decreto 2762 de 2001, artículo 13, modificado por el Decreto 2028 de 2006, artículo 4°).

SUBSECCIÓN 5

Derechos, deberes y prohibiciones de las empresas de transporte frente a los terminales de transporte terrestre automotor

Artículo 2.2.1.4.10.5.1. Derechos. Las empresas transportadoras debidamente autorizadas o habilitadas para prestar el servicio de transporte de pasajeros, al utilizar los terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros tendrán los siguientes derechos:

1. Acceder a los servicios que prestan las empresas terminales de transporte a través de su infraestructura, en condiciones de seguridad y comodidad.

2. Utilizar las áreas operativas de los terminales de conformidad con la distribución y asignación definida por la empresa terminal respectiva.

3. Tener acceso, en condiciones de equidad, a los servicios conexos y complementarios que ofrecen las Terminales, dentro de las condiciones de uso establecidas.

(Decreto 2762 de 2001, artículo 14).

Artículo 2.2.1.4.10.5.2. Deberes. Son deberes de las empresas transportadoras usuarias de terminales de transporte los siguientes:

1. Cumplir con las disposiciones establecidas en la ley y en la presente Sección.

2. Cumplir las normas de tránsito dentro de los terminales.

3. Dar precisas instrucciones a los conductores, para detener sus vehículos en los puntos de control periférico de los terminales y permitir a las autoridades de transporte y tránsito la revisión del recibo de pago de las tasas de uso.

4. Pagar oportuna e integralmente las tasas de uso, las cuales serán cobradas por la empresa terminal de transporte a las empresas transportadoras por los despachos efectivamente realizados, en los términos de la presente Sección y de la resolución respectiva.

5. Suministrar información permanente, veraz y oportuna sobre el servicio, tanto a la empresa terminal como a los usuarios.

(Decreto 2762 de 2001, artículo 15).

Artículo 2.2.1.4.10.5.3. Prohibiciones. Se prohíbe a las empresas transportadoras de pasajeros, usuarias de los terminales:

1. La utilización de las áreas operacionales por un tiempo mayor a lo establecido en el correspondiente manual operativo.

2. La salida de sus vehículos de los terminales sin cancelar la tasa de uso respectiva.

3. Realizar actividades diferentes a las establecidas y definidas por el manual operativo para cada área.

4. Expender los tiquetes, por fuera de las taquillas asignadas a cada empresa.

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

6. Permitir el ascenso o descenso de los pasajeros a los vehículos en sitios diferentes a las plataformas destinadas para tal fin.

7. Permitir el ingreso de personas sin tiquete de viaje a la plataforma de ascenso.

8. Fomentar o tolerar toda práctica que genere desorden e indisciplina social.

9. Realizar en las áreas operativas de los terminales mantenimiento, aseo o arreglos mecánicos a los vehículos.

10. Recoger o dejar pasajeros dentro del área de influencia de cada terminal. Esta debe ser determinada por la autoridad territorial para cada caso en concreto.

(Decreto 2762 de 2001, artículo 16).

Artículo 2.2.1.4.10.5.4. Terminales de Operación Satélite, Periférica. Las obligaciones, deberes, prohibiciones y sanciones de que trata la presente Sección, se aplicarán a las Terminales de Operación Satélite, Periférica.

El Ministerio de Transporte adoptará las medidas que sean necesarias para la correcta aplicación de lo dispuesto en esta Sección en lo que se refiere a los Terminales de Operación Satélite, Periférica.

(Decreto 2028 de 2006, artículo 5° y 6°).

SUBSECCIÓN 6

Sanciones y procedimiento

Artículo 2.2.1.4.10.6.1. Sanciones a los terminales de transporte. De conformidad con lo previsto en el artículo 9° de la Ley 105 de 1993 y normas complementarias, las autoridades previstas en el artículo 2.2.1.4.10.1.1 del presente Decreto, dentro de lo que sea de su competencia, podrán sancionar a las empresas terminales de transporte que incumplan con las obligaciones señaladas en el artículo 2.2.1.4.10.4.1 del presente Decreto, con amonestación escrita o multas que oscilen entre 1 y 5 salarios mínimos legales mensuales vigentes.

En la graduación de la sanción se tendrán en cuenta la gravedad de la infracción, las circunstancias que rodearon la misma y la incidencia del hecho en la adecuada prestación del servicio público de transporte.

(Decreto 2762 de 2001, artículo 17).

Artículo 2.2.1.4.10.6.2. Procedimiento. Para garantizar el derecho de defensa y la eficacia del debido proceso, en la aplicación de las sanciones contempladas en la presente Sección, se tendrá en cuenta el procedimiento previsto en los artículos 50 y 51 de la Ley 336 de 1996 o normas posteriores que la modifiquen o sustituyan.

Parágrafo. El pago de la multa dentro del término de traslado, dará derecho a rebajarla en un cincuenta (50%) por ciento.

(Decreto 2762 de 2001, artículo 18).

Artículo 2.2.1.4.10.6.3. Sanciones a las empresas de transporte. A las empresas de transporte terrestre de pasajeros, usuarias de los terminales de transporte que incumplan con las obligaciones o incurran en las prohibiciones previstas en la presente Sección y en el manual operativo de cada terminal, les serán aplicadas las sanciones de amonestación escrita o multas que oscilan entre 1 y 5 salarios mínimos legales mensuales vigentes.

En la graduación de la sanción se tendrán en cuenta la gravedad de la infracción, las circunstancias que rodearon la misma y la incidencia del hecho en la adecuada prestación del servicio público de transporte.

Las sanciones pecuniarias a las que se refiere el presente artículo serán impuestas por el gerente de la terminal, con fundamento en el procedimiento que para este efecto se establezca en el manual operativo que regula la relación de derecho privado, existente entre este último y la empresa transportadora, siempre y cuando la comisión de la falta se produzca al interior del terminal. Lo anterior, sin perjuicio de que algunas conductas, por su naturaleza, puedan ser también objeto de investigación y sanción por parte de las autoridades de tránsito y transporte competentes.

(Decreto 2762 de 2001, artículo 19).

SUBSECCIÓN 7

Disposiciones varias

Artículo 2.2.1.4.10.7.1. Traslado de las empresas al terminal. Los Alcaldes Municipales podrán ordenar el traslado de las empresas de transporte

a los terminales, prohibiendo su funcionamiento en instalaciones particulares dentro del perímetro urbano de los respectivos municipios.

(Decreto 2762 de 2001, artículo 20).

Artículo 2.2.1.4.10.7.2. Colaboración de las autoridades de tránsito. Con el fin de contribuir al cumplimiento de las disposiciones contenidas en la presente Sección, las autoridades de transporte y tránsito nacionales y locales velarán para que las empresas transportadoras utilicen los terminales de transporte terrestre de conformidad con la presente Sección y exigirán el comprobante que acredite la cancelación de las tarifas de las tasas de uso. Igualmente controlarán que las empresas transportadoras hagan uso de las vías de salida e ingreso a los terminales y no recojan pasajeros por fuera del terminal de transporte.

(Decreto 2762 de 2001, artículo 22).

Artículo 2.2.1.4.10.7.3. Cumplimiento de las normas. Las autoridades de policía colaborarán con los gerentes de las terminales para velar por el cumplimento de las normas establecidas por esta Sección.

(Decreto 2762 de 2001, artículo 23).

CAPÍTULO 5

Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto

Artículo 2.2.1.5.1. Objeto y Principios. El presente Capítulo tiene como objeto reglamentar la habilitación de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Mixto y la prestación por parte de estas de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como son la libre competencia y la iniciativa privada, a los cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la ley y los Convenios Internacionales.

(Decreto 175 de 2001, artículo 1°).

Artículo 2.2.1.5.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente Capítulo se aplicarán integralmente a la modalidad de transporte público terrestre automotor mixto de acuerdo con los lineamientos establecidos en las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996.

(Decreto 175 de 2001, artículo 2°).

Artículo 2.2.1.5.3. Servicio público de transporte terrestre automotor mixto. Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de

transporte legalmente constituida y debidamente habilitada, a través de un contrato celebrado entre la empresa de transporte y cada una de las personas que utilizan el servicio para su traslado simultáneo con el de sus bienes o carga, en una zona de operación autorizada.

(Decreto 175 de 2001, artículo 6°, modificado por el Decreto 4190 de 2007, artículo 2°).

Artículo 2.2.1.5.4. Definiciones. Para la interpretación y aplicación del presente Capítulo, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones específicas:

• Bus abierto: vehículo con carrocería de madera, desprovisto de puertas y cuya silletería está compuesta por bancas transversales, también denominado Chiva o Bus escalera.

• Centros de abastecimiento o mercadeo: sitios de acopio de bienes que provienen de diferentes zonas de producción, para ser distribuidos en el sitio establecido por la autoridad competente.

• Demanda existente de transporte: es el número de pasajeros que necesitan movilizarse con su carga, en un recorrido y en un período determinado de tiempo.

• Demanda insatisfecha de transporte: es el número de pasajeros que no cuentan con servicio para satisfacer sus necesidades de movilización simultáneamente con su carga, dentro de un sector geográfico determinado y corresponde a la diferencia entre la demanda total existente y la oferta total autorizada y/o registrada.

• Oferta de transporte: es el número total de sillas autorizadas a las empresas para ser ofrecidas a los usuarios, en un período de tiempo y en un recorrido determinado.

• Recorrido: es el trayecto comprendido entre centros de abastecimiento y/o mercadeo y las zonas de parqueo, con características propias en cuanto a frecuencias y demás aspectos operativos.

• Zonas de parqueo: sitios fijos establecidos y debidamente demarcados de donde parten y regresan los vehículos mixtos una vez cumplido el recorrido.

(Decreto 175 de 2001, artículo 7°). **(Nota: Según el texto oficialmente publicado de este artículo, el mismo no coincide exactamente con el artículo 7º del Decreto 175 de 2001, referido.).**

SECCIÓN 1

Clasificación

Artículo 2.2.1.5.1.1. Zona de operación. Es una región geográfica que requiere del servicio público de transporte terrestre automotor mixto para garantizar el intercambio comercial y el desplazamiento de la población entre áreas de producción y centros de consumo o mercadeo unidos entre sí por vías carreteables.

(Decreto 4190 de 2007, artículo 3°).

Artículo 2.2.1.5.1.2. Clasificación de zonas de operación. Las zonas de operación según el perímetro territorial se clasifican en:

Zonas de operación metropolitana, distrital o municipal. Cuando los servicios de transporte mixto se prestan entre las veredas y su cabecera municipal o entre veredas de la misma jurisdicción.

Zonas de Operación Regional. Cuando los servicios de transporte mixto se prestan dentro de una zona geográficamente definida, integrada por varios municipios de una misma región o corredor, para satisfacer las necesidades de movilización hacia la zona de mercado, centro de acopio o abastecimiento ubicado en uno de los municipios, y desde las veredas y cabeceras municipales de los demás municipios que la integran.

Las Zonas de Operación Regional deberán ser definidas por el Ministerio de Transporte de oficio o a solicitud de los alcaldes municipales o gobernadores, según el caso.

(Decreto 4190 de 2007, artículo 4°).

SECCIÓN 2

Autoridades competentes

Artículo 2.2.1.5.2.1. Autoridades de transporte. Son autoridades de transporte competentes las siguientes:

• En la Jurisdicción Nacional o Intermunicipal: el Ministerio de Transporte.

• En la Jurisdicción Distrital y/o Municipal: los alcaldes municipales o distritales o las entidades en las que ellos deleguen tal atribución.

• En la Jurisdicción de una Área Metropolitana constituida de conformidad con la ley: la autoridad única de transporte metropolitano o los alcaldes respectivos en forma conjunta, coordinada y concertada.

Parágrafo. Las autoridades locales no podrán autorizar servicios por fuera del territorio de su jurisdicción, so pena de incurrir en causal de mala conducta.

(Decreto 175 de 2001, artículo 9°).

Artículo 2.2.1.5.2.2. Control y vigilancia. La inspección, vigilancia y control de la prestación de este servicio público en la jurisdicción nacional o intermunicipal estará a cargo de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

(Decreto 175 de 2001, artículo 10).

SECCIÓN 3

Habilitación

Artículo 2.2.1.5.3.1. Disposición general. Las empresas legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Mixto deberán solicitar y obtener habilitación para operar.

La habilitación concedida autoriza a la empresa para prestar el servicio solamente en la modalidad solicitada. Si la empresa pretende prestar el servicio de transporte en una modalidad diferente, debe acreditar ante la autoridad competente de la nueva modalidad los requisitos de habilitación exigidos.

(Decreto 175 de 2001, artículo 11).

Artículo 2.2.1.5.3.2. Empresas nuevas. Ninguna empresa nueva podrá entrar a operar hasta tanto la autoridad competente le otorgue la habilitación correspondiente y le asigne o registre los recorridos y frecuencias a servir.

Cuando las autoridades de control y vigilancia constaten la prestación del servicio sin autorización, tanto la habilitación como los servicios se negarán y la empresa solicitante no podrá presentar nueva solicitud antes de doce (12) meses.

(Decreto 175 de 2001, artículo 12).

Artículo 2.2.1.5.3.3. Requisitos. Para obtener habilitación en la modalidad de Transporte Público Terrestre Automotor Mixto, las empresas deberán acreditar los siguientes requisitos, que aseguren el cumplimiento del objetivo definido en el artículo 2.2.1.5.1 del presente decreto:

1. Solicitud dirigida a la autoridad competente, suscrita por el representante legal.

2. Certificado de existencia y representación legal expedido con una antelación máxima de treinta (30) días hábiles, en el que se determine que dentro de su objeto social desarrolla la industria del transporte.

3. Indicación del domicilio principal y relación de sus oficinas y agencias, señalando su dirección.

4. Descripción de la estructura organizacional de la empresa relacionando la preparación especializada y/o la experiencia laboral del personal administrativo, profesional, técnico y tecnólogo contratado por la empresa.

5. Certificación firmada por el representante legal sobre la existencia de los contratos de vinculación del parque automotor que no sea de propiedad de la empresa. De los vehículos propios, se indicará este hecho.

6. Relación del equipo de transporte propio, de los socios o de terceros con el cual se prestará el servicio, con indicación del nombre y número de la cédula del propietario, clase, marca, placa, modelo, número del chasis, capacidad y demás especificaciones que permitan su identificación, de acuerdo con las normas vigentes.

7. Descripción y diseño de los colores y distintivos de la empresa.

8. Certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia del programa y fondo de reposición del parque automotor.

9. Certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia del programa de revisión y de mantenimiento preventivo que desarrollará la empresa para los equipos con los cuales prestará el servicio.

10. Estados financieros básicos certificados de los dos (2) últimos años, con sus respectivas notas.

Las empresas nuevas sólo requerirán el balance general inicial.

11. Declaración de Renta de la empresa solicitante, correspondientes a los dos (2) años gravables anteriores a la presentación de la solicitud, si por ley se encuentra obligada a cumplirla.

12. Demostración de un capital pagado o patrimonio líquido de acuerdo con el valor resultante del cálculo que se haga en función de la clase de vehículo y el número de unidades fijadas en la capacidad transportadora máxima para cada uno de ellos, el cual no será inferior a doscientos (200) SMMLV, según la siguiente tabla:

Campero: 1 SMMLV

Camioneta, microbús: 2 SMMLV

Bus abierto, buseta abierta: 3 SMMLV

El Salario Mínimo Mensual Legal Vigente (SMMLV) a que se hace referencia, corresponde al vigente en el momento de cumplir el requisito.

Durante los primeros cuatro (4) meses de cada año, las empresas ajustarán este capital o patrimonio líquido de acuerdo con la capacidad transportadora máxima con la que finalizó el año inmediatamente anterior.

El capital pagado o patrimonio líquido de las empresas asociativas del sector de la economía solidaria será el precisado en la legislación cooperativa, Ley 79 de 1988, y demás normas concordantes vigentes.

La habilitación para empresas nuevas no estará sujeta al análisis de factores financieros, pero sí a la comprobación del pago del capital o patrimonio líquido exigido.

13. Copia de las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual establecidas en el presente Capítulo.

14. Comprobante de la consignación a favor de la autoridad competente por pago de los derechos correspondientes, debidamente registrada por la entidad recaudadora.

Parágrafo 1°. Las empresas que cuenten con revisor fiscal podrán suplir los requisitos establecidos en los numerales 10, 11 y 12 de este artículo con una certificación suscrita por el representante legal, el contador y el revisor fiscal, donde conste la existencia de las declaraciones de renta y de los estados financieros con sus notas y anexos, ajustados a las normas contables y tributarias en los dos (2) últimos años y el cumplimiento del capital pagado o patrimonio líquido requerido.

Con esta certificación, se deberá adjuntar copia de los dictámenes e informes y de las notas a los estados financieros, presentados a la respectiva asamblea o junta de socios, de los mismos años.

Parágrafo 2°. Las empresas nuevas deberán acreditar los requisitos establecidos en los numerales 5, 6 y 13 en un término no superior a seis (6) meses improrrogables, contados a partir de la ejecutoria de la resolución que le otorga la habilitación so pena que esta sea revocada.

(Decreto 175 de 2001, artículo 14).

Artículo 2.2.1.5.3.4. Plazo para decidir. Presentada la solicitud de habilitación, la autoridad competente dispondrá de un término no superior a noventa (90) días para decidir.

La habilitación se concederá o negará mediante resolución motivada en la que se especificará como mínimo el nombre, razón social o denominación, domicilio principal, capital pagado, patrimonio líquido, radio de acción y modalidad de la empresa.

(Decreto 175 de 2001, artículo 15).

Artículo 2.2.1.5.3.5. Vigencia de la habilitación. Sin perjuicio de las disposiciones legales contenidas en el régimen sancionatorio, la habilitación será indefinida mientras subsistan las condiciones exigidas y acreditadas para su otorgamiento.

Parágrafo. En todos aquellos casos de transformación, fusión, absorción o incorporación, la empresa comunicará de este hecho a la autoridad competente de transporte y a la Superintendencia de Puertos y Transporte, adjuntando los nuevos certificados de existencia y representación legal con el objeto de efectuar las aclaraciones y modificaciones correspondientes.

(Decreto 175 de 2001, artículo 16).

Artículo 2.2.1.5.3.6. Suministro de información. Las empresas mantendrán a disposición de la autoridad competente de transporte y de la Superintendencia de Puertos y Transporte las estadísticas, libros y demás documentos que permitan verificar la información suministrada.

(Decreto 175 de 2001, artículo 17).

Artículo 2.2.1.5.3.7. Empresas Habilitadas en vigencia de los Decretos 091 y 1558 de 1998. Las empresas que obtuvieron habilitación en vigencia del Decreto 091 de 1998 la mantendrán de manera indefinida, debiendo solamente ajustar el capital pagado o patrimonio líquido, conforme a lo dispuesto en el artículo 2.2.1.5.3.3 del presente Decreto.

(Decreto 175 de 2001, artículo 56).

SECCIÓN 4

Seguros

Artículo 2.2.1.5.4.1. Pólizas. De conformidad con los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio, las empresas de transporte público terrestre automotor mixto deberán tomar con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las ampare contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora, así:

1. Póliza de responsabilidad civil contractual, que deberá cubrir al menos los siguientes riesgos:

a) Muerte;

b) Incapacidad permanente;

c) Incapacidad temporal;

d) Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios.

El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 SMMLV, por persona.

2. Póliza de responsabilidad civil extracontractual, que deberá cubrir al menos los siguientes riesgos:

a) Muerte o lesiones a una persona;

b) Daños a bienes de terceros;

c) Muerte o lesiones a dos o más personas.

El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 SMMLV, por persona.

(Decreto 175 de 2001, artículo 18)

Artículo 2.2.1.5.4.2. Pago de la prima. Cuando el servicio se preste en vehículos que no sean de propiedad de la empresa, en el contrato de vinculación deben quedar claramente definidas las condiciones y el procedimiento mediante el cual se efectuará el recaudo de la prima correspondiente, con cargo al propietario del vehículo.

(Decreto 175 de 2001, artículo 19).

Artículo 2.2.1.5.4.3. Vigencia de los seguros. La vigencia de los seguros contemplados en este Capítulo será condición para la operación de los vehículos

vinculados legalmente a las empresas autorizadas para la prestación del servicio en esta modalidad.

La compañía de seguros que ampare a la empresa de transporte con relación a los seguros de que trata el presente Título, deberá informar a las instancias correspondientes de la autoridad competente y de la Superintendencia de Puertos y Transporte la terminación automática del contrato de seguro por mora en el pago de la prima o la revocación unilateral del mismo, dentro de los 30 días siguientes a la fecha de terminación o de revocación.

(Decreto 175 de 2001, artículo 20).

Artículo 2.2.1.5.4.4. Fondo de responsabilidad. Sin perjuicio de la obligación de obtener y mantener vigentes las Pólizas de seguros señaladas en el presente Capítulo, las empresas de transporte podrán constituir fondos de responsabilidad como mecanismo complementario para cubrir los riesgos derivados de la prestación del servicio, cuyo funcionamiento, administración, vigilancia y control lo ejercerá la Superintendencia Financiera o la entidad de inspección y vigilancia que sea competente, según la naturaleza jurídica del fondo.

(Decreto 175 de 2001, artículo 21).

Artículo 2.2.1.5.4.5. Obligatoriedad de los seguros. Las Pólizas de seguros señaladas en esta Sección se exigirán a todas las empresas que cuenten con licencia de funcionamiento o que ya se encuentren habilitadas y en todo caso, serán requisito y condición necesaria para la prestación del servicio público de transporte por parte de sus vehículos propios o vinculados.

(Decreto 175 de 2001, artículo 54).

SECCIÓN 5

Prestación del servicio

Artículo 2.2.1.5.5.1. Objeto. La presente Sección tiene por objeto determinar el procedimiento para otorgar el permiso de prestación del servicio público de transporte terrestre automotor mixto.

(Decreto 4190 de 2007, artículo 1°).

Artículo 2.2.1.5.5.2. Equipo. El servicio público de transporte terrestre automotor mixto que se autorice a partir del 29 de octubre de 2007, solo se hará en buses escalera (chivas), camionetas doble cabina y campero. Para tales efectos se entiende por:

• Bus abierto, chiva o bus escalera: vehículo automotor destinado al transporte simultáneo de personas y carga o mercancías, con carrocería de madera y silletería compuesta por bancas transversales.

• Camioneta doble cabina: vehículo automotor de cuatro puertas, destinado al transporte simultáneo de personas y de carga de conformidad con la homologación y demás disposiciones para esta clase de vehículos.

• Campero: vehículo automotor con tracción en todas sus ruedas, con capacidad hasta de nueve (9) pasajeros o tres cuartos (¾) de tonelada.

(Decreto 4190 de 2007, artículo 5°).

Artículo 2.2.1.5.5.3. Concurso. El permiso para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor mixto tanto de carácter metropolitano, distrital o municipal como regional, en zonas de operación, se efectuará mediante concurso en el que se garantice la libre concurrencia y la iniciativa privada, con arreglo a lo dispuesto en esta disposición.

El permiso otorgado es revocable e intransferible, obliga a su beneficiario a cumplir las condiciones establecidas en el acto que lo concedió y está condicionado a la obtención de la habilitación por parte de la empresa en esta modalidad de servicio en los términos establecidos en este Capítulo.

Parágrafo 1°. Cuando se trate de empresas nuevas para esta modalidad de servicio, primero deben concursar y obtener la adjudicación del servicio y posteriormente habilitarse.

Parágrafo 2°. Las empresas que obtuvieron habilitación por primera vez, entre el 5 de febrero de 2001 y el 30 de octubre de 2007, la mantendrán siempre y cuando adquieran el permiso de operación, acorde con lo dispuesto para tales efectos a partir del 30 de octubre de 2007.

(Decreto 4190 de 2007, artículo 6°).

Artículo 2.2.1.5.5.4. Término. Los permisos para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor mixto en zonas de operación, se otorgarán por un término de diez (10) años, prorrogables por un término máximo de seis (6) años, previa demostración y evaluación de la calidad del servicio.

La evaluación de la calidad del servicio estará enfocada a determinar el grado de satisfacción del usuario en términos de oportunidad, seguridad, comodidad, accesibilidad, atención de quejas y reclamos, adopción de tarifas acordes con el servicio, condiciones de operación de los vehículos, renovación o reposición del

parque automotor y optimización de los equipos de acuerdo con la demanda, entre otros.

(Decreto 4190 de 2007, artículo 7°).

Artículo 2.2.1.5.5.5. Condiciones del concurso. Para participar en el concurso no es condición previa estar habilitado como empresa de transporte mixto. Si la empresa resulta favorecida con la adjudicación del servicio, deberá solicitar y obtener la habilitación en esta modalidad de acuerdo con los requisitos y condiciones señalados en este Capítulo.

(Decreto 4190 de 2007, artículo 8°).

Artículo 2.2.1.5.5.6. Procedimiento. Para el otorgamiento del permiso de prestación del servicio mixto en las zonas de operación, se atenderá el siguiente procedimiento:

1. Determinación por parte de la autoridad competente de las necesidades y demanda insatisfecha de movilización.

2. Apertura del concurso público mediante acto administrativo debidamente motivado.

3. Evaluación de las propuestas.

4. Adjudicación de servicios.

(Decreto 4190 de 2007, artículo 9°).

Artículo 2.2.1.5.5.7. Determinación de las necesidades y demanda insatisfecha de movilización. Le corresponde a la autoridad de transporte competente determinar las necesidades y demanda insatisfecha de movilización de oficio o a petición de parte y desarrollar las medidas conducentes a su satisfacción.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte establecerá la metodología para determinar las necesidades y demanda insatisfecha de movilización.

(Decreto 4190 de 2007, artículo 10).

Artículo 2.2.1.5.5.8. Apertura del concurso público. Determinadas las necesidades y demanda insatisfecha de movilización, la autoridad competente ordenará iniciar el concurso público, el cual deberá estar precedido de los términos de referencia correspondientes.

Los términos de referencia establecerán los aspectos relativos al objeto del concurso, fecha y hora de apertura y cierre, requisitos que deben llenar los proponentes, plazo del concurso, zona(s) de operación, clase y número de vehículos, condiciones de la póliza de seriedad de la propuesta, reglas y criterios para la evaluación de las propuestas y el otorgamiento del permiso, la determinación y ponderación de los factores objetivos de selección, término para comenzar a prestar el servicio, su regulación jurídica, derechos y obligaciones de los adjudicatarios y todas las demás circunstancias de tiempo, modo y lugar que se consideren necesarias para garantizar reglas objetivas y claras.

Dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la apertura del concurso, se publicará el aviso del mismo por una sola vez, el día martes, en un diario de amplia circulación en la zona de operación que se pretende adjudicar.

Simultáneamente el aviso del concurso se publicará en la página Web que para el efecto disponga la autoridad correspondiente. Adicionalmente para las zonas de operación regional se publicará el aviso en las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte que hacen parte de la zona, y para las zonas de operación de carácter metropolitano, distrital o municipal en las alcaldías de los municipios involucrados.

Las empresas podrán presentar sus propuestas dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la publicación del aviso en el diario de amplia circulación.

(Decreto 4190 de 2007, artículo 11).

Artículo 2.2.1.5.5.9. Seriedad de la propuesta. La empresa interesada en participar en el concurso deberá presentar con la propuesta una póliza de seriedad expedida por una compañía de seguros legalmente autorizada para funcionar en Colombia, con una vigencia como mínimo igual al término del concurso y ocho meses más y por un valor asegurado mínimo de doscientos (200) salarios mínimos mensuales legales vigentes.

(Decreto 4190 de 2007, artículo 12).

Artículo 2.2.1.5.5.10. Evaluación de propuestas. La evaluación de las propuestas se hará teniendo en cuenta los siguientes factores:

A. Edad promedio del parque automotor ofrecido:

La edad promedio del parque automotor ofrecido deberá ser menor o igual que la edad base (EB) máxima que en cada caso se determine en los términos de referencia.

Para determinar el cumplimiento de este requisito se tendrá en cuenta el promedio ponderado por clase de vehículo de la edad de los equipos ofrecidos por el proponente de acuerdo con la siguiente fórmula:

Donde:

EPPO= Edad promedio ponderada del parque automotor ofrecido

Nn= Número de vehículos de edad En.

En= Edad del grupo Nn de vehículos ofrecidos. Resultado de restar del Año base en el que se realiza el concurso el año modelo del vehículo.

Para calificar este factor se les otorgará el puntaje de acuerdo con la siguiente tabla

Edad Promedio Ponderada del Parque Automotor Ofrecido (EPPO)	**Puntos a asignar**
Entre 0% y 25% de EB	100
Entre 25.01% y 50% de EB	75
Entre 50.01% y 75% de EB	50
Entre 75.01 % y 100% de EB	25
Mayor a EB	No se estima la propuesta

Parágrafo. La edad base máxima de los vehículos no podrá ser superior a veinte (20) años, excepto los camperos y buses escaleras de acuerdo con lo previsto en la Ley 276 de 1996.

B. Participación del parque automotor registrado en el servicio público mixto:

El proponente que garantice la vinculación de vehículos que vienen prestando el servicio público de transporte terrestre automotor mixto, se calificará de la siguiente manera:

Participación del Parque Automotor Registrado en el Servicio Mixto	Puntos a asignar
Mayor al 80% del PATO	100
Entre 60.01% y 80% del PATO	80
Entre 40.01% y el 60% del PATO	60
Entre 20.01% y el 40% del PATO	40
Menor o igual al 20% del PATO	20

Donde:

PATO = Parque automotor total ofrecido

C. Seguridad:

Este factor se evaluará teniendo en cuenta para ello el número de accidentes con muertos ocurridos durante el año inmediatamente anterior contado a partir de la fecha de apertura del concurso, de acuerdo con la siguiente tabla:

Número de accidentes con muertos durante el último año	Puntos a asignar
0	100
1	60
2	30
Más de 2	0

Las empresas nuevas en la modalidad mixto se calificarán con cien (100) puntos.

D. Experiencia en la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor

mixto:

La experiencia se acreditará a través del acto administrativo que le otorgó habilitación para esta modalidad y los puntos a asignar se harán conforme a la siguiente tabla:

Experiencia	Puntos a asignar
Más de 10 años	100
Más de 5 a 10 años	80
Más de 2 a 5 años	60
Más de 1 a 2 años	40
De cero (0) a un (1) año	20

E. Experiencia en la zona de operación:

La experiencia acreditada en este literal debe corresponder a la prestación de servicios de transporte mixto dentro de la zona de operación a adjudicar, quien la acredite se le asignarán cien (100) puntos.

Las empresas nuevas que tengan domicilio principal dentro de la zona de operación a adjudicar se le asignará cincuenta (50) puntos.

Las empresas nuevas con domicilio principal fuera de la zona de operación a adjudicar y los proponentes que no hayan prestado servicio público de transporte mixto en la zona de operación se calificarán con cero (0) puntos.

La experiencia relacionada de que trata el inciso primero de este literal será acreditada con las autorizaciones otorgadas en aplicación del presente Capítulo y las demás normas que han regido esta modalidad de servicio.

F. Programas para la selección, evaluación y capacitación de conductores:

Este factor se acreditará mediante certificaciones donde se demuestre que:

1. La empresa proponente aplicará para la selección de conductores el manual de perfiles y requisitos, que para el efecto establezca, incluyendo criterios de calificación de idoneidad y exámenes psicotécnicos: 30 puntos.

2. La empresa proponente aplicará un sistema de control y seguimiento a las condiciones psicotécnicas y de salud ocupacional del personal de conductores: 30 puntos.

3. La empresa proponente capacitará, dentro del año calendario siguiente al concurso, al personal de conductores con una intensidad mínima de 40 horas: 40 puntos.

Quien no acredite los anteriores requisitos se asignarán cero (o) puntos para cada uno de los numerales de este literal.

G. Naturaleza de la empresa:

Este factor se califica así:

-Empresas asociativas del sector solidario o cooperativas de transporte terrestre automotor: 10 puntos.

- Otro tipo de sociedad: 0 puntos.

(Decreto 4190 de 2007, artículo 13).

Artículo 2.2.1.5.5.11. Adjudicación del servicio. La adjudicación de la zona de operación para la prestación del servicio mixto se hará a la empresa que mayor puntaje obtenga al sumar los resultados de cada uno de los factores evaluados, ponderados de conformidad con el porcentaje de participación de la siguiente tabla:

Factores	Porcentaje Participación
A. Edad promedio del parque automotor ofrecido	10
B. Participación del parque automotor registrado en el servicio público mixto	25
C. Seguridad	10
D. Experiencia en la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor mixto	15
E. Experiencia en la zona de operación	20
F. Programas para la selección, evaluación y capacitación de conductores	10
G. Naturaleza de la empresa	10
Sumatoria	100

En caso de que dos o más empresas obtengan igual número de puntos, se le adjudicará a aquella que tenga el mayor puntaje en el factor de experiencia en la zona de operación.

De persistir el empate, se definirá a favor de la de mayor puntaje por la participación del parque automotor registrado en el servicio público mixto del parque ofrecido.

El acto de adjudicación se realizará en audiencia pública y la decisión se notificará por estrados.

Parágrafo. Contra el acto administrativo que otorga el permiso de operación, proceden los recursos de la vía gubernativa de conformidad con la Ley 1437 de 2011.

(Decreto 4190 de 2007, artículo 14).

Artículo 2.2.1.5.5.12. Iniciación de prestación del servicio. Dentro de un plazo no superior a seis (6) meses, contados a partir de la fecha de expedición del permiso, la empresa adjudicataria tiene la obligación de servir la zona de operación con las características del servicio ofrecido, por el término de diez (10) años, previa acreditación ante la autoridad competente de la existencia de los vehículos ofrecidos en la cantidad y condiciones técnicas señaladas en la propuesta.

Con un término de seis (6) meses antes del vencimiento de los diez (10) años iniciales, la empresa deberá informar a la autoridad competente su interés en continuar con la prestación de este servicio. Dentro de los cinco días siguientes a dicha información, el interesado hará pública su manifestación a través de un medio de comunicación escrito de amplia circulación en la zona de operación, de la cual deberá allegar copia a la autoridad competente. Vencido este término la administración procederá a evaluar la calidad de la prestación del servicio, para lo cual deberá implementar mecanismos de participación ciudadana y con esta tomará la decisión administrativa correspondiente. Cuando se niega la continuación en la prestación del servicio, la administración oficiosamente iniciará la apertura del concurso público.

Parágrafo. Si el adjudicatario no entra a prestar el servicio dentro del plazo señalado en el presente artículo y en las condiciones indicadas en el acto administrativo que otorga el permiso, se hará efectivo el valor de la garantía constituida para responder por la seriedad de la propuesta.

En este evento la entidad, mediante acto administrativo debidamente motivado, podrá otorgar el permiso dentro de los quince (15) días siguientes al proponente calificado en segundo lugar, siempre y cuando su propuesta sea igualmente favorable para la prestación del servicio.

(Decreto 4190 de 2007, artículo 15).

Artículo 2.2.1.5.5.13. Transporte ocasional. Los vehículos clase campero y bus escalera vinculados a las empresas de transporte habilitadas para la prestación del servicio mixto, podrán excepcionalmente efectuar viajes

ocasionales en un radio de acción distinto al autorizado, con el porte de una planilla de viaje ocasional expedida por el Ministerio de Transporte.

Parágrafo. Para dar cumplimiento a lo señalado en el presente artículo, el Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones en que se prestará el servicio.

(Decreto 4190 de 2007, artículo 16).

Nota, artículo 2.2.1.5.5.13: Ver Resolución 2433 de 2018, M. Transporte.

Artículo 2.2.1.5.5.14. Transitorio. Las empresas de transporte mixto que obtuvieron Certificado de Registro de Recorridos Mixtos, entre el 5 de febrero de 2001 y el 24 de agosto de 2006, podrán continuar transitoriamente prestando el servicio hasta tanto la autoridad competente agote el procedimiento de adjudicación de las zonas de operación en los términos de la Sección 5 de este Capítulo.

(Decreto 4190 de 2007, artículo 17).

SECCIÓN 6

Aspectos generales en la operación y en la prestación del servicio

Artículo 2.2.1.5.6.1. Convenios de colaboración empresarial. La autoridad competente autorizará convenios de colaboración empresarial bajo las figuras del consorcio, unión temporal o asociación entre empresas habilitadas, encaminados a la racionalización del uso del equipo automotor, procurando una mejor, eficiente, cómoda y segura prestación del servicio.

Los convenios se efectuarán exclusivamente sobre servicios previamente registrados o autorizados a alguna de las empresas involucradas, quien para todos los efectos continuará con la responsabilidad acerca de su adecuada prestación.

Parágrafo. En caso de terminación del convenio, cada empresa continuará prestando los servicios que tenía autorizados o registrados antes de su celebración.

(Decreto 175 de 2001, artículo 29).

Artículo 2.2.1.5.6.2. Autorización a propietarios por cancelación o negación de la habilitación. La autoridad competente podrá autorizar hasta por el término de seis (6) meses a los propietarios de los vehículos vinculados a

una empresa cuya habilitación haya sido cancelada o aquella con licencia de funcionamiento que no obtuvo habilitación, para seguir prestando el servicio público de transporte en las rutas autorizadas a la empresa.

En un término improrrogable de seis (6) meses contados a partir de la ejecutoria de la resolución que canceló la habilitación, un mínimo del 80% de los propietarios de los vehículos vinculados a la empresa podrán solicitar y obtener habilitación para operar los mismos servicios autorizados a la empresa cancelada.

(Decreto 175 de 2001, artículo 30).

Artículo 2.2.1.5.6.3. Abandono de recorridos. Se considera abandonado un recorrido cuando se disminuye injustificadamente el servicio autorizado en más de un 50% durante treinta (30) días consecutivos o cuando transcurre este término sin que la empresa inicie la prestación del servicio una vez se encuentre ejecutoriado el acto administrativo que registró el recorrido.

Cuando se compruebe que una empresa dejó de servir una ruta autorizada, la autoridad competente revocará el permiso, reducirá la capacidad transportadora autorizada o registrada y procederá a hacer efectiva la garantía contemplada en el artículo 2.2.1.5.5.12 del presente Decreto.

(Decreto 175 de 2001, artículo 31).

Artículo 2.2.1.5.6.4. Desistimiento de prestación de servicios. Cuando una empresa considere que no está en capacidad de servir total o parcialmente los servicios registrados, así lo manifestará a la autoridad competente solicitando que se decrete la vacancia de los mismos.

Decretada la vacancia, la autoridad competente reducirá la capacidad transportadora autorizada o registrada y procederá a convocar a otras empresas, si así lo considera conveniente.

(Decreto 175 de 2001, artículo 32).

SECCIÓN 7

Capacidad transportadora

Artículo 2.2.1.5.7.1. Definición. La capacidad transportadora es el número de vehículos requeridos y exigidos para la adecuada y racional prestación de los servicios autorizados y/o registrados.

Las empresas deberán acreditar como mínimo el 3% de capacidad transportadora mínima de su propiedad y/o de sus socios, que en ningún caso podrá ser inferior a un (1) vehículo, incluyéndose dentro de este porcentaje los vehículos adquiridos bajo arrendamiento financiero.

Para las empresas de economía solidaria, este porcentaje podrá demostrarse con vehículos de propiedad de sus cooperados.

Si la capacidad transportadora autorizada a la empresa se encuentra utilizada a su máximo, solamente será exigible el cumplimiento del porcentaje de propiedad de la misma, cuando a la empresa le autoricen o registren nuevos servicios.

(Decreto 175 de 2001, artículo 34).

Artículo 2.2.1.5.7.2. Fijación. La autoridad competente fijará la capacidad transportadora mínima y máxima con la cual la empresa prestará los servicios autorizados y/o registrados.

Para la fijación de nueva capacidad transportadora mínima a la empresa, por el otorgamiento o registro de nuevos servicios, se requerirá la revisión integral del plan de rodamiento a fin de determinar la necesidad real de un incremento.

La capacidad transportadora máxima no podrá ser superior a la capacidad mínima incrementada en un veinte por ciento (20%).

El parque automotor no podrá estar por fuera de los límites de la capacidad transportadora mínima y máxima fijada a la empresa.

(Decreto 175 de 2001, artículo 35).

Artículo 2.2.1.5.7.3. Cambio de clase de vehículo. Cuando las condiciones de la vía, la preferencia vehicular del usuario y las condiciones socioeconómicas de la región señalen la necesidad de modificar la clase de vehículo de los servicios autorizados o registrados a una empresa de transporte mixto, esta podrá solicitar a la autoridad competente el cambio o unificación transportadora bajo las siguientes premisas:

1. Cambio de bus o buseta abierta por bus o buseta cerrada, por camioneta doble cabina con platón o por campero, en equivalencia uno (1) a uno (1).

2. Cambio de campero por camioneta doble cabina con platón, homologadas para el servicio mixto, en equivalencia uno (1) a uno (1).

3. Cambio de campero por microbús, en equivalencia dos (2) a uno (1).

(Decreto 175 de 2001, artículo 36).

SECCIÓN 8

Vinculación y desvinculación de equipos

Artículo 2.2.1.5.8.1. Equipos. Las empresas habilitadas para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto solo podrán hacerlo con equipos registrados en el servicio público.

(Decreto 175 de 2001, artículo 37).

Artículo 2.2.1.5.8.2. Vinculación. La vinculación de un vehículo a una empresa de transporte público es la incorporación de este al parque automotor de dicha empresa.

Se formaliza con la celebración del respectivo contrato entre el propietario del vehículo y la empresa y se oficializa con la expedición de la tarjeta de operación por parte de la autoridad de transporte competente.

(Decreto 175 de 2001, artículo 38).

Artículo 2.2.1.5.8.3. Contrato de vinculación. El contrato de vinculación del equipo se regirá por las normas del derecho privado, debiendo contener como mínimo las obligaciones, derechos y prohibiciones de cada una de las partes, su término, causales de terminación y preavisos requeridos para ello, así como aquellas condiciones especiales que permitan definir la existencia de prórrogas automáticas y los mecanismos alternativos de solución de conflictos al que se sujetarán las partes.

Igualmente, el clausulado del contrato deberá contener en forma detallada los ítems que conformarán los cobros y pagos a que se comprometen las partes y su periodicidad. De acuerdo con esta, la empresa expedirá al propietario del vehículo un extracto que contenga en forma discriminada los rubros y montos, cobrados y pagados, por cada concepto.

Cuando el vehículo haya sido adquirido mediante arrendamiento financiero-leasing, el contrato de vinculación lo suscribirá el poseedor del vehículo o locatario, previa autorización expresa del represente legal de la sociedad de leasing.

Los vehículos que sean de propiedad de la empresa habilitada, se entenderán vinculados a la misma sin que para ello sea necesario la celebración del contrato de vinculación.

(Decreto 175 de 2001, artículo 39).

Artículo 2.2.1.5.8.4. Desvinculación de común acuerdo. Cuando exista acuerdo para la desvinculación del vehículo, la empresa y el propietario de manera conjunta, informarán por escrito de esta decisión a la autoridad competente, quien procederá a efectuar el trámite correspondiente, cancelando la respectiva tarjeta de operación.

(Decreto 175 de 2001, artículo 40).

Artículo 2.2.1.5.8.5. Desvinculación administrativa por solicitud del propietario. Vencido el contrato de vinculación, cuando no exista acuerdo entre las partes, el propietario del vehículo podrá solicitar a la autoridad competente su desvinculación, invocando alguna de las siguientes causales imputables a la empresa:

1. Trato discriminatorio en el plan de rodamiento señalado por la empresa.

2. El cobro de sumas de dinero por conceptos no pactados en el contrato de vinculación.

3. No gestionar oportunamente los documentos de transporte, a pesar de haber reunido la totalidad de requisitos exigidos en la presente Sección o en los reglamentos.

Parágrafo. El propietario interesado en la desvinculación del vehículo no podrá prestar sus servicios en otra empresa hasta tanto no se haya autorizado la desvinculación.

(Decreto 175 de 2001, artículo 41).

Artículo 2.2.1.5.8.6. Desvinculación administrativa por solicitud de la empresa. Vencido el contrato de vinculación, cuando no exista acuerdo entre las partes, el representante legal de la empresa podrá solicitar a la autoridad competente su desvinculación, invocando alguna de las siguientes causales imputables al propietario del vehículo:

1. No cumplir con el plan de rodamiento registrado por la empresa ante la autoridad competente.

2. No acreditar oportunamente ante la empresa la totalidad de los requisitos exigidos en la presente Sección o en los reglamentos para el trámite de los documentos de transporte.

3. No cancelar oportunamente a la empresa las sumas pactadas en el contrato de vinculación.

4. Negarse a efectuar el mantenimiento preventivo del vehículo, de acuerdo con el programa señalado por la empresa.

5. No efectuar los aportes obligatorios al Fondo de Reposición de la empresa.

Parágrafo 1°. La empresa a la cual está vinculado el vehículo, tiene la obligación de permitir que continúe trabajando en la misma forma como lo venía haciendo hasta que se decida sobre la desvinculación.

Parágrafo 2°. Si con la desvinculación que autorice la autoridad competente se afecta la capacidad transportadora mínima exigida a la empresa, esta tendrá un plazo de seis (6) meses improrrogables, contados a partir de la ejecutoria de la resolución correspondiente, para suplir esta deficiencia en su parque automotor.

Si en ese plazo no sustituye el vehículo, se procederá a ajustar la capacidad transportadora de la empresa, reduciéndola en esta unidad.

(Decreto 175 de 2001, artículo 42).

Artículo 2.2.1.5.8.7. Procedimiento para la desvinculación administrativa. Para efecto de la desvinculación administrativa establecida en los artículos anteriores se observará el siguiente procedimiento:

1. Petición elevada ante la autoridad competente, indicando las razones por las cuales solicita la desvinculación, adjuntando copia del contrato de vinculación y las pruebas respectivas.

2. Traslado de la solicitud de desvinculación al propietario del vehículo o al representante legal de la empresa, según el caso, por el término de cinco (5) días para que presente por escrito sus descargos y las pruebas que pretende hacer valer.

3. Decisión dentro de los quince (15) días siguientes, mediante resolución motivada.

La resolución que ordena la desvinculación del vehículo, proferida por la autoridad competente remplazará el paz y salvo que debe expedir la empresa, sin perjuicio de las acciones civiles y comerciales que se desprenden del contrato de vinculación suscrito entre las partes.

(Decreto 175 de 2001, artículo 43).

Artículo 2.2.1.5.8.8. Pérdida, hurto o destrucción total. En el evento de pérdida, hurto o destrucción total del vehículo, su propietario tendrá derecho a reemplazarlo por otro, bajo el mismo contrato de vinculación, dentro del término de un (1) año contado a partir de la fecha en que ocurrió el hecho. Si el contrato de vinculación vence antes de este término, se entenderá prorrogado hasta el cumplimiento del año.

Para efectos de la capacidad transportadora mínima exigida a la empresa, durante este período no se tendrá en cuenta la falta del vehículo.

(Decreto 175 de 2001, artículo 44).

Artículo 2.2.1.5.8.9. Cambio de empresa. La empresa a la cual se vinculará el vehículo debe acreditar ante la autoridad competente los requisitos establecidos en el artículo 2.2.1.5.9.5 del presente Decreto, adicionando el paz y salvo de la empresa de la cual se desvincula o el pronunciamiento de la autoridad administrativa o judicial competente.

La autoridad competente verificará la existencia de disponibilidad de la capacidad transportadora de la empresa a la cual se pretende vincular el vehículo y expedirá la respectiva tarjeta de operación.

(Decreto 175 de 2001, artículo 45).

SECCIÓN 9

Tarjeta de operación

Artículo 2.2.1.5.9.1. Definición. La tarjeta de operación es el documento único que autoriza a un vehículo automotor para prestar el servicio público de transporte mixto bajo la responsabilidad de una empresa, de acuerdo con los servicios a esta autorizados y/o registrados.

(Decreto 175 de 2001, artículo 46).

Artículo 2.2.1.5.9.2. Expedición. La autoridad competente expedirá la tarjeta de operación únicamente a los vehículos legalmente vinculados a las empresas de transporte público debidamente habilitadas, de acuerdo con la capacidad transportadora fijada a cada una de ellas.

(Decreto 175 de 2001, artículo 47).

Artículo 2.2.1.5.9.3. Vigencia de la tarjeta de operación. La tarjeta de operación se expedirá por el término de dos (2) años y podrá modificarse o

cancelarse si cambian las condiciones exigidas a la empresa para el otorgamiento de la habilitación.

(Decreto 175 de 2001, artículo 48).

Artículo 2.2.1.5.9.4. Contenido. La tarjeta de operación contendrá al menos, los siguientes datos:

1. De la empresa: razón social o denominación, sede y radio de acción.

2. Del vehículo: clase, marca, modelo, número de la placa, capacidad y combustible.

3. Otros: nivel de servicio, fecha de vencimiento, numeración consecutiva y firma de la autoridad que la expide.

Parágrafo. La tarjeta de operación deberá ajustarse como mínimo a la ficha técnica que para el efecto establezca el Ministerio de Transporte.

(Decreto 175 de 2001, artículo 49).

Artículo 2.2.1.5.9.5. Requisitos para su obtención o renovación. Para obtener o renovar la tarjeta de operación, la empresa acreditará ante la autoridad competente los siguientes documentos:

1. Solicitud suscrita por el representante legal, adjuntando la relación de los vehículos, discriminados por clase y por nivel de servicio, indicando los datos establecidos en el numeral 2 del artículo anterior, para cada uno de ellos.

En caso de renovación, duplicado o cambio de empresa, se indicará el número de las tarjetas de operación anteriores.

2. Certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia de los contratos de vinculación vigentes de los vehículos que no son de propiedad de la empresa.

3. Fotocopia de las licencias de tránsito de los vehículos.

4. Fotocopia de las Pólizas vigentes del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, de cada vehículo.

5. Constancia de las revisiones técnico-mecánicas vigentes, a excepción de los vehículos último modelo.

6. Certificación expedida por la compañía de seguros en la que conste que el vehículo está amparado por las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual de la empresa solicitante.

7. Comprobante de la consignación a favor de la autoridad competente por pago de los derechos correspondientes, debidamente registrada por la entidad recaudadora.

Parágrafo. En caso de duplicado por pérdida, la tarjeta de operación que se expida no podrá tener una vigencia superior a la de la tarjeta originalmente autorizada.

(Decreto 175 de 2001, artículo 50).

Artículo 2.2.1.5.9.6. Obligación de gestionarla. Es obligación de las empresas gestionar las tarjetas de operación de la totalidad de su parque automotor y de entregarlas oportunamente a sus propietarios, debiendo solicitar su renovación por lo menos con dos (2) meses de anticipación a la fecha de vencimiento.

En ningún caso la empresa podrá cobrar suma alguna por la realización de este trámite.

Dentro de los diez (10) días siguientes a la entrega de las nuevas tarjetas de operación, la empresa deberá devolver a la autoridad competente los originales de las tarjetas vencidas o del cambio de empresa.

(Decreto 175 de 2001, artículo 51).

Artículo 2.2.1.5.9.7. Obligación de portarla. El conductor del vehículo deberá portar el original de la tarjeta de operación y presentarla a la autoridad competente que la solicite.

(Decreto 175 de 2001, artículo 52).

Artículo 2.2.1.5.9.8. Retención. Las autoridades de tránsito y transporte sólo podrán retener la tarjeta de operación en caso de vencimiento de la misma, debiendo remitirla a la autoridad que la expidió, para efectos de la apertura de la investigación correspondiente.

(Decreto 175 de 2001, artículo 53).

SECCIÓN 10

Servicio público de transporte terrestre automotor mixto en motocarro

Artículo 2.2.1.5.10.1. Objeto. La presente Sección tiene por objeto reglamentar la habilitación de las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor mixto en vehículos clase motocarro y el procedimiento para otorgar el permiso para la prestación de dicho servicio público de forma eficiente, segura, oportuna y económica, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores de transporte tales como la libre competencia y la iniciativa privada.

(Decreto 4125 de 2008, artículo 1°).

Artículo 2.2.1.5.10.2. Servicio público de transporte terrestre automotor mixto en motocarro. Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada y autorizada, a través de un contrato celebrado entre la empresa de transporte y cada una de las personas que utilizan el servicio para su traslado simultáneo con el de sus bienes o carga del sector veredal al centro urbano de acopio dentro de la jurisdicción de un municipio.

(Decreto 4125 de 2008, artículo 2°).

SUBSECCIÓN 1

Habilitación y prestación del servicio

Artículo 2.2.1.5.10.1.1. Población. En los municipios del territorio nacional con población total inferior a 50.000 habitantes, el servicio público de transporte mixto veredal podrá prestarse en motocarros a través de empresas o cooperativas legalmente constituidas y habilitadas en el municipio correspondiente que tengan por objeto único el transporte, en las cuales los propietarios del parque automotor de motocarros sean dueños del ciento por ciento (100%) de la empresa.

Parágrafo. El servicio público de transporte en motocarro se autorizará para el radio de acción municipal. Excepcionalmente, cuando la prestación del servicio de transporte sea insuficiente o precaria en zonas de operación conformadas por varios municipios del territorio nacional con población total inferior a 50.000 habitantes, el Ministerio de Transporte podrá autorizar la prestación del servicio público de transporte en motocarro, en las condiciones y mediante el mismo procedimiento previsto en la presente Sección.

(Decreto 4125 de 2008, artículo 3°).

Artículo 2.2.1.5.10.1.2. Requisitos para la habilitación. Las personas jurídicas interesadas en obtener habilitación para la prestación del servicio público de transporte mixto en motocarro a las que se refiere el artículo anterior, deberán cumplir con los siguientes requisitos:

1. Solicitud dirigida a la autoridad de transporte competente suscrita por el representante legal.

2. Certificado de existencia y representación legal, expedido con una antelación máxima de 30 días hábiles.

3. Descripción de la estructura organizacional de la empresa relacionando la preparación especializada y/o la experiencia laboral del personal administrativo profesional, técnico y tecnológico contratado por la empresa.

4. Relación del equipo de transporte con indicación del nombre y número de cédula del propietario, clase, marca, placa, modelo y demás especificaciones que permitan su identificación de acuerdo con las normas vigentes.

5. Descripción y diseño de los distintivos de la empresa.

6. Certificación suscrita por el representante legal sobre la implantación de programas de revisión y mantenimiento de los equipos, sistemas de abastecimiento de combustible y los mecanismos de protección de pasajeros y carga.

7. Balance general a la fecha de solicitud firmado por el representante legal certificado por contador público y revisor fiscal si de conformidad con la ley está obligado a tenerlo.

8. Demostración de un capital pagado o patrimonio líquido, de un (1) salario mínimo mensual legal vigente por cada motocarro que haga parte de la capacidad transportadora de la empresa.

9. Comprobante de la consignación a favor de la autoridad de transporte competente por el pago de los derechos que se causen, debidamente registrado por la entidad recaudadora.

(Decreto 4125 de 2008, artículo 4°).

Artículo 2.2.1.5.10.1.3. Trámite de habilitación. La autoridad competente dispondrá de un término no superior a 90 días para decidir sobre la solicitud de habilitación. La habilitación se concederá mediante resolución motivada en la que se especificará como mínimo el nombre, razón social o denominación,

domicilio personal, capital pagado, patrimonio líquido, radio de acción y modalidad de la empresa.

(Decreto 4125 de 2008, artículo 5°).

Artículo 2.2.1.5.10.1.4. Homologación. La prestación del servicio público de transporte mixto en motocarro, deberá efectuarse con equipos homologados conforme a las características y especificaciones técnicas y de seguridad que determine el Ministerio de Transporte.

(Decreto 4125 de 2008, artículo 6°).

Artículo 2.2.1.5.10.1.5. Acceso al servicio. El permiso para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor mixto en motocarro se otorgará mediante concurso público en el que se garantice la libre concurrencia y la iniciativa privada, con arreglo a lo dispuesto en la presente Sección.

El permiso es revocable e intransferible y obliga a su beneficiario a cumplir las condiciones establecidas en el acto que lo concedió.

Para participar en el concurso no es condición previa estar habilitado como empresa de transporte mixto en motocarro. En todo caso, si la empresa resulta favorecida con la adjudicación del servicio, deberá solicitar y obtener habilitación en esta modalidad de acuerdo con los requisitos y condiciones señalados en esta Sección.

(Decreto 4125 de 2008, artículo 7°).

Artículo 2.2.1.5.10.1.6. Estudios previos de oferta y demanda. La autoridad municipal de transporte competente deberá elaborar los estudios de oferta y demanda de necesidades del servicio, de acuerdo con la metodología establecida por el Ministerio de Transporte para tales efectos.

Cuando los estudios determinen que existe demanda insatisfecha del servicio, la autoridad competente elaborará los términos de referencia correspondientes los cuales establecerán los aspectos relativos al objeto del concurso, fecha y hora de apertura y cierre, requisitos que deben llenar los proponentes, plazo del concurso, clase y número de vehículos, condiciones de la póliza de seriedad de la propuesta, reglas y criterios para la evaluación de las propuestas y el otorgamiento del permiso, la determinación y ponderación de los factores objetivos de selección, derechos y obligaciones de los adjudicatarios y todas las demás circunstancias de tiempo, modo y lugar que se consideren necesarias para garantizar reglas objetivas y claras.

(Decreto 4125 de 2008, artículo 8°).

Artículo 2.2.1.5.10.1.7. Apertura del concurso público. Una vez aprobados los estudios previos y los términos de referencia la autoridad competente ordenará iniciar el concurso público.

Dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la apertura del concurso, se publicará el aviso del mismo por una sola vez, el día martes, en un diario de circulación local o en el medio idóneo para publicar los actos del municipio.

Las empresas presentarán sus propuestas dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la publicación del aviso.

(Decreto 4125 de 2008, artículo 10).

Artículo 2.2.1.5.10.1.8. Seriedad de la propuesta. La empresa interesada en participar en el concurso deberá presentar con la propuesta una póliza expedida por una compañía de seguros legalmente autorizada que garantice las obligaciones surgidas de la propuesta hasta su adjudicación, con una vigencia como mínimo igual al término del concurso y cuatro meses más y por un valor asegurado mínimo de cien (100) salarios mínimos mensuales legales vigentes.

La póliza se deberá ampliar cuando se extienda el término para adelantar el concurso.

(Decreto 4125 de 2008, artículo 11).

Artículo 2.2.1.5.10.1.9. Evaluación de propuestas. La evaluación de las propuestas se hará de acuerdo con los criterios objetivos del concurso, que en cada caso se determinen en los términos de referencia.

El acto de adjudicación se expedirá en audiencia pública mediante acto administrativo motivado que se notificará en los términos del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Parágrafo. Contra el acto administrativo que otorga el acto de adjudicación, proceden los recursos de la vía gubernativa de conformidad con el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

(Decreto 4125 de 2008, artículo 12).

Artículo 2.2.1.5.10.1.10. Prestación del servicio. Las empresas adjudicatarias que cuenten con habilitación vigente dentro de un plazo no superior a tres (3) meses, contados a partir de la fecha de expedición del permiso, deberán iniciar la prestación del servicio por el término de tres (3) años, previa acreditación ante la autoridad competente de la existencia de los vehículos en la cantidad y las demás condiciones de la propuesta.

Las empresas adjudicatarias que no cuenten con habilitación, tendrán un plazo máximo de cuatro (4) meses para obtener habilitación e iniciar la prestación del servicio, contados a partir de la ejecutoria del acto de autorización del permiso.

Si el adjudicatario no entra a prestar el servicio dentro del plazo señalado en el presente artículo, se hará efectivo el valor de la garantía constituida para responder por la seriedad de la propuesta.

En este evento la entidad, dentro de los quince (15) días siguientes mediante acto administrativo debidamente motivado, podrá otorgar el permiso al proponente calificado en segundo lugar, siempre y cuando su propuesta cumpla con las condiciones establecidas en los términos de referencia para la prestación del servicio.

(Decreto 4125 de 2008, artículo 13).

Artículo 2.2.1.5.10.1.11. Renovación del permiso. La empresa deberá informar a la autoridad competente su interés en continuar con la prestación de este servicio, dentro de los seis (6) meses anteriores al vencimiento del permiso. Dentro de los cinco días siguientes a que se radique el documento en que el operador manifieste su interés, este hará pública su manifestación a través de un medio de comunicación escrito de amplia circulación local, de lo cual deberá allegar copia a la autoridad competente. Surtido el trámite anterior, la autoridad competente evaluará la calidad de la prestación del servicio para lo cual deberá implementar mecanismos de participación ciudadana para efectos de adoptar la decisión administrativa correspondiente. En caso de negarse la renovación del permiso, la autoridad competente iniciará de oficio la apertura del concurso público.

(Decreto 4125 de 2008, artículo 14).

Artículo 2.2.1.5.10.1.12. Propiedad de los equipos. La prestación del servicio público de transporte en motocarro sólo podrá realizarse por la empresa a través del propietario del equipo para lo cual deberá acreditar los siguientes requisitos dentro de los términos previstos para iniciar la prestación del servicio, según el caso:

1. Relación del equipo automotor con el que se prestará el servicio, con indicación del nombre y cédula del propietario, clase, marca, placa, modelo, número de chasis, capacidad, y demás especificaciones que permitan su identificación de acuerdo con las normas vigentes.

2. Copia de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas en la presente Sección.

(Decreto 4125 de 2008, artículo 15).

Artículo 2.2.1.5.10.1.13. Color de los equipos y tarjeta de operación. Los vehículos motocarro autorizados para la prestación del servicio público de transporte mixto deberán ser en su totalidad pintados en color blanco sin propaganda o publicidad alguna y para la operación de los mismos se requerirá la obtención de la tarjeta de operación.

Para efectos del otorgamiento de la tarjeta de operación para esta modalidad de servicio se tendrán en cuenta los requisitos previstos en los artículos 2.2.1.5.9.1 a 2.2.1.5.9.8 del presente decreto.

(Decreto 4125 de 2008, artículo 16).

Artículo 2.2.1.5.10.1.14. Capacidad transportadora. La capacidad transportadora es el número de vehículos requeridos y exigidos para la adecuada y racional prestación de los servicios autorizados.

La autoridad competente fijará la capacidad transportadora mínima y máxima con la cual la empresa prestará los servicios autorizados.

La capacidad transportadora máxima no podrá ser superior a la capacidad mínima incrementada en un veinte por ciento (20%). El parque automotor no podrá exceder los límites de la capacidad transportadora.

El incremento de la capacidad transportadora estará supeditado a la adjudicación de nuevos servicios.

(Decreto 4125 de 2008, artículo 17).

Artículo 2.2.1.5.10.1.15. Seguros. De conformidad con los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio, las empresas de transporte público terrestre automotor mixto en motocarro deberán tomar con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las ampare contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora, así:

1. Póliza de responsabilidad civil contractual, que deberá cubrir al menos los siguientes riesgos:

a) Muerte;

b) Incapacidad permanente;

c) Incapacidad temporal;

d) Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios.

El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 SMMLV, por persona.

2. Póliza de responsabilidad civil extracontractual, que deberá cubrir al menos los siguientes riesgos:

a) Muerte o lesiones a una o más personas;

b) Daños a bienes de terceros.

El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 SMMLV, por persona.

(Decreto 4125 de 2008, artículo 18).

Artículo 2.2.1.5.10.1.16. Vigencia de los seguros. La vigencia de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual será condición para la operación de los vehículos vinculados legalmente a las empresas autorizadas para la prestación del servicio en esta modalidad.

La compañía de seguros que ampare a la empresa de transporte con relación a los seguros de que trata la presente Subsección, deberá informar a las autoridades competentes la terminación automática del contrato de seguro por mora en el pago de la prima o la revocación unilateral del mismo, dentro de los 30 días hábiles siguientes a la fecha de terminación o de revocación, según el caso.

(Decreto 4125 de 2008, artículo 19).

SUBSECCIÓN 2

Sanciones a empresas que prestan el servicio público de transporte terrestre automotor mixto en motocarro y propietarios de equipos

Artículo 2.2.1.5.10.2.1. Sanciones. En desarrollo del artículo 9 de la Ley 105 de 1993 y de los artículos 44, 45 y 46 de la Ley 336 de 1996, el régimen de sanciones por infracción a las normas de transporte público terrestre automotor mixto en motocarro y propietarios de equipos, son las siguientes:

1. Serán sancionadas con amonestación escrita, las empresas que prestan el servicio público de transporte mixto en motocarro, del radio de acción municipal que incurran en las siguientes infracciones:

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

• No mantener actualizada la relación del equipo con el cual se presta el servicio.

2. Serán sancionadas con multa de uno (1) a setecientos (700) salarios mínimos mensuales legales vigentes las empresas que prestan el servicio público de transporte mixto en motocarro, del radio de acción municipal que incurra en las siguientes infracciones:

• Permitir la operación de los vehículos autorizados sin portar los colores autorizados.

• Permitir la prestación del servicio con vehículos sin tarjeta de operación o cuando esta se encuentra vencida.

• No gestionar, obtener y suministrar oportunamente los documentos que sustentan la operación de los equipos cuando el propietario del equipo haya entregado dentro de los términos legales a la empresa la documentación requerida para dicho trámite.

• Cobrar a los propietarios de los equipos mayor valor por concepto de pagos de la prima de seguros de responsabilidad civil contractual y el extracontractual al facturado por la compañía de seguros.

• Exigir sumas de dinero por la desvinculación o por la expedición de paz y salvo.

• Permitir la prestación del servicio en vehículos sin portar los seguros de responsabilidad civil.

• Retener por obligaciones contractuales o sin justa causa legal los documentos que sustentan la operación del servicio.

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

• Negarse sin justa causa a expedir el paz y salvo.

• Vincular a la empresa o permitir la prestación del servicio en vehículos no homologados para este servicio.

• Permitir la operación de los equipos por personas no idóneas.

3. Serán sancionados con amonestación escrita los propietarios que prestan el servicio público de transporte mixto en motocarro, del radio de acción municipal, con amonestación escrita por las siguientes infracciones:

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

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

4. Serán sancionados con multa de uno (1) a setecientos (700) salarios mínimos mensuales legales vigentes los propietarios que prestan el servicio público de transporte mixto en motocarro, del radio de acción municipal, por las siguientes infracciones:

• Negarse a prestar el servicio sin justa causa.

• No retirar los logotipos de la empresa de la cual se desvincula.

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

• No cumplir con las condiciones de seguridad.

(Decreto 4125 de 2008, artículo 20).

Artículo 2.2.1.5.10.2.2. Sanciones máximas. En los casos de incremento o disminución de las tarifas cuando estas se encuentran reguladas, o en los casos de prestación de servicios no autorizados, en estos eventos se impondrá el máximo de la multa permitida (setecientos -700- salarios mínimos mensuales legales vigentes).

(Decreto 4125 de 2008, artículo 21).

Artículo 2.2.1.5.10.2.3. Incumplimiento. Cuando el sujeto de sanción no haya dado cumplimiento a la amonestación escrita dentro de los 30 días siguientes de la ejecutoria del acto administrativo que la impuso, será sancionado con uno (1) a setecientos (700) salarios mínimos mensuales legales vigentes.

(Decreto 4125 de 2008, artículo 22).

Artículo 2.2.1.5.10.2.4. Graduación de la sanción. Para efectos de la graduación de la sanción se tendrá en cuenta el grado de perturbación del servicio público de transporte y las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que se cometió la infracción. Para este efecto, se tendrá en consideración los

daños ocasionados a la infraestructura de transporte, el riesgo a la integridad y vida de las personas, a los bienes que se transportan y los perjuicios causados a los mismos.

(Decreto 4125 de 2008, artículo 23).

Artículo 2.2.1.5.10.2.5. Inmovilización. La inmovilización o retención de los vehículos de que trata la presente Sección, se hará con arreglo a lo dispuesto en el artículo 49 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con el trámite previsto en los artículos 2.2.1.8.2.1 al 2.2.1.8.2.4 del Capítulo 8, Título1, Parte 2 del Libro 2 del presente decreto.

(Decreto 4125 de 2008, artículo 24).

Artículo 2.2.1.5.10.2.6. Suspensión. La suspensión de los permisos de operación o la habilitación y el procedimiento para imponer las sanciones de transporte, se efectuará de acuerdo con lo previsto en los artículos 44 a 50 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con el trámite previsto en los artículos 2.2.1.8.1.13.1, 2.2.1.8.1.13.2, 2.2.1.8.2.4, 2.2.1.8.2.5 del Capítulo 8, Título 1, Parte 2, Libro 2 del presente decreto.

(Decreto 4125 de 2008, artículo 25).

SUBSECCIÓN 3

Disposiciones finales

Artículo 2.2.1.5.10.3.1. Tarifas. Compete a las autoridades locales la fijación de las tarifas de servicio público de transporte terrestre automotor mixto en motocarro, las cuales se establecerán con sujeción a la realización de los estudios de costos a la canasta del transporte, como mínimo en cada año y de conformidad con las políticas y los criterios fijados por el Ministerio de Transporte.

Parágrafo. En aquellos municipios donde no se efectúen los estudios de costos de que trata el presente artículo, el incremento de las tarifas no podrá ser superior a la meta de inflación definida por el Banco de la República, para el respectivo año.

(Decreto 4125 de 2008, artículo 26).

Artículo 2.2.1.5.10.3.2. Prohibición. Ningún vehículo particular acondicionado o adquirido de fábrica como tal, podrá prestar el servicio público terrestre automotor mixto en motocarro.

Parágrafo. El acondicionamiento de motocicleta a motocarro deberá efectuarse de acuerdo con las especificaciones y condiciones técnicas y de seguridad que establezca el Ministerio de Transporte.

(Decreto 4125 de 2008, artículo 27). **(Nota: Según el texto oficialmente publicado de este artículo, el mismo no coincide exactamente con el del artículo 27 del Decreto 4125 de 2008, referido.).**

CAPÍTULO 6

Servicio público de transporte terrestre automotor especial

Artículo 2.2.1.6.1. Objeto y principios. El presente Capítulo tiene como objeto reglamentar la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial y establecer los requisitos que deben cumplir las empresas interesadas en obtener y mantener la habilitación en ésta modalidad, las cuales deberán operar de forma eficiente, segura, oportuna y económica, cumpliendo con los principios rectores del transporte como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a las cuales solamente se les aplicarán las restricciones establecidas por la ley y los Convenios Internacionales.

(Decreto 348 de 2015, artículo 1°).

Artículo 2.2.1.6.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente Capítulo se aplicarán integralmente a la modalidad del Transporte Público Terrestre Automotor Especial, en todo el territorio nacional, de acuerdo con los lineamientos establecidos en las Leyes 105 de 1993, 336 de 1996 y 300 de 1996, modificada por las Leyes 1101 de 2006 y 1558 de 2012 y las demás que las modifiquen, adicionen o sustituyan.

(Decreto 348 de 2015, artículo 2°).

Artículo 2.2.1.6.3. Transporte público, transporte privado y actividad trasportadora. Para efectos del presente Capítulo se entenderá por transporte público lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley 105 de 1993 y por transporte privado y por actividad transportadora lo señalado en los artículos 5 y 6 de la Ley 336 de 1996.

(Decreto 348 de 2015, artículo 3°).

Artículo 2.2.1.6.4. Modificado por el Decreto 431 de 2017, artículo 1º. 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 se definen en el presente capítulo.

Parágrafo 1°. La prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial se realizará previa la suscripción de un contrato entre la empresa de transporte habilitada para esta modalidad y la persona natural o jurídica contratante que requiera el servicio. El contrato deberá contener, como mínimo, las condiciones, obligaciones y deberes pactados por las partes, de conformidad con las formalidades previstas por el Ministerio de Transporte y lo señalado en el presente capítulo.

Los contratos suscritos para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial deberán ser reportados a la Superintendencia de Puertos y Transporte y al Sistema de Información que para el efecto establezca el Ministerio de Transporte, con la información y en los términos que este determine.

Parágrafo 2°. El transporte especial de pasajeros, en sus diferentes servicios, no podrá contratarse ni prestarse a través de operadores turísticos, salvo en aquellos casos en los que el operador turístico esté habilitado como empresa de transporte especial.

Artículo 2.2.1.6.5. Definiciones. Para la interpretación y aplicación del presente Capítulo, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones específicas:

• Paz y salvo: es el documento gratuito que expide la empresa a solicitud del propietario o locatario del vehículo, en el que consta la inexistencia de obligaciones derivadas exclusivamente del contrato de administración de flota.

• Plan de rodamiento: es la programación para la utilización plena de los vehículos vinculados a una empresa para que de manera racional y equitativa cubran la totalidad de los servicios, contemplando el mantenimiento de los mismos.

(Decreto 348 de 2015, artículo 5°). **(Nota: Según el texto oficialmente publicado de este artículo, el mismo no coincide exactamente con el del artículo 5º del Decreto 348 de 2015, referido.).**

SECCIÓN 1

Autoridades competentes

Artículo 2.2.1.6.1.1. Autoridad de transporte. Para todos los efectos a que haya lugar, el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial será regulado y autorizado por el Ministerio de Transporte.

(Decreto 348 de 2015, artículo 6°).

Artículo 2.2.1.6.1.2. Inspección, vigilancia y control. La inspección, vigilancia y control de la prestación del Servicio Público de Transporte terrestre Automotor Especial estará a cargo de la Superintendencia de Puertos y Transporte o la entidad que la sustituya o haga sus veces.

Parágrafo 1°. Modificado por el Decreto 431 de 2017, artículo 2º. El control operativo de los vehículos estará a cargo de las autoridades de tránsito competentes, a través de su personal especializado.

La Superintendencia de Puertos y Transporte o la entidad que la sustituya o ejerza sus funciones, por medio de personal debidamente identificado, podrá participar en los operativos que realicen las autoridades de tránsito.

Parágrafo 2°. Modificado por el Decreto 431 de 2017, artículo 2º. Cuando los municipios no cuenten con personal operativo de control propio o por convenio, la Policía Nacional, a través de su personal especializado, deberá realizar los correspondientes operativos de control, en ejercicio de la competencia a prevención, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3°, parágrafo 4°, de la Ley 769 de 2002.

SECCIÓN 2

Prestación del servicio

Artículo 2.2.1.6.2.1. Radio de acción. El radio de acción de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial será de carácter Nacional.

(Decreto 348 de 2015, artículo 8°).

Artículo 2.2.1.6.2.2. Modificado por el Decreto 478 de 2021, artículo 1º. Tiempo de uso de los vehículos. El tiempo de uso de los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial será de veinte (20) años contados a partir del 31 de diciembre del año modelo del vehículo.

El parque automotor que cumpla el tiempo de uso debe ser sometido a desintegración física total y podrá ser objeto de reposición por uno nuevo de la misma clase o por uno nuevo de diferente clase, evento en el cual se deberán garantizar las equivalencias entre el número de sillas del vehículo desintegrado y el vehículo nuevo a ingresar, de conformidad con lo que para tal efecto disponga el Ministerio de Transporte.

Los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, registrados a partir del 14 de marzo de 2017, solo podrán prestar el servicio escolar por dieciséis (16) años, contados a partir del31 de diciembre del año modelo del vehículo. Vencido el tiempo de uso antes establecido, podrán continuar prestando el servicio en los otros grupos de usuarios de la modalidad tales como turismo, empleados, servicios de salud y grupo específicos de usuarios, hasta alcanzar los veinte (20) años de uso, momento en el cual deberán ser objeto de desintegración física total.

Parágrafo 1°. Los vehículos matriculados con anterioridad al14 de marzo de 2017 podrán continuar prestando el servicio de transporte escolar hasta los veinte (20) años de uso, contados a partir del 31 de diciembre del año modelo del vehículo.

Parágrafo 2°. Los vehículos matriculados con anterioridad al 30 de mayo de 2020, fecha en que finalizó la primera vigencia de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social mediante Resolución 385 del 12 de marzo de 2020, como consecuencia de la pandemia ocasionada por el Coronavirus COVID-19, contarán con un tiempo de uso de cuatro (4) años adicional al establecido en el presente artículo. La presente disposición no aplicará para los vehículos que debían ser desintegrados con anterioridad a la declaratoria de la referida emergencia.

La presente disposición también será aplicable a los vehículos que cumplieron el tiempo de uso entre el 12 de marzo de 2020 y la fecha de entrada en vigencia de la presente modificación.

Artículo 2.2.1.6.2.3. Modificado por el Decreto 431 de 2017, artículo 4º. Desintegración física total. Los vehículos automotores que cumplan su tiempo de uso en el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial deberán ser objeto de desintegración física total y no podrán movilizarse por las vías públicas o privadas abiertas al público. En caso de incumplimiento, las autoridades de control deberán proceder de conformidad con las normas sancionatorias que rigen la materia.

Parágrafo. Para la entrega del vehículo, la autoridad de tránsito competente exigirá la suscripción de un acta en la cual el propietario o locatario se compromete a desplazarlo de manera inmediata a la entidad desintegradora, con el fin de iniciar el proceso de desintegración y cancelación del registro.

Lo anterior, sin perjuicio de lo establecido en el parágrafo del artículo 2.2.1.6.14.4 del presente decreto.

Artículo 2.2.1.6.2.4. Modificado por el Decreto 431 de 2017, artículo 5º. Colores y distintivos. A partir del 14 de marzo de 2017, los vehículos que ingresen al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial deberán ser de color blanco.

Además, en sus costados laterales y en la parte trasera del vehículo, con caracteres destacados y legibles, llevarán la razón social o sigla comercial de la empresa a la cual están vinculados, acompañada de la expresión "Servicio Especial" en caracteres de color verde y de no menos de 15 centímetros de alto, así como el número del vehículo asignado por la empresa, con caracteres numéricos de 10 centímetros de alto.

Los logos, su distribución y tamaño serán potestativos de cada empresa.

Parágrafo 1°. En caso de que el contratante del servicio exija la fijación de su logotipo en el vehículo, este no podrá impedir la visibilidad de la placa que deberá llevar en los costados, conforme a la exigencia del artículo 28 de la Ley 769 de 2002. El tamaño de dicho logotipo no podrá ser mayor al 50% del escogido para la razón social o sigla comercial de la empresa a la cual está vinculado el vehículo.

Parágrafo 2°. En el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial Escolar, sin perjuicio de lo dispuesto en el presente artículo, la empresa de transporte habilitada podrá optar por utilizar en todo el vehículo los colores señalados en los estándares internacionales (amarillo y negro).

De optar por esta alternativa, la destinación de estos automotores será exclusivamente al servicio escolar.

Parágrafo 3°. Cuando se trate de vehículos acondicionados para el transporte de personas con requerimientos en servicio de salud o en situación de discapacidad, adicionalmente deberá aplicarse lo establecido por las normas que regulan el particular.

Parágrafo 4°. Las empresas que antes del 14 de marzo de 2017 adoptaron el verde o verde y blanco como colores de su flota y lo fijaron así en su manual de imagen podrán conservarlo, siempre que todos los vehículos que vinculen utilicen los mismos colores.

Para llevar un control de lo anterior, las empresas deberán radicar en la correspondiente Dirección Territorial del Ministerio de Transporte el manual de imagen con los colores y distintivos que deseen conservar, para que este se incluya por el Ministerio de Transporte, a través del RUNT, en la lista de empresas autorizadas para continuar usando los colores establecidos en el manual de imagen.

SECCIÓN 3

Contratación del Servicio de Transporte Especial

Artículo 2.2.1.6.3.1. Modificado por el Decreto 431 de 2017, artículo 6º. Contratación. El Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial solo podrá contratarse con empresas de transporte legalmente constituidas y debidamente habilitadas para esta modalidad; en ningún caso se podrá prestar sin la celebración del respectivo contrato de transporte suscrito entre la empresa de transporte habilitada para esta modalidad y la persona natural o jurídica contratante que requiera el servicio.

Los contratos suscritos para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial deberán estar numerados consecutivamente por la empresa de transporte y contener como mínimo:

1. Condiciones.

2. Obligaciones.

3. Valor de los servicios contratados

4. Número de pasajeros a movilizar.

5. Horarios de las movilizaciones.

6. Áreas de operación.

7. Tiempos estimados de disponibilidad de los vehículos.

8. Así como toda la información necesaria para desarrollar un plan de rodamiento que permita al Ministerio de Transporte determinar los factores de ocupación y las necesidades de incremento de la capacidad transportadora global.

Lo anterior, de conformidad con las formalidades previstas por el Ministerio de Transporte y lo señalado en el presente capítulo.

Parágrafo 1°. Ninguna empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial podrá vincular o prestar el servicio con vehículos que hayan cumplido su tiempo de uso.

Parágrafo 2°. Ninguna persona natural o jurídica podrá contratar el servicio de transporte con empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial que ofrezcan vehículos que hayan cumplido su tiempo de uso, ni contratar directamente vehículos sin acudir a la empresa debidamente habilitada.

Parágrafo 3°. Adicionado por el Decreto 478 de 2021, artículo 2º. Los contratos suscritos para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial estarán sometidos a la Ley 2024 del 23 de julio de 2020, a lo reglado al respecto en el Código de Comercio o las normas que las adicionen, modifiquen o sustituyan.

Artículo 2.2.1.6.3.2. Modificado por el Decreto 478 de 2021, artículo 3º. Contratos de Transporte. Para la celebración de los contratos de servicio público de transporte terrestre automotor especial con cada uno de los grupos de usuarios señalados en el presente capítulo, se deben tener en cuenta las siguientes definiciones y condiciones:

1. Contrato para transporte de estudiantes. Es el que se suscribe entre la entidad territorial, un grupo de padres de familia, el representante legal, rector o director rural del centro educativo o la asociación de padres de familia, o el representante de un grupo de estudiantes universitarios mayores de edad, con una empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial debidamente habilitada para esta modalidad, cuyo objeto sea la prestación del servicio de transporte de sus estudiantes entre el lugar de residencia y el establecimiento educativo u otros destinos que se requieran en razón de las actividades programadas por el plantel educativo.

2. Contrato para transporte empresarial. Es el que se celebra entre el representante legal de una empresa o entidad, para el desplazamiento de sus funcionarios, empleados o contratistas, y una empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial debidamente habilitada para esta modalidad, cuyo objeto es la prestación del servicio de transporte de los

funcionarios, empleados o contratistas de la contratante, desde la residencia o lugar de habitación hasta el lugar en el cual deban realizar la labor, incluyendo traslados a lugares no previstos en los recorridos diarios, de acuerdo con los términos y la remuneración pactada entre las partes.

3. Contrato para transporte de turistas. Es el suscrito entre el prestador de servicios turísticos con una empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial debidamente habilitada para esta modalidad, cuyo objeto sea el traslado de turistas.

4. Contrato para un grupo específico de usuarios (transporte de particulares). Es el que celebra el representante de un grupo específico de usuarios con una empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial debidamente habilitada para esta modalidad, cuyo objeto sea la realización de un servicio de transporte expreso para trasladar a todas las personas que hacen parte del grupo desde un origen común hasta un destino común. El traslado puede tener origen y destino en un mismo municipio, siempre y cuando se realice en vehículos de más de 9 pasajeros. Quien suscribe el contrato de transporte paga la totalidad del valor del servicio.

Este tipo de contrato no podrá ser celebrado bajo ninguna circunstancia para el transporte de estudiantes.

5. Contrato para transporte de usuarios del servicio de salud. Es el suscrito entre una empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial debidamente habilitada para esta modalidad y las entidades de salud o las personas naturales o jurídicas que demandan la necesidad de transporte para atender un servicio de salud que por su condición o estado no requieran de una ambulancia de traslado asistencial básico o medicalizado.

Parágrafo 1°. Bajo ninguna circunstancia se podrá contratar directamente el servicio de transporte terrestre automotor especial con el propietario, tenedor o conductor de un vehículo.

Parágrafo 2°. Las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial debidamente habilitadas no podrán celebrar contratos de transporte en esta modalidad, con juntas de acción comunal, administradores o consejos de administración de conjuntos residenciales.

Artículo 2.2.1.6.3.3. Modificado por el Decreto 431 de 2017, artículo 8º. Extracto del contrato. Durante toda la prestación del servicio, el conductor del vehículo deberá portar el extracto del contrato, el cual deberá expedirse conforme la regulación que expida el Ministerio de Transporte.

Parágrafo 1°. El Ministerio de transporte reglamentará la expedición del extracto del contrato, de manera que este pueda ser consultado y verificado a través de un sistema información que permita y garantice el control en línea y en tiempo real.

Parágrafo 2°. La inexistencia o alteración del extracto del contrato, advertida por la autoridad de control de tránsito en vía, dará lugar a la inmovilización del vehículo, de conformidad con lo dispuesto en el literal c del artículo 49 de la Ley 336 de 1996. Los errores mecanográficos que no presenten enmendaduras ni tachones, no constituyen inexistencia o alteración del documento.

Artículo 2.2.1.6.3.4. Modificado por el Decreto 431 de 2017, artículo 9º. Convenios de colaboración empresarial. Con el objeto de posibilitar una eficiente racionalización en el uso del equipo automotor y la mejor prestación del servicio, las empresas de esta modalidad podrán realizar convenios de colaboración empresarial, según la reglamentación que establezca el Ministerio de Transporte, y previo consentimiento de quien solicita y contrata el servicio.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 984 del Código de Comercio, este acuerdo no modificará las condiciones del contrato de transporte y se realizará bajo la responsabilidad de la empresa de transporte a la que le han sido contratados los servicios de transporte. Lo anterior, sin perjuicio de la responsabilidad contractual solidaria que, en virtud de lo dispuesto en el artículo 991 ibidem, existe entre la empresa a quien se contrató para la prestación del servicio -transportador contractual- y la empresa que efectivamente realizó la conducción de los pasajeros -transportador de hecho-.

En este evento, el transportador contractual deberá expedir el extracto único del contrato y la acreditación de los demás documentos que soportan la operación.

Parágrafo 1°. El transportador contractual y el transportador de hecho deberán estar habilitados para la prestación del servicio en esta modalidad.

Parágrafo 2°. Los convenios de colaboración empresarial deberán ser reportados por el transportador contractual a la Superintendencia de Puertos y Transporte y al Sistema de Información que para el efecto establezca el Ministerio de Transporte.

Hasta tanto se implemente el Sistema de Información de que trata el presente parágrafo, deberá entregarse al Ministerio de Transporte y a la Superintendencia de Puertos y Transporte copia de dicho convenio.

Parágrafo 3°. Modificado por el Decreto 478 de 2021, artículo 4º. El transportador contractual podrá recibir en convenio para la operación una flota máxima del 40% de su parque automotor vinculado con tarjeta de operación vigente; así mismo, el transportador de hecho podrá ofrecer una flota máximo del 40% de su parque automotor vinculado con tarjeta de operación vigente. Este porcentaje corresponde al máximo de flota que puede ofrecer o recibir la empresa para uno o para la totalidad de los convenios suscritos.

Artículo 2.2.1.6.3.5. Modificado por el Decreto 431 de 2017, artículo 10. Contratos con empresas de transporte de pasajeros por carretera. Las empresas de transporte público terrestre automotor especial debidamente habilitadas podrán suplir las necesidades de parque automotor de las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera en períodos de alta demanda, previo contrato suscrito con la empresa de transporte de pasajeros por carretera, bajo la exclusiva responsabilidad de esta última.

La empresa de servicio público de transporte especial que realice el contrato con la empresa de transporte de pasajeros por carretera deberá reportar a la Superintendencia de Puertos y Transporte y al Sistema de Información que para el efecto establezca el Ministerio de Transporte la información que esta Entidad determine. Lo anterior, sin perjuicio de lo establecido en los artículos 984 y 991 del Código de Comercio.

Parágrafo 1°. Las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera que tengan a su vez habilitada la modalidad de transporte especial podrán suplir la necesidad de parque automotor, en períodos de alta demanda que defina el Ministerio de Transporte, con los vehículos que hagan parte de la capacidad transportadora autorizada para la prestación del servicio público de transporte especial. Para esto deberán reportar previamente a los correspondientes terminales y a la Superintendencia de Puertos y Transporte la intención de utilizar dichos vehículos.

En todo caso, las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera que se encuentren habilitadas para la prestación del servicio de transporte especial deberán iniciar y culminar los servicios desde la terminal de transporte, y cumplir las exigencias operativas para los vehículos de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera.

La Superintendencia de Puertos y Transporte y las terminales de transporte tendrán la obligación de controlar en las fechas de alta demanda el cumplimiento de lo señalado en el presente artículo, de acuerdo con la normativa que para tal efecto establezca el Ministerio de Transporte.

Parágrafo 2°. Hasta tanto se implemente el Sistema de Información de que trata el presente Capítulo, deberá entregarse al Ministerio de Transporte y a la Superintendencia de Puertos y Transporte copia del contrato.

Artículo 2.2.1.6.3.6. Habilitación. Las empresas legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, deberán solicitar y obtener habilitación para operar este tipo de servicio. Si la empresa, pretende prestar el servicio de transporte en una modalidad diferente, debe acreditar ante la autoridad competente los requisitos de habilitación exigidos.

La habilitación por sí sola no implica la autorización para la prestación del Servicio Público de Transporte en esta modalidad. Además se requiere el cumplimiento de las obligaciones contenidas en el presente Capítulo, especialmente las relacionadas con la capacidad transportadora, la propiedad del parque automotor y las tarjetas de operación de los vehículos.

La habilitación es intransferible a cualquier título. En consecuencia, los beneficiarios de la misma no podrán celebrar o ejecutar actos que impliquen que la actividad transportadora se desarrolle por persona diferente a la empresa que inicialmente fue habilitada.

(Decreto 348 de 2015, artículo 17).

Artículo 2.2.1.6.3.7. Modificado por el Decreto 478 de 2021, artículo 5º. Empresa nueva. Es la persona jurídica que solicita habilitación en la modalidad de transporte especial por primera vez.

La solicitud de habilitación para el funcionamiento de una empresa nueva deberá reunir los requisitos, condiciones y obligaciones contemplados en este capítulo. La empresa solicitante solo podrá prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial cuando el Ministerio de Transporte le otorgue la habilitación en esta modalidad.

En caso de que las autoridades de inspección, vigilancia y control constaten que la empresa solicitante ha prestado el servicio de transporte público sin autorización, previa observancia del debido proceso, el Ministerio de Transporte se la negará de plano y no podrá presentar una nueva solicitud de habilitación antes de veinticuatro (24) meses contados a partir del día en que se negó la habilitación por esta causa.

SECCIÓN 4

Habilitación

Artículo 2.2.1.6.4.1. **Modificado por el Decreto 431 de 2017, artículo 12. Requisitos.** Para obtener y mantener la habilitación para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, las empresas deberán presentar los documentos, demostrar y mantener los requisitos, cumplir las obligaciones y desarrollar los procesos que aseguren el cumplimiento del objetivo definido en el artículo 2.2.1.6.1 del presente decreto.

Específicamente, deberán enviar por correo físico certificado o entregar ante la Dirección Territorial competente los siguientes documentos:

1. Solicitud dirigida al Ministerio de Transporte, suscrita por el representante legal.

2. Indicación del domicilio principal y relación de sus oficinas, señalando su dirección. Esta información será validada por el Ministerio de Transporte a través del Registro Único Empresarial y Social (RUES).

3. Organigrama de la estructura de la empresa, la cual deberá contar con una planta de personal en nómina y una estructura administrativa, financiera y contable, operacional y de seguridad vial, y una estructura de tecnología e informática, que garanticen la adecuada prestación del servicio. Además, deberá presentarse el esquema de la planta de cargos y el número de personas que se vinculan en cada dependencia con el detalle de las funciones de los cargos del nivel directivo y del personal encargado de la elaboración e implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.

4. Documento que describa el programa de reposición del parque automotor con el que contará la empresa, incluyendo la proyección financiera, administrativa y operativa, así como los mecanismos de control establecidos para garantizar su efectividad, suficiencia, equidad e igualdad en la selección de los beneficiarios. El programa de reposición debe contener la política de reposición de la empresa tanto para los vehículos nuevos como para los equipos usados que ingresen por cambio de empresa. Para estos efectos, el Ministerio de Transporte adoptará un formato estándar del programa de reposición.

5. Carta suscrita por la junta directiva o el consejo de administración, o los accionistas o propietarios, según corresponda, en la que se asuma el compromiso de velar por el cumplimiento en el pago de las cotizaciones al sistema de seguridad social y parafiscal, de acuerdo con las normas legales vigentes.

6. Carta suscrita por el representante legal en la que se asuma el compromiso de realizar el registro de los conductores activos ante la Superintendencia de Puertos y Transporte y reportar en tiempo real los cambios que se presenten, a través del Sistema de Información que para el efecto establezca el Ministerio de Transporte.

7. Documento que contenga los programas de salud ocupacional y de capacitación de los conductores y demás personal de la empresa.

8. Documentos de los procesos de selección, contratación y capacitación de los conductores de los equipos propios, de socios y de terceros, así como del personal que hace parte de su estructura organizacional, y los contratos de vinculación de flota de los vehículos, los cuales deberán contener expresamente la contraprestación económica por el tiempo del uso. Los documentos solicitados hacen referencia, entre otros, a los procedimientos tendientes a verificar la idoneidad de los operadores de los vehículos, los reportes de multas y sanciones de tránsito, los procesos que se tengan definidos para la contratación de personal dentro de la política de calidad de la empresa, para el caso de las que están certificadas, o, en su defecto, la descripción del proceso de contratación y del perfil mínimo solicitado para quienes pretenden realizar esta actividad dentro de la empresa.

9. Descripción y diseño de los distintivos de la empresa.

10. Programa de revisión y mantenimiento preventivo que desarrollará la empresa para los equipos con los cuales prestará el servicio, indicando si se efectúa en centros especializados propios o por contrato. Adicionalmente, se deberá adjuntar el formato de la revisión y mantenimiento de los vehículos del taller propio o por contrato, de acuerdo con la Resolución 315 de 2013, expedida

por el Ministerio de Transporte, o la norma que la modifique, adicione o sustituya.

11. Presentación e implementación de un sistema de comunicación bidireccional entre la empresa y todos los conductores de los vehículos, y de las soluciones tecnológicas destinadas a la gestión y control de la flota, así como todos aquellos componentes que permitan la eficiente y oportuna comunicación entre las partes.

12. Presentación de estados financieros básicos certificados de los dos (2) últimos años, con sus respectivas notas, para las empresas constituidas en las vigencias anteriores al 14 de marzo de 2017, y cuya capacidad financiera deberá calcularse con el valor del salario mínimo legal mensual vigente (smlmv) del año inmediatamente anterior a la solicitud de habilitación. Las empresas nuevas solo deberán presentar el balance general inicial, en el cual se acredite el capital exigido, para lo cual deberá tenerse en cuenta el smlmv del año en que se realice la solicitud de habilitación.

13. Las empresas habilitadas y aquellas que ya tengan asignada capacidad transportadora deberán demostrar, de conformidad con las normas contables y financieras, y en función de la dimensión de su operación, que cuentan como mínimo con un capital pagado y patrimonio líquido equivalente al que a continuación se establece:

DIMENSIÓN DE LA OPERACIÓN EN FUNCIÓN DEL TAMAÑO DE LA FLOTA	CAPITAL PAGADO MÍNIMO	PATRIMONIO LÍQUIDO MÍNIMO
Empresas con capacidad transportadora operacional autorizada de hasta 50 vehículos	300 smlmv	>180 smlmv
Empresas con capacidad transportadora operacional autorizada entre 51 y 300 vehículos	400 smlmv	>280 smlmv
Empresas con capacidad transportadora operacional autorizada entre 301 y 600 vehículos	700 smlmv	>500 smlmv
Empresas con capacidad transportadora operacional autorizada de más de 600 vehículos	1000 smlmv	>700 smlmv

El capital pagado solo será exigido al momento de la habilitación y no se requerirá su actualización. En los eventos en que sea necesaria su verificación,

la misma se realizará teniendo como referencia el smlmv de la fecha de solicitud de la habilitación que se ostenta. El patrimonio líquido se deberá actualizar de acuerdo con la capacidad transportadora con la que se finalice cada año, de conformidad con el artículo 2.2.1.6.4.2 del presente capítulo.

14. Las empresas nuevas que solicitan habilitación en la modalidad de transporte público terrestre automotor especial deberán acreditar la siguiente capacidad financiera:

DIMENSIÓN DE LA OPERACIÓN EN FUNCIÓN DEL TAMAÑO DE LA FLOTA	CAPITAL PAGADO MÍNIMO	PATRIMONIO LÍQUIDO MÍNIMO
Empresas nuevas (que todavía no tienen asignada capacidad)	300 smlmv	>180 smlmv

El capital pagado solo será exigido al momento de la habilitación y no se requerirá su actualización. En los eventos que sea necesaria su verificación, la misma se realizará teniendo como referencia el smlmv de la fecha de solicitud de la habilitación que se ostenta.

15. Declaración de renta de la empresa solicitante de la habilitación, correspondiente a los dos años gravables anteriores a la presentación de la solicitud, si por ley se encuentra obligada a presentarla.

16. **Numeral modificado por el Decreto 478 de 2021, artículo 6º.** Certificados de Sistema de Gestión de Calidad (NTC-ISO-9001 o la norma técnica que la modifique, adicione o sustituya) y Sistema de Seguridad y Salud en el Trabajo (NTCISO-45001 o la norma técnica que la modifique, adicione o sustituya), expedidos por un organismo de certificación debidamente acreditado, de conformidad con las disposiciones nacionales vigentes, haciendo énfasis en el cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente capítulo.

Cuando la empresa solicite habilitación en la modalidad por primera vez, el solicitante podrá presentar un contrato y cronograma de implementación del Sistema de Gestión de Calidad, el cual no podrá exceder de los veinticuatro (24) meses contados a partir de la fecha de la habilitación, y de treinta y seis (36) meses para el Sistema de Seguridad y Salud en el Trabajo. Dentro de estos plazos, las empresas deberán obtener y presentar los certificados respectivos.

Para las empresas habilitadas con anterioridad al 14 de marzo de 2017, se otorgará un plazo máximo de dieciocho (18) meses contados a partir de la fecha mencionada, para tener implementado el Sistema de Gestión de Calidad, y de treinta y seis (36) meses para el Sistema de Seguridad y Salud en el Trabajo.

17. Programa de control de infracciones a las normas de tránsito y transporte, indicando la periodicidad con la que la empresa hará la verificación de este aspecto, las sanciones internas establecidas para el control de reincidencias y los programas de educación y prevención de infracciones.

18. Comprobante de pago de los derechos correspondientes, debidamente registrados por la entidad recaudadora, los cuales no serán reembolsables por ninguna causa. La liquidación para el pago de estos derechos de habilitación se diligenciará en línea desde la plataforma RUNT y luego se realizará en la entidad bancaria correspondiente.

Parágrafo 1°. El Ministerio de Transporte deberá verificar a través del RUES el Certificado de existencia y representación legal de la empresa de transporte, para determinar que dentro de su objeto social está la prestación del servicio de transporte.

Parágrafo 2°. Las empresas que de conformidad con la ley deban contar con revisor fiscal, podrán cumplir los requisitos establecidos en los numerales 13, 14 y 15 con una certificación suscrita por el representante legal, el contador y el revisor fiscal de la empresa, en la que conste la existencia de las declaraciones de renta y de los estados financieros, con sus notas y anexos, ajustados a las normas contables y tributarias en los últimos dos años, y el cumplimiento del

patrimonio líquido requerido. A esta certificación deberá adjuntar copia de los dictámenes e informes y de las notas a los estados financieros, presentados a la respectiva asamblea de accionistas o de socios durante los mismos años.

Parágrafo 3°. A las empresas que no mantengan las condiciones de habilitación o no cumplan con las condiciones que le dieron origen al otorgamiento de la misma se les aplicará el procedimiento y las sanciones establecidas en las normas que rigen la materia.

Parágrafo 4°. Las empresas de servicio de transporte especial que pretendan prestar el servicio en el departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, para obtener la habilitación del Ministerio de Transporte, deberán tener domicilio principal en el mismo departamento y contar con un concepto previo favorable del Gobernador.

Parágrafo 5°. Para efectos de lo dispuesto en el numeral 11 del presente artículo, las empresas de transporte podrán presentar el sistema de comunicación bidireccional que tienen implementado, mientras el Ministerio de Transporte reglamenta el tipo y alcance de estas herramientas. Las empresas podrán hacer uso de los equipos con que actualmente cuentan para la gestión de flota hasta que se reglamente lo pertinente. De igual manera, si el sistema adoptado cuenta con las funcionalidades de control de velocidad vehicular, seguimiento satelital, entre otros, y garantiza estándares adecuados de seguridad informática, se entenderá cumplida la exigencia de este numeral.

Parágrafo transitorio. Adicionado por el Decreto 478 de 2021, artículo 7º. Certificados de calidad. A las empresas habilitadas que durante el término que dure cualquier emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social con ocasión de la pandemia derivada del coronavirus Covid-19 se les venza el término para la implementación y obtención de los certificados en el Sistema de Gestión de Calidad (NTC-ISO-9001 o la norma técnica que la modifique, adicione o sustituya) y Sistema de Seguridad y Salud en el Trabajo (NTCISO-45001 o la norma técnica que la modifique, adicione o sustituya), se les concederá un plazo adicional de veinticuatro (24) meses contados a partir de la fecha en que se hizo exigible el cumplimiento de cada uno de estos requisitos.

Artículo 2.2.1.6.4.2. Modificado por el Decreto 431 de 2017, artículo 13. Ajuste de patrimonio líquido. Dentro de los cuatro primeros meses del año, las empresas habilitadas para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial deberán ajustar el patrimonio líquido, de conformidad con la capacidad transportadora que se le asigne dentro de los rangos establecidos en el numeral 13 del artículo 2.2.1.6.4.1 y en atención a la variación del salario mínimo legal.

Artículo 2.2.1.6.4.3. Modificado por el Decreto 431 de 2017, artículo 14. Plazo para decidir. El Ministerio de Transporte dispondrá de un término no superior a 90 días hábiles para decidir la solicitud de habilitación.

La habilitación se concederá o negará mediante resolución motivada en la que se especificará el nombre, razón social o denominación, domicilio principal, patrimonio líquido, radio de acción, clase de vehículo, modalidad del servicio y correo electrónico.

Cuando el Ministerio constate que la solicitud de habilitación está incompleta o no es clara, requerirá al peticionario dentro de los 10 días siguientes a la fecha de radicación, para que la complete en el término máximo de un mes.

Parágrafo 1°. Dentro del mes siguiente a la fecha en la que quede en firme la resolución de habilitación, el Ministerio de Transporte enviará copia del acto administrativo a la Superintendencia de Puertos y Transporte, así como a la Cámara de Comercio de la jurisdicción del municipio donde tiene domicilio principal la empresa de transporte, para que la incluya en el certificado de existencia y representación legal.

Para las empresas habilitadas antes del 25 de febrero de 2015, el reporte a la Cámara de Comercio se efectuará una vez sean acreditados los requisitos establecidos en el presente capítulo para mantener la habilitación, los cuales en todo caso podrán ser presentados antes del 25 de febrero de 2018.

Parágrafo 2°. La negativa que se realice de la solicitud de habilitación deberá ser reportada, con copia del acto administrativo, a la Cámara de Comercio de la jurisdicción del municipio donde tiene domicilio principal la empresa de transporte, para que la incluya en el expediente y en los certificados que se expidan, los cuales deberán expresar que 'la empresa no está habilitada para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial y no puede, por lo tanto, celebrar contratos de transporte en esta modalidad.

Artículo 2.2.1.6.4.4. Vigencia de la habilitación. Sin perjuicio del régimen sancionatorio contenido en la Ley 336 de 1996 o la que la modifique, adicione o sustituya, la habilitación de las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial será indefinida, mientras subsistan las condiciones exigidas y acreditadas al momento de su otorgamiento.

El Ministerio de Transporte podrá verificar en cualquier momento que se mantengan las condiciones que dieron lugar a la habilitación y en caso que no se cumplan, adelantar el procedimiento sancionatorio determinado en la normatividad vigente.

Parágrafo. Corresponderá a la Superintendencia de Puertos y Transporte autorizar previamente la solemnización y registro de las reformas estatutarias de transformación, fusión y escisión de las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, las cuales comunicarán de este hecho al Ministerio de Transporte, adjuntando la citada autorización y los nuevos certificados de existencia y representación legal, con el objeto de efectuar las modificaciones correspondientes.

(Decreto 348 de 2015, artículo 22).

Artículo 2.2.1.6.4.5. Habilitaciones en múltiples modalidades. Las empresas que pretendan habilitarse o que estén habilitadas en más de una modalidad, deben ajustar su patrimonio, funcionamiento, operación y estructura organizacional de conformidad con las disposiciones de cada modalidad.

(Decreto 348 de 2015, artículo 23).

Artículo 2.2.1.6.4.6. Modificado por el Decreto 431 de 2017, artículo 15. Suministro de información. Las empresas deberán actualizar permanentemente las estadísticas y documentos en el Sistema de Información que para el efecto establezca el Ministerio de Transporte. Esta información estará a disposición de las autoridades de transporte y tránsito, la Superintendencia de

Puertos y Transporte y las demás autoridades de control que requieran verificarla para determinar el cumplimiento de la normativa vigente.

Parágrafo 1°. Hasta tanto sea implementado el Sistema de Información, las empresas deberán tener permanentemente a disposición de las autoridades de control las estadísticas, libros y demás documentos que las mismas requieran.

Parágrafo 2°. Una vez entre en vigencia el Sistema de Información que para el efecto establezca el Ministerio de Transporte, las empresas tendrán un periodo de 30 días hábiles para iniciar el inicio del cargue de información.

SECCIÓN 5

Seguros

Artículo 2.2.1.6.5.1. Obligatoriedad. De conformidad con los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio, las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial deben tomar por cuenta propia para todos los vehículos que integran su capacidad transportadora, con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las ampare contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora, así:

1. Póliza de responsabilidad civil contractual que deberá cubrir al menos, los siguientes riesgos:

a) Muerte.

b) Incapacidad permanente.

c) Incapacidad temporal.

d) Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios.

El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a cien (100) SMMLV por persona, cuantías que deberán incluir el amparo de perjuicios inmateriales.

2. Póliza de responsabilidad civil extracontractual que deberá cubrir al menos los siguientes riesgos:

a) Muerte o lesiones a una persona.

b) Daños a bienes de terceros.

c) Muerte o lesiones a dos o más personas.

El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a cien (100) SMMLV por persona, cuantías que deberán incluir el amparo de perjuicios inmateriales.

(Decreto 348 de 2015, artículo 25).

Conc. Resolución 3018 de 2017, artículo 22, M. de Transporte.

Artículo 2.2.1.6.5.2. Pago de la prima. Cuando el servicio se preste en vehículos que no sean de propiedad de la empresa, en el contrato de administración de flota deben quedar claramente definidas las condiciones y el procedimiento mediante el cual será descontado o recaudado el valor de la prima correspondiente, sin que éste pueda ser superior al que la empresa cancele a la respectiva compañía de seguros.

(Decreto 348 de 2015, artículo 26).

Artículo 2.2.1.6.5.3. Vigencia de las pólizas de seguros. La vigencia de los seguros contemplados en esta Sección, será condición para la operación de la totalidad de los vehículos propios o legalmente vinculados a las empresas autorizadas para la prestación del servicio en esta modalidad de transporte.

La compañía de seguros que ampare a la empresa de transporte con relación a los seguros de que trata la presente Sección, deberá informar a las instancias correspondientes del Ministerio de Transporte y de la Superintendencia de Puertos y Transporte, la terminación automática del contrato de seguro por mora en el pago de la prima o la revocación unilateral del mismo, dentro de los tres (3) días siguientes a la fecha de terminación o revocación.

La compañía de seguros tiene la obligación de reportar de manera inmediata al Ministerio de Transporte, la cancelación de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual de un vehículo que soliciten las empresas. En tal evento la tarjeta de operación pierde efectos jurídicos, por desaparecer una de las condiciones que dan origen a su expedición. La autoridad competente notificará del hecho a la autoridad de control para que se proceda a la inmovilización del vehículo, en caso de que continúe prestando el servicio de

transporte, de conformidad con lo señalado en la Ley 336 de 1996 y en el Capítulo 8, Título 1, Parte 2, Libro 2 del presente decreto o las normas que lo adicionen, modifiquen o sustituyan. De igual manera se le notificará el hecho al propietario del vehículo.

(Decreto 348 de 2015, artículo 27).

Artículo 2.2.1.6.5.4. Fondo de responsabilidad. Sin perjuicio de la obligación de obtener y mantener vigentes las pólizas de seguro señaladas en la presente Sección, las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, podrán constituir fondos de responsabilidad como mecanismo complementario para cubrir los riesgos derivados de la prestación del servicio, cuyo funcionamiento, administración, vigilancia y control lo ejercerá la Superintendencia Financiera o la entidad de inspección y vigilancia que sea competente según la naturaleza jurídica del fondo. En dichos fondos se deberá incluir la representación de los propietarios y locatarios de vehículos.

(Decreto 348 de 2015, artículo 28).

SECCIÓN 6

Equipos

Artículo 2.2.1.6.6.1. Tipología vehicular. En todos los casos los vehículos que se destinen a la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial deberán cumplir con las condiciones técnico-mecánicas, de emisiones contaminantes y las especificaciones de tipología vehicular requeridas y homologadas por el Ministerio de Transporte para la prestación del servicio.

(Decreto 348 de 2015, artículo 29).

Artículo 2.2.1.6.6.2. Vehículos accesibles. El Ministerio de Transporte establecerá las condiciones técnicas que deberán tener los vehículos que se destinen para la prestación del servicio de transporte especial de personas con discapacidad, movilidad reducida y pacientes no crónicos, de tal manera que el traslado se efectúe de manera cómoda, segura y accesible.

(Decreto 348 de 2015, artículo 30).

Artículo 2.2.1.6.6.3. Capacidad del vehículo. No se admitirán pasajeros de pie en ningún caso.

Cada pasajero ocupará un (1) puesto de acuerdo con la capacidad establecida en la ficha de homologación del vehículo y en la licencia de tránsito. En caso de incumplimiento, el infractor será sancionado, de conformidad con lo establecido

en el Código Nacional de Tránsito Terrestre y las normas que regulan la prestación del servicio público de transporte.

(Decreto 348 de 2015, artículo 31).

SECCIÓN 7

Capacidad transportadora

Artículo 2.2.1.6.7.1. Modificado por el Decreto 478 de 2021, artículo 8º. Capacidad transportadora. La capacidad transportadora puede ser global u operacional. La capacidad transportadora global es el número de vehículos que se requieren para atender las necesidades de movilización, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 2.2.1.6.2.1 del presente decreto.

La capacidad transportadora operacional consiste en el número de vehículos que forman parte del parque automotor o de la flota de vehículos que la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial ocupa en el desarrollo de su actividad.

Las empresas de transporte público terrestre automotor especial deberán acreditar, como mínimo, su propiedad sobre el 10% del total de los vehículos que conforman su capacidad operacional, la cual, en ningún caso, podrá ser inferior a un (1) equipo. Si la empresa no cuenta con el 10% de los vehículos de su propiedad, podrá acreditar hasta el 7% con vehículos adquiridos mediante las figuras de "leasing" financiero.

En caso que el cálculo dé como resultado un número decimal, se aproximará al número entero inferior.

Parágrafo 1°. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 2.2.1.6.7.3 del presente decreto, las empresas no podrán solicitar el incremento de la capacidad transportadora hasta tanto acrediten que son propietarias del 10% del total de los vehículos que conforman su capacidad operacional, para lo cual también se tendrán en cuenta las formas alternas de acreditación de ese porcentaje descritas en el presente artículo.

Parágrafo 2°. La capacidad transportadora desde el punto de vista operacional puede ser fija o flotante. Será fija toda aquella que corresponda a vehículos de propiedad de la empresa o adquiridos por esta mediante las figuras de "leasing" financiero y será flotante toda aquella que corresponda a vehículos de propiedad de terceros y que se vincule para la efectiva prestación del servicio.

La capacidad transportadora fija no requiere de la celebración de contratos de vinculación.

La capacidad transportadora flotante, por el contrario, sí requerirá de la celebración de contratos de vinculación entre el propietario del vehículo y la empresa de transporte.

Artículo 2.2.1.6.7.2. Modificado por el Decreto 478 de 2021, artículo 9º. Fijación e incremento. La fijación de la capacidad transportadora consiste en la asignación por primera y única vez de la capacidad transportadora operacional a la empresa que ha obtenido la habilitación, la cual deberá ser solicitada por la empresa nueva dentro de los cuatro (4) meses siguientes a la fecha de ejecutoria de la resolución de habilitación para el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial.

El acto administrativo que otorgue la habilitación a una empresa nueva deberá contener condición resolutoria que señale que dentro de los cuatro (4) meses siguientes a la fecha de su ejecutoria deberá solicitar ante la Dirección Territorial la fijación de capacidad transportadora.

El incremento de la capacidad operacional consiste en la modificación por adición de nuevas unidades a la capacidad operacional autorizada a la empresa de transporte.

La capacidad transportadora operacional de las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial será fijada o incrementada siempre que se acredite la sustentabilidad financiera de la operación y de acuerdo con el plan de rodamiento presentado por la empresa para atender los servicios contratados. El plan de rodamiento presentado deberá tener en cuenta los días en que deberá efectuarse el mantenimiento de los vehículos y construirse exclusivamente a partir de la información contenida en el contrato de transporte celebrado. Los planes de rodamiento deberán corroborarse con base en los contratos que sirvieron de fundamento para su construcción.

Con el fin de fijar o incrementar la capacidad transportadora operacional, el Ministerio de Transporte solicitará a la Superintendencia de Transporte el concepto favorable de sustentabilidad financiera, para lo cual deberá enviar copia de los respectivos contratos de transporte de servicio especial presentados por la empresa de transporte de servicio especial.

Parágrafo 1°. Las falencias de los planes de rodamiento por deficiencias de la información de los contratos de transporte solo podrán ser subsanadas mediante la celebración de los correspondientes otrosíes.

Parágrafo 2°. El Ministerio de Transporte remitirá a la DIAN para lo pertinente, dentro del mes siguiente a la fecha de fijación o incremento de la capacidad transportadora operacional, copia de los contratos de transporte de pasajeros de servicio especial que dieron lugar a la fijación o incremento.

Parágrafo 3°. La fijación o incremento de la capacidad transportadora se solicitará por las empresas de transporte cuando el desarrollo de su actividad lo haga necesario. En ningún caso la inexistencia de capacidad transportadora operacional o su disminución será por si misma causal de cancelación de la habilitación o de cualquier otra sanción.

Artículo 2.2.1.6.7.3. Modificado por el Decreto 431 de 2017, artículo 18. Incremento de la capacidad transportadora operacional. Para el

incremento de la capacidad transportadora operacional, se debe cumplir con las siguientes condiciones:

1. Que se haya copado la totalidad de la capacidad transportadora autorizada a la empresa.

2. Que existan nuevos contratos de prestación de servicios, que garanticen la operación de los vehículos en condiciones de sustentabilidad financiera.

3. **Numeral modificado por el Decreto 478 de 2021, artículo 10º.** Que la empresa de transporte sea como mínimo propietaria de un número de vehículos equivalente al 10% de la capacidad transportadora operacional, para lo cual también se tendrá en cuenta las formas alternas de acreditación de ese porcentaje descritas en el artículo 2.2.1.6.7.1 del presente decreto.

4. Que se cumpla la condición del patrimonio líquido mínimo exigido en el numeral 13 del artículo 2.2.1.6.4.1 del presente decreto.

5. Que todos los vehículos se encuentren vinculados y cuenten con tarjeta de operación vigente.

En el evento de que la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial cumpla las condiciones antes señaladas, deberá presentar los siguientes documentos para el incremento de la capacidad transportadora:

a) Copia de los contratos que está ejecutando y de los nuevos que requiere atender con la nueva capacidad;

b) Plan de rodamiento donde se demuestre la utilización de los vehículos autorizados y los que se solicitan con el aumento, en el que se indique el tiempo de viaje, recorrido inicial y final, y cantidad y clase de vehículos a utilizar. Esta información solo podrá ser extraída de los contratos radicados en el Ministerio de Transporte y en la Superintendencia de Puertos y Transporte y deberá ser constatada en los mismos;

c) Estructura de costos de las operaciones que tiene contratadas y las tarifas establecidas por el servicio;

d) Los estados financieros básicos, con corte a la fecha de radicación de la solicitud de incremento de capacidad transportadora, en los cuales se debe reflejar el patrimonio líquido mínimo exigido.

En los estados financieros se debe discriminar, en especial, las cuentas correspondientes a activos fijos, propiedad planta y equipo, y lo correspondiente a la flota propia o, en su defecto, a las respectivas cuentas donde se registren los derechos correspondientes al leasing de vehículos para los equipos adquiridos mediante esta figura. Igualmente, estos registros del activo fijo y/o leasing deberán ser debidamente explicados y detallados en las notas a los estados financieros.

De los estados financieros se verificará el porcentaje mínimo exigido de vehículos de propiedad de la empresa.

Parágrafo 1°. La fijación o incremento de la capacidad transportadora operacional de una empresa no implica una autorización de incremento de la capacidad transportadora global.

Por lo anterior, cuando encontrándose restringido el incremento de la capacidad transportadora global, se autorice el incremento a una empresa de su capacidad

transportadora operacional, la misma deberá ser copada con vehículos ya registrados en la modalidad.

Para esto, deberá acudirse a la figura del cambio de empresa, evento en el cual se deberán ajustar las capacidades transportadoras tanto en la empresa de donde sale el vehículo como de donde ingresa. Cuando los vehículos se requieran nuevos, la empresa deberá, además del cambio de empresa, realizar la reposición vehicular correspondiente.

Parágrafo 2°. Para incrementar la capacidad transportadora global del Servicio De Transporte Público Terrestre Automotor Especial del departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, el Ministerio de Transporte deberá solicitar concepto previo favorable del Gobernador del departamento.

Artículo 2.2.1.6.7.4. Racionalización de la capacidad transportadora. Una vez se autorice el ingreso de nuevas unidades a la capacidad transportadora, la empresa deberá hacer uso del incremento en un plazo de cuatro (4) meses, contados desde la fecha de la notificación del acto administrativo que lo otorgó. Vencido éste término, el Ministerio de Transporte ajustará de oficio la capacidad al número y clase de vehículos administrados a la fecha de la expedición del acto administrativo por medio del cual se racionaliza la capacidad, sin desconocer los trámites radicados y sin decidir.

Parágrafo 1°. El ajuste por racionalización del parque automotor se realizará de manera automática, constante y siempre que lo considere el Ministerio de Transporte.

Parágrafo 2°. Las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial a las cuales se les haya racionalizado la capacidad transportadora podrán presentar una nueva solicitud de aumento de capacidad transportadora, transcurridos seis (6) meses, contados a partir de la fecha de notificación del acto administrativo mediante el cual se ajustó la capacidad transportadora.

(Decreto 348 de 2015, artículo 35).

Artículo 2.2.1.6.7.5. Adicionado por el Decreto 431 de 2017, artículo 19. Carácter transitorio de la capacidad transportadora flotante. La capacidad transportadora flotante de las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial se entenderá asignada de manera transitoria y exclusiva por el tiempo que la empresa mantenga en operación cada uno de los equipos que conforman la capacidad transportadora flotante, en condiciones de sostenibilidad financiera.

De conformidad con lo anterior, la permanencia de un vehículo automotor dentro de la capacidad transportadora flotante de una empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial estará supeditada a su efectivo aprovechamiento dentro de los contratos procurados, gestionados, celebrados y ejecutados por la empresa de transporte y siempre que su operación sea sustentable.

SECCIÓN 8

Contrato de Administración de Flota

Artículo 2.2.1.6.8.1. Modificado por el Decreto 431 de 2017, artículo 20. Contrato de vinculación de flota. El contrato de vinculación de flota es un contrato de naturaleza privada, por medio del cual la empresa habilitada para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial incorpora a su parque automotor los vehículos de propiedad de socios o de terceros y se compromete a utilizarlos en su operación en términos de rotación y remuneración equitativos. El contrato se perfecciona con su suscripción y la expedición de la tarjeta de operación por parte del Ministerio de Transporte y se termina con la autorización de desvinculación.

El contrato de vinculación de flota se regirá por las normas del derecho privado y las reglas mínimas establecidas en el presente capítulo. Este contrato debe contener, como mínimo, las obligaciones, derechos y prohibiciones de cada una de las partes, su término de duración, que no podrá ser superior a dos años, y las causales de terminación, dentro de las cuales se deberá encontrar la autorización de desvinculación expedida por el Ministerio de Transporte, sin necesidad de su inclusión en el documento contractual.

El clausulado del contrato deberá igualmente contener en forma detallada los ítems que conformarán los cobros y pagos a que se comprometen las partes y su periodicidad. La empresa expedirá mensualmente al suscriptor del contrato de vinculación de flota un extracto que contenga en forma discriminada los rubros y montos, cobrados y pagados, por cada concepto.

No podrá pactarse en el contrato de vinculación de flota las renovaciones automáticas del mismo.

Cuando la tenencia del vehículo haya sido adquirida mediante renting o leasing, el contrato de administración de flota deberá suscribirse entre la empresa de transporte y el arrendatario o locatario, previa autorización del representante legal de la compañía financiera con quien se celebre la operación de renting o leasing.

Para los vehículos que sean de propiedad de la empresa habilitada no es necesaria la celebración del contrato de vinculación de flota.

Parágrafo. El paz y salvo de las partes entre sí no tendrá costo alguno y en ningún caso será condición para la desvinculación o para la realización de trámites de tránsito o transporte. De igual manera, las empresas no podrán generar en el contrato de vinculación ni a través de otros medios obligación pecuniaria alguna para permitir la desvinculación del vehículo.

Artículo 2.2.1.6.8.2. Modificado por el Decreto 431 de 2017, artículo 21. Responsabilidad de la empresa. En el contrato de vinculación de flota con administración integral o por afiliación, la empresa debidamente habilitada para prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial se obliga a:

1. Ejercer el control efectivo durante la operación de todos los vehículos que están incorporados en su capacidad transportadora.

2. Prestar el servicio público de transporte y no celebrar o ejecutar acto alguno que implique, de cualquiera manera, que el servicio es prestado por una persona no autorizada.

3. Garantizar la utilización de todos los vehículos en su operación y facilitar los cambios de empresa cuando los contratos de transporte vigentes no resulten suficientes para mantener los mismos en el servicio de manera sustentable.

La empresa deberá llevar permanentemente actualizado su plan de rodamiento, el cual deberá estar acompañado del plan de rodamiento diseñado para el correspondiente mes y el realmente ejecutado en el mes anterior. Ambos planes deberán ser remitidos a los propietarios de los vehículos por periodos mensuales, en la primera semana del mes.

4. Realizar la capacitación de su personal.

5. Realizar el mantenimiento preventivo y las revisiones técnico-mecánicas de todos los vehículos vinculados a su capacidad transportadora con administración integral y garantizar que el mantenimiento preventivo se efectúe en talleres que cumplan con las condiciones establecidas en el plan estratégico de seguridad vial.

En los casos de vinculación de flota por afiliación, la empresa se responsabiliza de designar suficientes centros de mantenimiento para que el propietario se acerque a ellos, con el propósito de que se cumpla con el programa de mantenimiento preventivo de la empresa.

6. Abstenerse de incluir en su plan de rodamiento vehículos que no se encuentren en óptimas condiciones o que no hayan dado estricto cumplimiento al programa de mantenimiento preventivo de la empresa.

Texto inicia ldel artículo 2.2.1.6.8.2: "**Responsabilidad de la empresa.** La empresa debidamente habilitada para prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial al firmar el contrato de administración de flota con los propietarios y locatarios de los vehículos debe:

1. Ejercer la administración y control permanente y efectivo de todos los vehículos que están incorporados en su capacidad transportadora, sin intervención de los propietarios o locatarios.

2. Realizar la contratación laboral directa y la capacitación del personal de conductores, quienes estarán en la nómina de la empresa y por ende, deberá pagar directamente los salarios, prestaciones sociales y la seguridad social en lo que corresponda.

3. Pactar una contraprestación económica, la cual se cancelará al propietario o locatario correspondiente, se utilice o no el vehículo, cuantía que definirán las partes.

4. La empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial deberá hacer entrega al propietario o locatario de los extractos de contrato de los servicios prestados con el vehículo, así como cada tres (3) meses remitirle informe o constancia sobre el control que la empresa deberá ejercer sobre el mismo.".

(Decreto 348 de 2015, artículo 37).

Artículo 2.2.1.6.8.3. Modificado por el Decreto 431 de 2017, artículo 22. Terminación del contrato de vinculación por mutuo acuerdo. Cuando la terminación del contrato de vinculación sea de mutuo acuerdo, el propietario o locatario y la empresa debidamente habilitada, de manera conjunta, informarán por escrito de esta decisión al Ministerio de Transporte y este procederá a efectuar el trámite correspondiente, cancelando la respectiva tarjeta de operación.

Artículo 2.2.1.6.8.4. Modificado por el Decreto 431 de 2017, artículo 23. Terminación del contrato de vinculación de forma unilateral. Sin perjuicio de la responsabilidad civil y comercial que de ello se derive, cualquiera de las partes puede terminar unilateralmente el contrato de vinculación. Tal decisión deberá ser informada a través de correo certificado a la dirección del domicilio registrada en el documento suscrito entre las partes, que contiene las condiciones del contrato, con una antelación no menor de 60 días calendario a la terminación del contrato o al plazo en el cual se espera darlo por terminado.

Copia de dicha comunicación deberá ser enviada al Ministerio de Transporte para la cancelación de la tarjeta de operación.

Artículo 2.2.1.6.8.5. Modificado por el Decreto 431 de 2017, artículo 24. Desvinculación administrativa del vehículo en vigencia del contrato de vinculación. Son causales para la desvinculación administrativa del vehículo:

a) La desvinculación administrativa del vehículo y el consecuente cambio de empresa podrán ser solicitados por el propietario en los siguientes eventos:

1. Cuando el vehículo haya dejado de ser utilizado en la operación de la empresa de transporte por más de 60 días consecutivos.

En este evento, el Ministerio de Transporte, previa autorización de desvinculación, deberá verificar y corroborar que no han sido expedidos Formatos Únicos de Extracto del Contrato (FUEC) por el periodo informado.

2. Cuando el propietario manifieste y demuestre que los términos de operación financieramente no resultan sostenibles.

Una vez el Ministerio de Transporte verifique el cumplimiento de alguna de las causales antes mencionadas, procederá a disminuir la capacidad transportadora operacional de la empresa de la cual se desvincula el vehículo y a incrementarla en aquella a la que se traslada, expidiendo la nueva tarjeta de operación que incorpora el vehículo a la capacidad transportadora operacional de la empresa a la que se traslada.

b) La desvinculación administrativa del vehículo podrá ser igualmente solicitada por la empresa de transporte en los siguientes eventos:

1. Por el incumplimiento del plan de rodamiento por un periodo de 60 días consecutivos.

2. Por el incumplimiento del programa de mantenimiento.

3. **Numeral adicionado por el Decreto 478 de 2021, artículo 11º.** Cuando el vehículo haya cumplido el tiempo de uso.

Una vez el Ministerio de Transporte verifique el cumplimiento de alguna de las causas antes mencionadas, procederá a realizar la desvinculación administrativa. En los eventos antes mencionados no se requerirá la presentación de la tarjeta de operación, ni se disminuirá la capacidad transportadora de la empresa solicitante.

Parágrafo 1°. Cuando proceda, se deberá informar a los cuerpos de control operativo sobre la cancelación de la tarjeta de operación, a efectos de que realicen la correspondiente inmovilización del vehículo, de conformidad con lo establecido en las normas que regulan la materia.

Parágrafo 2°. La solicitud de desvinculación no suspende ninguna de las obligaciones contractuales recíprocas de las partes, ni justifica la omisión de su cumplimiento.

Parágrafo 3°. Los vehículos vinculados a las empresas de transporte terrestre automotor especial a los que les haya sido cancelada por cualquier causa la habilitación para operar, por el solo hecho de la cancelación de la habilitación se entenderán desvinculados administrativamente de la misma y podrán vincularse al parque automotor de cualquier empresa habilitada en esta modalidad.

Parágrafo transitorio. Hasta tanto entre en operación el sistema para la expedición y control de los FUEC, el Ministerio de Transporte, una vez reciba la solicitud de desvinculación por parte del propietario, deberá solicitar a la empresa de transporte la copia de los FUEC expedidos en los últimos 60 días para la operación del vehículo cuya desvinculación es solicitada.

Si el Ministerio de Transporte, pasados 15 días calendario, no ha recibido respuesta de la empresa transportadora, procederá de plano a autorizar la desvinculación.

Cuando la empresa sea la que solicite la desvinculación prevista en este artículo, deberá remitir al Ministerio copia de la solicitud de desvinculación al propietario y de la notificación de dicha solicitud, de conformidad con lo previsto en el contrato de vinculación. El propietario podrá presentar dentro de los 15 días calendarios siguientes las pruebas que acrediten el cumplimiento del plan de rodamiento y/o del programa de mantenimiento.

Artículo 2.2.1.6.8.6. Terminación del contrato de administración de flota por cancelación de la habilitación o condición resolutoria de la misma. Los contratos de administración de flota se darán por terminados automáticamente con la ejecutoria de la resolución que cancele la habilitación de las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, emitida por parte del Ministerio de Transporte, evento en el cual se cancelarán las tarjetas de operación de los vehículos administrados. Lo anterior sin perjuicio de las acciones civiles y comerciales que se desprendan del contrato de administración de flota suscrito entre las partes.

(Decreto 348 de 2015, artículo 41).

Artículo 2.2.1.6.8.7. Pérdida, hurto o destrucción del vehículo. En el evento de pérdida, hurto o destrucción del vehículo, su propietario o locatario tendrá derecho a reemplazarlo por otro de la misma clase, bajo el mismo contrato de administración de flota, dentro del término de un (1) año contado a partir de la fecha en que se cancela el registro inicial o matrícula del vehículo. Si el contrato de administración de flota vence antes de este término, se-entenderá prorrogado hasta el cumplimiento del año.

(Decreto 348 de 2015, artículo 42).

Artículo 2.2.1.6.8.8. Modificado por el Decreto 431 de 2017, artículo 25. Cambio de empresa. El Ministerio de Transporte autorizará el cambio de empresa de un vehículo automotor de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, cuando se acredite la configuración de cualquiera de las causales de desvinculación o cuando el propietario demuestre con los extractos de pago de que trata el inciso tercero del artículo 2.2.1.6.8.1 y las facturas que soportan los costos de operación, que la actividad no le generó ninguna utilidad económica en el semestre anterior a la solicitud.

Artículo 2.2.1.6.8.9. Modificado por el Decreto 478 de 2021, artículo 12º. Prohibición de cambio de modalidad. De ninguna manera se permitirá el ingreso de vehículos de otra modalidad, al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial.

No se podrá realizar el cambio de modalidad de los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, exceptuando el cambio a la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Mixto, siempre y cuando cuenten con la homologación para ésta última modalidad y que el modelo no sea de una antigüedad superior a diez (10) años.

Artículo 2.2.1.6.8.10. Adicionado por el Decreto 431 de 2017, artículo 26. Formas de vinculación de flota. Los contratos de vinculación de flota podrán ser de dos tipos:

1. Contrato de administración integral del vehículo: en este tipo de contrato le corresponde a la empresa de transporte la gestión integral del automotor sin intervención del propietario o locatario, con arreglo previo de una contraprestación económica periódica que definirán las partes y que se cancelará por la empresa de transporte al suscriptor del contrato de vinculación.

2. Contrato de administración por afiliación: en este tipo de contrato la gestión del automotor corresponde al propietario del vehículo, el cual deberá mantenerlo en óptimas condiciones técnicas, mecánicas, de aseo, presentación y seguridad, so pena de que la empresa de transporte se abstenga legítimamente de incluirlo en su plan de rodamiento.

En todo caso, el programa de revisión y mantenimiento preventivo será el diseñado e implementado por la empresa de transporte, el cual debe ser observado estrictamente por el propietario del automotor.

Parágrafo. Ni los contratos de vinculación de flota con administración integral ni los que tienen por objeto la afiliación podrán dar lugar a que el servicio se preste por una persona diferente a la empresa de transporte habilitada.

Por lo anterior, la planeación, organización, desarrollo y control de la operación, así como la contratación de los servicios, solo podrá ser adelantada por la empresa de transporte habilitada.

Artículo 2.2.1.6.8.11. Adicionado por el Decreto 431 de 2017, artículo 26. Desvinculación jurisdiccional. La decisión de autoridad judicial que declare terminado el contrato de vinculación de un vehículo al parque automotor de la empresa transportadora da lugar a la desvinculación inmediata del mismo y al consecuente cambio de empresa.

La decisión deberá ser comunicada por la parte interesada al Ministerio de Transporte, para que este proceda a la cancelación de la tarjeta de operación.

Parágrafo. Si la decisión tuvo lugar por alguno de los supuestos de que trata el literal a) del artículo 2.2.1.6.8.5 del presente decreto, se reducirá la capacidad transportadora de la empresa en el número de unidades de que trate el pronunciamiento judicial.

Cuando la decisión haya tenido lugar por alguno de los supuestos de que trata el literal b) del mismo artículo, la capacidad transportadora se mantendrá y la empresa podrá vincular una nueva unidad, siempre que acredite todos y cada uno de los requisitos establecidos en el presente Capítulo o el que lo modifique, adicione o sustituya.

Artículo 2.2.1.6.8.12. Adicionado por el Decreto 431 de 2017, artículo 26. Desvinculación por terminación del contrato de administración de flota. Terminado el contrato de vinculación, sin que las partes logren un acuerdo sobre su renovación, cualquiera de ellas notificará tal hecho al Ministerio de Transporte, para que el mismo proceda a la cancelación de la tarjeta de operación.

Artículo 2.2.1.6.8.13. Adicionado por el Decreto 431 de 2017, artículo 26. Obligaciones de las empresas habilitadas. Para la prestación del servicio público en esta modalidad, las empresas deberán:

1. Administrar, mantener en perfecto estado y controlar la operación de los vehículos propios o de terceros y de los que presten el servicio.

2. Planificar el servicio de transporte.

3. Administrar y mantener un programa que fije y analice indicadores de calidad y las estadísticas de la operación de la empresa. Es responsabilidad de la empresa disponer de la siguiente estadística de operación:

a) De la calidad de prestación de los servicios;

b) Vehículos utilizados por servicio;

c) Conductor por servicio prestado;

d) Kilómetros recorridos;

e) Tiempo de recorrido;

f) Porcentaje del parque automotor propio y de terceros;

g) De seguridad vial.

4. Garantizar el mantenimiento preventivo bimestral en centro especializado de cada uno de los vehículos vinculados con los que preste el servicio y el correctivo cuando se haga necesario. El mantenimiento preventivo implicará la intervención mecánica del automotor para evitar degradación, desperfectos o fallas del vehículo durante su operación. Las revisiones no son un mantenimiento.

5. Garantizar que los vehículos con los que prestará el servicio porten los documentos exigidos para la movilización que realizan.

6. Gestionar el cumplimiento de las obligaciones y estrategias contenidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial, de conformidad con las instrucciones que imparta el Gobierno nacional y el plan estratégico de seguridad vial adoptado.

7. Monitorear y medir la accidentalidad y, a partir de dichos análisis planear, desarrollar y ejecutar medidas conducentes a reducir los índices de accidentalidad.

8. Vigilar y garantizar el cumplimiento de la obligación de realizar revisión técnico-mecánica.

9. Mantener un programa de control y análisis de las estadísticas e indicadores del número y causas de los accidentes de tránsito, que deberá reportar a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, de conformidad con los protocolos que para tal fin esta establezca.

10. Exigir el porte de la calcomanía "Cómo Conduzco", en perfecto estado y siempre visible, según lo ordenado por la Superintendencia de Puertos y Transporte, y cumplir con los requisitos técnicos señalados por esta. Igualmente, establecer los mecanismos internos de control para el funcionamiento de la línea de atención.

11. Estructurar el procedimiento para la atención a los usuarios, incluyendo las ayudas tecnológicas y el personal que se destinará para tal fin.

12. Monitorear la plataforma tecnológica y el centro de control con los que debe interactuar el vehículo y la empresa para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial.

13. Facilitar la suscripción de los contratos de transporte a través de medios tecnológicos, articulados con el sistema de información establecido para el efecto por el Ministerio de Transporte.

14. Disponer de una adecuada infraestructura física y definir las áreas destinadas al desarrollo de las funciones financiera, administrativa, operativa, de seguridad vial y de tecnología, según la estructura empresarial establecida en el presente Capítulo.

15. Acreditar la sustentabilidad financiera de su actividad, para la consolidación de condiciones de operación seguras para los usuarios y demás actores de la vía.

SECCIÓN 9

Tarjeta de operación

Artículo 2.2.1.6.9.1. Definición. La tarjeta de operación es el documento único que autoriza la operación de transporte que se realiza a través de un vehículo automotor, convirtiéndose en el permiso para operar en la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, bajo la responsabilidad de una empresa debidamente habilitada, de acuerdo con los servicios contratados.

(Decreto 348 de 2015, artículo 45).

Artículo 2.2.1.6.9.2. **Modificado por el Decreto 431 de 2017, artículo 27. Expedición y renovación de la tarjeta de operación.** El Ministerio de Transporte expedirá la tarjeta de operación únicamente a los vehículos vinculados y a los de propiedad de las empresas de transporte debidamente habilitadas para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, cuando se acredite el cumplimiento de los requisitos de que trata el artículo 2.2.1.6.9.5 del presente decreto.

Parágrafo. Para la renovación de las tarjetas de operación, se deberá dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 2.2.1.6.9.5 del presente decreto, con excepción de lo dispuesto en el numeral 2 del mismo.

Parágrafo transitorio. Adicionado por el Decreto 478 de 2021, artículo 13º. Para la renovación de las tarjetas de operación cuya vigencia expire durante cualquier emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social con ocasión de la pandemia derivada del coronavirus Covid-19, adicionalmente, se excepciona la presentación de la copia de los contratos de prestación de servicios de transporte especial señalados en el numeral 12 del artículo 2.2.1.6.9.5 del presente decreto. No obstante, los referidos contratos deberán ser presentados ante la Dirección Territorial respectiva dentro de los seis (6) meses siguientes a la renovación de la tarjeta de operación.

Artículo 2.2.1.6.9.3. Modificado por el Decreto 431 de 2017, artículo 28. Vigencia de la tarjeta de operación. La tarjeta de operación se expedirá a solicitud de la empresa por el término de dos (2) años.

La tarjeta de operación podrá modificarse o cancelarse si cambian las condiciones exigidas a la empresa para la habilitación y fijación o incremento de su capacidad transportadora.

Parágrafo. Cuando se expida la tarjeta de operación a vehículos que se encuentren próximos a cumplir el tiempo de uso determinado en el presente Capítulo, la vigencia de este documento no podrá en ningún caso exceder el tiempo de uso del vehículo.

Artículo 2.2.1.6.9.4. Contenido. La tarjeta de operación contendrá, al menos, los siguientes datos:

1. De la empresa: razón social o denominación, sede y radio de acción.

2. Del vehículo: case, marca, modelo, número de la placa, capacidad y tipo de combustible.

3. Otros: clase de Servicio, fecha de vencimiento, numeración consecutiva y firma de la autoridad que la expide.

Parágrafo. La tarjeta de operación deberá ajustarse a la ficha técnica expedida por el Ministerio de Transporte.

(Decreto 348 de 2015, artículo 48).

Artículo 2.2.1.6.9.5. Modificado por el Decreto 431 de 2017, artículo 29. Acreditación de requisitos para la expedición de la tarjeta de operación por primera vez. Las empresas deberán presentar, dentro de los doce (12) meses siguientes a la ejecutoria del acto administrativo mediante el cual se asigna la capacidad transportadora, los siguientes documentos para la obtención de la tarjeta de operación de todos los vehículos que hacen parte de la capacidad transportadora fijada:

1. Relación del equipo de transporte propio, con el cual prestará el servicio, con indicación de la clase, marca, placa, modelo, número del chasis, combustible, capacidad de sillas y demás especificaciones que permitan su identificación, de acuerdo con las normas vigentes.

2. Certificación de la Empresa de Servicio de Transporte Especial en la cual se indique el Sistema de Monitorización Vehicular (SMV) que empleará. Además, el certificado de conformidad del proveedor del sistema, con el cumplimiento de lo previsto en el presente Capítulo y en la regulación que sobre la materia expida el Ministerio de Transporte.

3. Contrato de vinculación de flota de cada uno de los vehículos automotores de los socios y de terceros, que garanticen las condiciones previstas en el presente Capítulo.

4. Certificación original expedida por la compañía de seguros en la que conste que los vehículos están amparados con las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual de la empresa solicitante.

5. Fotocopia de las licencias de tránsito de los vehículos.

6. Fotocopia de la póliza vigente del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) de cada vehículo.

7. Fotocopia del certificado de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes vigentes, en caso que aplique.

8. Presentar los estados financieros, discriminando en especial las cuentas correspondientes a activos fijos, propiedad planta y equipo, y lo correspondiente a la flota propia o, en su defecto, a las respectivas cuentas donde se registren los derechos correspondientes al leasing de vehículos para los equipos adquiridos mediante esta figura. Igualmente, estos registros del activo fijo y/o leasing deberán ser debidamente explicados y detallados en las notas a los estados financieros de los cuales se verificará el porcentaje mínimo exigido de vehículos de propiedad de la empresa.

9. Certificados de tradición de los vehículos de propiedad de la empresa, que permita acreditar el porcentaje mínimo exigido de propiedad de vehículos.

10. Certificación del proveedor de los dispositivos para la gestión y control de flota, en la que se identifique el vehículo automotor y los equipos en ellos instalados, así como la suficiencia de los mismos para lo que corresponde.

11. Los soportes sobre la afiliación y pago de la seguridad social de los conductores.

12. Copia de cada uno de los contratos de prestación de servicios de transporte especial, en el que se determine el (los) vehículo (s) que será (n) destinado (s) a la prestación del servicio, suscrito y firmado entre el contratante y contratista.

13. Recibo de pago de los derechos correspondientes, debidamente registrados por la entidad recaudadora.

Parágrafo. Los requisitos señalados en los numerales 4, 5, 6 y 7 serán validados a través del sistema RUNT, una vez entre en operación el Registro Nacional de Empresas de Transporte (RNET). En consecuencia, será obligatorio presentarlos físicamente, mientras la respectiva empresa habilitada no se encuentre cargada en dicho registro.

En todo caso, los requisitos que se encuentren registrados en el Sistema de Información, que para el efecto establezca el Ministerio de Transporte, serán validados en dicho sistema.

Parágrafo 2°. Adicionado por el Decreto 478 de 2021, artículo 14º. Para la acreditación de los requisitos señalados en los numerales 1 y 9, de

conformidad con lo prescrito en el artículo 2.2.1.6.7.1. del presente capítulo, respectivamente, se podrá relacionar el equipo de transporte en "leasing" financiero con el cual se prestará el servicio y se deberán aportar los respectivos contratos donde la empresa de transporte especial habilitada figure como locataria.

Artículo 2.2.1.6.9.6. Modificado por el Decreto 431 de 2017, artículo 30. Requisitos para la renovación de la tarjeta de operación. Para renovar la tarjeta de operación, el representante legal de la empresa presentará la solicitud ante el Ministerio de Transporte adjuntando los documentos señalados en los numerales 1, 3, 4, 5, 6, 7, 11, 12 y 13 del artículo anterior.

Artículo 2.2.1.6.9.7. Modificado por el Decreto 431 de 2017, artículo 31. Requisitos para la expedición de la tarjeta de operación por incremento de la capacidad transportadora. La empresa de servicio especial deberá cumplir con los requisitos establecidos para la renovación de la tarjeta de operación, adicionando los estados financieros básicos y sus notas contables.

En el Balance General, en el Activo, se debe evidenciar en la partida Equipos de Transporte la cuantía invertida en la propiedad de los vehículos de la empresa, la cual debe corresponder como mínimo al diez por ciento (10%) de la capacidad transportadora autorizada, de acuerdo con lo establecido en el artículo 2.2.1.6.7.1 del presente decreto.

Artículo 2.2.1.6.9.8. Duplicado de la tarjeta de operación. En caso de duplicado por pérdida o deterioro, la tarjeta de operación que se expida no podrá tener una vigencia superior a la de la tarjeta originalmente autorizada.

(Decreto 348 de 2015, artículo 52).

Artículo 2.2.1.6.9.9. Obligación de gestionar la tarjeta de operación. Es obligación de las empresas gestionar las tarjetas de operación de la totalidad de sus equipos y entregarla oportunamente a sus propietarios o locatarios. La

empresa deberá solicitar la renovación de las tarjetas de operación por lo menos con dos (2) meses de anticipación a la fecha de vencimiento.

En ningún caso la empresa podrá cobrar suma alguna a los propietarios o locatarios de los vehículos, por concepto de la gestión de la tarjeta de operación. Dentro de los diez (10) días siguientes a la entrega de las nuevas tarjetas de operación, la empresa deberá devolver al Ministerio de Transporte los originales de las tarjetas de operación vencidas o canceladas por terminación del contrato de administración de flota por mutuo acuerdo o de forma unilateral, o por cambio de empresa.

(Decreto 348 de 2015, artículo 53).

Artículo 2.2.1.6.9.10. Obligación de portarla. El conductor del vehículo deberá portar el original de la tarjeta de operación y presentarla a la autoridad competente que la solicite.

Cuando se implemente la expedición de la tarjeta de operación a través del sistema RUNT, el control por parte de las autoridades en vía se hará mediante el uso de herramientas tecnológicas. En tal caso desaparece la obligación de portar el original.

(Decreto 348 de 2015, artículo 54).

Artículo 2.2.1.6.9.11. Modificado por el Decreto 431 de 2017, artículo 32. Retención de la tarjeta de operación. Las autoridades de tránsito y transporte solo podrán retener preventivamente la tarjeta de operación cuando detecten que la misma está vencida, adulterada o no repose en el RNET –una vez el mismo entre en operación–, debiendo remitirla a la autoridad de transporte que la expidió para efectos de iniciar la respectiva investigación. De la misma manera se procederá cuando, a través del uso de medios técnicos o tecnológicos, se pueda establecer que el vehículo no tiene tarjeta de operación o que está vencida, eventos en el cuales las autoridades de tránsito deberán inmovilizar el vehículo, solo por el tiempo requerido para clarificar los hechos.

Si se establece que se porta un documento público presuntamente falso, la autoridad en vía deberá, además, poner en conocimiento de las autoridades judiciales el hecho, para lo de su competencia.

En ningún caso las empresas podrán retener la tarjeta de operación por pagos pendientes de los propietarios. En caso de incurrirse en esta práctica, la Superintendencia de Puertos y Transporte deberá adelantar las acciones administrativas a que haya lugar.

SECCIÓN 10

Transporte escolar público y privado

Artículo 2.2.1.6.10.1. Identificación de los vehículos utilizados para el transporte de estudiantes. Los vehículos de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial que se dediquen al transporte de estudiantes, además de los colores y distintivos señalados en el presente Capítulo, deberán tener pintadas en la parte posterior de la carrocería, franjas alternas de diez (10) centímetros de ancho en colores amarillo pantone 109 y negro, con inclinación de 45 grados y una altura mínima de 60 centímetros.

Igualmente, en la parte superior trasera y delantera de la carrocería en caracteres destacados, de altura mínima de 10 centímetros, deberán llevar la leyenda "Escolar".

Los vehículos de propiedad de los Establecimientos Educativos que presten el transporte escolar portarán además los colores y distintivos definidos por dichas instituciones.

Parágrafo. Los colores y distintivos deberán portarse durante todo el tiempo en que los vehículos se encuentren prestando el servicio público o privado de transporte escolar.

(Decreto 348 de 2015, artículo 56).

Artículo 2.2.1.6.10.2. Estudiantes con discapacidad. Los vehículos que transporten estudiantes con discapacidad, tanto de centros educativos o centros de educación especial, deben contar con asientos y cinturones de seguridad adecuados, que garanticen el transporte seguro. De igual forma, deben contar con espacio en los sectores adyacentes a las puertas de ingreso y deberán prever un lugar para el acceso y transporte de sillas de ruedas, muletas u otros equipos que faciliten la movilidad de los pasajeros y adultos acompañantes.

(Decreto 348 de 2015, artículo 57).

Artículo 2.2.1.6.10.3. Verificación técnica y operativa aplicable al transporte escolar. Las condiciones técnicas y operativas que se establecen

en el presente artículo tienen como propósito establecer condiciones de seguridad para los vehículos dedicados al transporte escolar.

1. **Numeral modificado por el Decreto 431 de 2017, artículo 33.** Aspectos relativos a la organización en la prestación del transporte escolar.

Protección a los estudiantes. Con el fin de garantizar la protección de los estudiantes durante todo el recorrido en la prestación del servicio de transporte, los vehículos dedicados a este servicio deberán llevar un adulto acompañante, quien deberá tener experiencia o formación relacionada, debidamente acreditada, en el funcionamiento de los mecanismos de seguridad del vehículo, tránsito, seguridad vial y primeros auxilios.

No será necesario el adulto acompañante cuando se trate de educación superior.

El adulto acompañante se encargará del cuidado de los estudiantes durante su transporte y de su ascenso y descenso del vehículo. Siempre que se transporten alumnos en situación de discapacidad, el adulto acompañante debe contar con la cualificación laboral necesaria para la adecuada atención a este alumnado.

El adulto acompañante deberá ocupar la silla en las inmediaciones de la puerta y el transporte no se podrá realizar sin que este se encuentre a bordo del vehículo.

Recorridos y paradas. Los recorridos y paradas del servicio del transporte escolar estarán sujetos a lo establecido previamente en el contrato de prestación del servicio.

La parada final deberá situarse en el interior del establecimiento educativo. Si no es posible, se fijará de modo que las condiciones de acceso desde dicha parada al centro educativo resulten lo más seguras, situándose siempre a la derecha en el sentido de la marcha.

Cuando no resulte posible que la parada esté situada en el mismo lado de la vía en que se encuentra el establecimiento educativo, se impondrán señalizaciones temporales o se requerirá la presencia de los agentes de la policía. En todo caso, el alumno siempre deberá estar guiado por el adulto acompañante que está en representación de la empresa o del establecimiento educativo.

El ascenso y descenso de los estudiantes deberá realizarse por la puerta más cercana al adulto acompañante o al conductor, en caso de estudiantes de educación superior.

Este deberá efectuarse bajo la vigilancia de una persona mayor de edad, quien deberá asegurarse de que se efectúe de manera ordenada.

Una vez finalizado cada recorrido, el adulto acompañante deberá verificar que al interior del vehículo no se quede ningún estudiante.

2. Requisitos técnicos y operativos específicos:

Los vehículos que se destinen a la prestación del servicio escolar deberán cumplir con las condiciones técnico-mecánicas y con las especificaciones de tipología vehicular requeridas y homologadas por el Ministerio de Transporte para la prestación de este servicio. Además se deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. En ningún caso se admitirán estudiantes de pie. Cada escolar ocupará un (1) puesto de acuerdo con la capacidad vehicular establecida en la ficha de homologación del vehículo y de la licencia de tránsito.

2. Los vehículos de transporte escolar deben llevar letreros colocados en la parte delantera, trasera y laterales con la leyenda Escolar. La leyenda delantera deberá estar invertida para poder ser leída a través de un retrovisor.

3. Disponer de un sistema de comunicación bidireccional, entre la empresa, todos los conductores de los vehículos y el establecimiento educativo.

4. Poseer dos puertas, no accionables por los escolares sin intervención del conductor o por el adulto acompañante, que garanticen el ascenso y descenso de los escolares.

5. Poseer salidas de emergencia operables desde el interior y exterior, y tendrán un dispositivo que avise al conductor cuando estén completamente cerradas.

6. Poseer luces intermitentes, cuatro colores ámbar en la parte superior delantera, y dos colores rojos y una color ámbar central en la parte superior trasera, las que accionarán en forma automática al momento de producirse la apertura de cualquiera de las puertas.

7. Los asientos que no estén protegidos por el respaldo de otro anterior, además del cinturón de seguridad deberán contar con un elemento fijo, que les permita sujetarse y amortiguar el frenado del vehículo.

8. Las sillas deben contar con cinturones de seguridad cumpliendo con la Norma Técnica Colombiana adoptada por el Ministerio de Transporte.

9. Contar con ventanas cuyas aberturas practicables estén ubicadas de tal manera que impidan a los escolares sentados sacar los brazos por las mismas. Su abertura será, como máximo, del tercio superior de las mismas o lo establecido en las normas técnicas colombianas.

10. En ningún caso los vehículos podrán transitar a velocidades superiores a las establecidas para este servicio en la Ley 1239 de 2008 o en aquella que la adicione, modifique o sustituya.

11. Contar con elementos sonoros.

Parágrafo. La Norma Técnica Colombiana para los vehículos de transporte escolar será emitida en un término no superior a dos (2) años, contados a partir del 25 de febrero de 2015.

(Decreto 348 de 2015, artículo 58).

Artículo 2.2.1.6.10.4. Contenido mínimo de los contratos. El contrato celebrado entre la empresa habilitada y los establecimientos educativos, Entidades Territoriales, Secretarias de Educación certificadas, asociaciones de padres de familia o grupo de padres de familia, para la prestación del servicio público de transporte escolar deberá contener como mínimo las obligaciones y derechos de cada una de las partes, plazo, valor, indicando expresamente la tipología vehicular, la capacidad del vehículo y su identificación.

Las empresas habilitadas remitirán las copias de todos los contratos celebrados a la Superintendencia de Puertos y Transporte, describiendo el valor total, el valor por mes de vehículo, kilómetro de servicio, silla ofertada, la ciudad y el nombre del establecimiento educativo o entidad contratante.

Ningún establecimiento educativo o persona natural o jurídica podrá cobrar comisiones o intermediación en relación con el valor que se pague por el servicio a la empresa habilitada.

(Decreto 348 de 2015, artículo 59).

Artículo 2.2.1.6.10.5. Obligaciones de los establecimientos educativos. Son obligaciones mínimas de los establecimientos educativos frente a la prestación del servicio de transporte escolar:

1. Disponer en los vehículos, con el fin de asegurar la protección de los estudiantes menores, la presencia de un adulto que monitoree el recorrido.

2. Realizar la supervisión respecto de las condiciones de ejecución y cumplimiento de los contratos celebrados con las empresas de transporte especial.

3. Observar probidad y diligencia en la selección de la empresa de transporte que desarrollará la actividad.

4. Destinar los espacios internos del establecimiento con acceso vehicular, al ascenso y descenso de los vehículos de transporte escolar.

5. Contar con un Plan Estratégico de Seguridad Vial durante la prestación del servicio y verificar que la empresa contratada para tal fin cuente y aplique lo establecido en la Ley 1503 de 2011 y las normas que la reglamenten, modifiquen o sustituyan.

6. **Numeral modificado por el Decreto 431 de 2017, artículo 34.** Entregar a cada padre de familia una copia de la resolución de habilitación de la empresa de transporte contratada, una copia del contrato celebrado para la prestación del servicio y una copia de la póliza de seguros de responsabilidad civil que ampare los riesgos inherentes al transporte escolar.

La institución educativa deberá entregar semestralmente a los padres de familia las constancias de los pagos realizados al transportador por concepto del desplazamiento de sus hijos, estableciendo, según el total pagado, el número de usuarios movilizados, el número de viajes realizados (pagados y de cortesía comercial) y el costo promedio del desplazamiento de cada uno de ellos.

7. Las demás aplicables en virtud de las disposiciones legales y/o reglamentarias para el servicio de transporte escolar.

Parágrafo 1°. Los establecimientos educativos no podrán percibir ninguna remuneración o ingreso por intermediación en la contratación del servicio de transporte escolar. En caso de contravención de lo aquí dispuesto, se entenderá que se efectuó un pago de lo no debido y el establecimiento educativo estará obligado a la restitución de las sumas debidamente indexadas a los padres de familia o responsables de los estudiantes.

Parágrafo 2°. El adulto que monitoree el recorrido podrá ser directamente contratado por el transportador, si le es remunerado como costo adicional al servicio de transporte y en tal evento, el establecimiento educativo, Entidad Territorial, Secretaria de Educación certificada, asociación de padres de familia o grupo de padres de familia, según el caso, fijará las condiciones y protocolos para el desarrollo de la labor del monitor.

(Decreto 348 de 2015, artículo 60).

Artículo 2.2.1.6.10.6. Obligaciones del Ministerio de Educación y de las Secretarías de Educación. De acuerdo con los procesos de descentralización y de las competencias establecidas en el marco de la Ley 715 de 2001 y las demás que la modifiquen, adicionen o sustituyan, corresponde a las secretarías de educación de las entidades territoriales certificadas organizar, dirigir y administrar la prestación del servicio educativo, por lo que deberán realizar las acciones necesarias para garantizar la permanencia de los estudiantes, adelantando el seguimiento y control al cumplimiento de los contratos de prestación del servicio de transporte escolar de sus respectiva jurisdicción.

(Decreto 348 de 2015, artículo 61).

Artículo 2.2.1.6.10.7. Capacitación a conductores. Todos los establecimientos educativos incluyendo los que cuentan con servicio de transporte escolar privado deberán desarrollar cursos de educación en seguridad vial, planes estratégicos de seguridad vial y formación en el adecuado uso de los vehículos escolares dirigidos a los estudiantes y conductores, siguiendo los protocolos y exigencias emitidos por el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.

(Decreto 348 de 2015, artículo 62).

Artículo 2.2.1.6.10.8. Modificado por el Decreto 431 de 2017, artículo 35. Requisitos para conducir. Los conductores de transporte escolar deberán

contar con la licencia que les acredite la conducción de la respectiva clase de vehículo.

Adicionalmente, deberán ser capacitados periódicamente por las empresas de transporte en seguridad vial, comportamiento de los estudiantes y en primeros auxilios.

Parágrafo. El conductor será contratado directamente por la empresa operadora de transporte especial, cuando se trate de transporte público, o por el Establecimiento Educativo, si este presta el servicio por cuenta propia. En todo caso, el conductor deberá estar debidamente formado en competencias laborales en la modalidad de servicio especial por el Sena o las instituciones habilitadas.

Artículo 2.2.1.6.10.9. Modificado por el Decreto 431 de 2017, artículo 36. Servicio Privado de Transporte Escolar. En cumplimiento del artículo 5º de la Ley 336 de 1996, dentro del ámbito del Servicio Privado de Transporte, los establecimientos educativos podrán continuar prestando el servicio de transporte exclusivamente a sus alumnos, siempre que los equipos sean de su propiedad.

En todo caso, es obligación del establecimiento educativo mantener el vehículo en óptimas condiciones mecánicas y de seguridad y cumplir con los distintivos y requisitos especiales establecidos en este Capítulo, en especial con lo dispuesto en el artículo 2.2.1.6.10.3 del presente decreto.

Igualmente, el establecimiento educativo deberá registrar los vehículos ante la autoridad (es) de tránsito de la jurisdicción (es) donde preste el servicio, indicando expresamente el o los municipios en los que circularán los vehículos, horarios y días de servicio, número de pasajeros, tipología vehicular, capacidad y placas del (los) vehículos.

Artículo 2.2.1.6.10.10. Obligatoriedad de los seguros. Los establecimientos educativos para la prestación del servicio privado de transporte escolar deben adquirir las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual señaladas en el presente Capítulo.

(Decreto 348 de 2015, artículo 65).

SUBSECCIÓN 1

Prestación del servicio escolar en municipios con población inferior a 30.000 habitantes

Artículo 2.2.1.6.10.1.1. Requisitos para prestar el servicio. En los municipios con población total hasta de treinta mil (30.000) habitantes, donde no existan empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, el transporte escolar podrá ser prestado por empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto o colectivo municipal legalmente constituidas y habilitadas, cumpliendo todas las condiciones exigidas en el presente Capítulo para el transporte escolar.

En caso de no existir empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto o Colectivo Municipal, las personas naturales que destinaron sus vehículos de servicio particular al transporte escolar rural y que hubieren obtenido permiso de la autoridad municipal para operar dentro de su jurisdicción en vigencia del artículo 3 del Decreto 805 de 2008, modificado por el artículo 1 del Decreto 4817 de 2010, del Decreto 048 de 2013 o del Decreto 348 de 2015, podrán ofrecer y prestar dicho servicio, presentando solicitud dirigida por el propietario o locatario del vehículo, a la autoridad de transporte municipal, quien autorizará la prestación del mismo. A la solicitud se anexarán los siguientes documentos:

1. Copia del contrato de prestación del servicio celebrado entre el propietario o locatario del vehículo y establecimientos educativos, Entidades Territoriales, Secretarias de Educación certificadas.

2. Licencia de tránsito del automotor.

3. Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito –SOAT– y certificado de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes vigentes.

4. Certificación del sistema de comunicación bidireccional entre el contratante del servicio y el conductor del vehículo.

5. Licencia de conducción de categoría C1 o C2, según la clase de vehículo.

6. Copia de las pólizas vigentes de responsabilidad civil contractual y extracontractual establecidas en el presente Capítulo.

Parágrafo 1°. El permiso para prestar el servicio de transporte escolar se entiende expedido únicamente al propietario o locatario del vehículo automotor.

Parágrafo 2°. En caso que el vehículo no sea conducido por el propietario, para que éste obtenga el permiso deberá presentar ante la autoridad de transporte municipal el documento de identificación del conductor y la licencia de conducción de categoría C1 o C2, según la clase de vehículo. En el evento que se cambie el conductor, se deberá actualizar la información con sus respectivos soportes.

Parágrafo 3. Los alcaldes municipales deberán establecer mecanismos de control para garantizar que los equipos se mantengan en perfectas condiciones técnicas.

(Decreto 348 de 2015, artículo 66).

Artículo 2.2.1.6.10.1.2. Prestación del servicio con vehículos particulares. Los vehículos particulares autorizados para prestar el servicio escolar en virtud del presente Capítulo podrán operar exclusivamente en la jurisdicción del municipio para el cual fueron autorizados. Cuando la residencia del escolar o la sede del establecimiento educativo se encuentren situadas en jurisdicción de un municipio contiguo se podrá extender su operación únicamente en el recorrido entre la sede del establecimiento y la residencia del escolar.

(Decreto 348 de 2015, artículo 67).

Artículo 2.2.1.6.10.1.3. Renovación del permiso. El permiso otorgado por las autoridades competentes tendrá una vigencia de un año, renovable hasta por el mismo término, siempre y cuando en el respectivo municipio subsistan las condiciones que dieron origen a su expedición. Para los efectos pertinentes se deberán acreditar los requisitos establecidos en el presente Capítulo y que los vehículos cumplen con la edad prevista en el siguiente artículo.

(Decreto 348 de 2015, artículo 68).

Artículo 2.2.1.6.10.1.4. Equipos. El servicio escolar en vehículos particulares podrá prestarse en automóvil, microbús, campero, camioneta, buseta y bus, cuya antigüedad no podrá superar los diez (10) años de edad; edad máxima de la que se exceptúan los camperos destinados al transporte escolar rural. En el evento en que se cumpla la edad del vehículo, el propietario o locatario podrá

renovarlo por uno de menor edad. En todo caso, el término se contará a partir de la fecha del registro inicial.

Parágrafo. Los equipos destinados al servicio escolar en vehículos particulares, deberán efectuar la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, de acuerdo con las normas vigentes para el servicio público.

(Decreto 348 de 2015, artículo 69).

Artículo 2.2.1.6.10.1.5. Condiciones de operación. Para la prestación del servicio escolar, los vehículos particulares autorizados por la autoridad local deberán cumplir las siguientes condiciones.

1. El conductor del vehículo debe portar el permiso expedido por la autoridad competente.

2. En ningún caso se admitirán pasajeros de pie.

3. Cada pasajero ocupará un (1) puesto.

4. El número de ocupantes del vehículo no debe superar la capacidad establecida en la licencia de tránsito.

5. Los estudiantes deberán ir acompañados de un adulto durante la prestación del servicio.

6. **Numeral modificado por el Decreto 431 de 2017, artículo 37.** El conductor debe disponer de un sistema de comunicación bidireccional, el cual debe ser conocido por los padres de familia y el establecimiento educativo, que deberá cumplir con las condiciones que para el efecto determine el Ministerio de Transporte.

7. Mantener vigente las pólizas de seguros contemplados en el presente Capítulo.

8. En ningún caso los vehículos de transporte escolar podrán transitar a velocidades superiores a 60 kilómetros por hora, durante la prestación de este servicio.

9. Por ningún motivo se deben transportar simultáneamente estudiantes y carga.

10. En el platón de las camionetas doble cabina bajo ninguna circunstancia se podrán transportar escolares.

11. **Numeral modificado por el Decreto 431 de 2017, artículo 37.** La parte posterior de la carrocería del vehículo deberá pintarse con franjas alternas de 10 centímetros de ancho en colores amarillo y negro, con inclinación de 45 grados y una altura mínima de 60 centímetros.

Adicionalmente, en la parte superior delantera y trasera de la carrocería, en caracteres destacados, de altura mínima de 10 centímetros, deberá llevar la leyenda "Escolar".

Artículo 2.2.1.6.10.1.6. Procedimiento para la contratación. Para la contratación del Servicio de Transporte Escolar por parte de los establecimientos educativos, Entidades Territoriales, Secretarias de Educación certificadas de los municipios con población hasta de treinta mil (30.000) habitantes a que se refiere el presente Capítulo, se deberá previamente comunicar las necesidades de este servicio a por lo menos tres (3) empresas de transporte habilitadas en el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte brindarán la colaboración necesaria a dichas entidades.

Parágrafo 1°. Si alguna de las empresas a las cuales se les comunique las necesidades de prestación del servicio de transporte escolar se presenta y se ajusta a las condiciones establecidas por los establecimientos educativos, Entidades Territoriales, Secretarias de Educación certificadas, según sea el caso, no se podrá contratar el servicio con vehículos de servicio mixto o colectivo municipal, ni particulares.

Parágrafo 2°. Reporte de Información. Dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la expedición de la autorización para la prestación del servicio escolar con vehículos de otras modalidades o del permiso para atenderlo con vehículos particulares señalado en el presente Capítulo, la autoridad de transporte municipal deberá remitir informe a la Subdirección de Transporte del Ministerio de Transporte, en el que se incluyan las características de cada vehículo (clase, marca, línea, modelo, placa, capacidad, color y tipo de combustible), propietario, empresa de transporte habilitada, si es el caso, número, vigencia y compañía expedidora de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual, fecha de expedición de la autorización o permiso y vencimiento de los mismos.

Parágrafo 3°. Control y vigilancia. Las autoridades de transporte municipal serán las encargadas de velar por el estricto cumplimiento de las disposiciones establecidas en el presente Capítulo para la prestación del servicio escolar con vehículos de otras modalidades y particulares. De igual manera de aplicar las

sanciones correspondientes, conforme a los criterios y procedimientos establecidos en la Ley 336 de 1996.

(Decreto 348 de 2015, artículo 71).

Artículo 2.2.1.6.10.1.7. Inexistencia de Servicio. Los establecimientos educativos, Entidades Territoriales, Secretarias de Educación certificadas deberán informar a la Superintendencia de Puertos y Transporte que en su jurisdicción no hay empresas de servicio público de transporte terrestre automotor especial, a pesar de existir empresas habilitadas con fundamento en el concepto de viabilidad expedido por la Dirección de Transporte y Tránsito de conformidad con la Resolución 3097 de 2009, o la norma que la modifique, adicione o sustituya, así como las circunstancias que les permitieron evidenciar la inexistencia de las mismas.

De no subsistir las condiciones que dieron lugar a la habilitación la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor especial, la Superintendencia de Puertos y Transporte informará al Ministerio de Transporte para que éste proceda a dejar sin efecto los actos administrativos de habilitación y permiso de la empresa de transporte y tarjetas de operación de los vehículos a ella, previa observancia del debido proceso.

(Decreto 348 de 2015, artículo 72).

SUBSECCIÓN 2

Prestación del servicio escolar en municipios con población superior a 30.000 habitantes

Artículo 2.2.1.6.10.2.1. Prestación del servicio. En los municipios con población superior a treinta mil (30.000) habitantes que por condiciones topográficas y de difícil acceso, no exista oferta para la movilización de los estudiantes de la jurisdicción, el transporte podrá ser prestado por empresas de servicio público de transporte terrestre automotor mixto o colectivo municipal legalmente constituidas y habilitadas y en caso que no existan, con vehículos particulares, conforme a lo establecido en el presente Capítulo.

Para autorizar la prestación del servicio, la autoridad municipal competente deberá solicitar concepto previo a la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte, remitiendo el análisis de las necesidades del servicio y la justificación correspondiente.

En el evento que sea autorizado, la autoridad de transporte municipal deberá reportar la información correspondiente a la Subdirección de Transporte del

Ministerio de Transporte, conforme a lo establecido en el presente Capítulo e igualmente ejercer el control de acuerdo a lo previsto en el mismo.

(Decreto 348 de 2015, artículo 73).

Artículo 2.2.1.6.10.2.2. Reglamentación. El Ministerio de Transporte para los casos contemplados en el artículo anterior, podrá establecer condiciones especiales que aumenten la protección de los estudiantes, garantizando la cobertura del servicio y observando los principios rectores del transporte.

(Decreto 348 de 2015, artículo 74).

SECCIÓN 11

Condiciones para el transporte de usuarios de servicios de salud y turistas

Artículo 2.2.1.6.11.1. Medidas especiales para el transporte de usuarios del sistema de salud. Los vehículos de las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial que presten servicios de transporte especial para los usuarios de los servicios de salud, deben cumplir con las condiciones que para estos efectos definan el Ministerio de Salud y Protección Social y el Ministerio de Transporte.

(Decreto 348 de 2015, artículo 75).

Artículo 2.2.1.6.11.2. Servicio de Transporte Turístico. Las empresas habilitadas para el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial interesadas en prestar el servicio a turistas se constituirán como prestadores de servicios turísticos, de acuerdo con la reglamentación vigente expedida por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. En el mismo sentido, los prestadores de servicios turísticos interesados en ofrecer el servicio de transporte público terrestre automotor a turistas, deberán habilitarse como empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial ante el Ministerio de Transporte.

(Decreto 348 de 2015, artículo 76).

Artículo 2.2.1.6.11.3. Modificado por el Decreto 431 de 2017, artículo 38. Servicio de Transporte Turístico. De acuerdo con lo establecido en el artículo 5º de la Ley 336 de 1996, los prestadores de servicios turísticos, debidamente inscritos en el Registro Nacional de Turismo, conforme a lo previsto en la Ley 1101 de 2006, modificada por la Ley 1558 de 2012, podrán satisfacer las necesidades de movilización de los turistas dentro del ámbito exclusivo de

su actividad, siempre y cuando los vehículos sean de su propiedad o se encuentren bajo la figura de arrendamiento financiero o leasing a su nombre.

Parágrafo 1°. Los prestadores de servicios turísticos adoptarán sus propios distintivos para los vehículos, los cuales llevarán en la parte delantera y trasera superior la leyenda "Turismo" en forma destacada con una altura mínima de 15 centímetros. Además, el vehículo deberá llevar en la parte delantera el número del registro nacional de turismo.

Parágrafo 2°. No se podrá prestar el servicio público ni privado de transporte turístico de pasajeros en vehículos clase motocarro.

Artículo 2.2.1.6.11.4. Prestadores de servicio turístico con vehículos de propiedad de terceros. Si los Prestadores de Servicios Turísticos no cuentan con vehículos de su propiedad, el transporte sólo podrá efectuarse previo contrato, celebrado entre el Prestador de Servicios Turísticos y las Empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial habilitadas o en su defecto habilitarse como Empresa de Transporte Público Terrestre Automotor Especial, cumpliendo lo establecido en el presente capítulo.

(Decreto 348 de 2015, artículo 78).

Artículo 2.2.1.6.11.6. Tipología vehicular. Los vehículos denominados chivas turísticas y camperos o yipaos podrán ser destinados al transporte turístico dentro de la jurisdicción municipal, distrital, área metropolitana legalmente determinada y zonas turísticas aledañas, según reglamentación establecida por el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

(Decreto 348 de 2015, artículo 80).

SECCIÓN 12

Controles y condiciones de seguridad en la operación

Artículo 2.2.1.6.12.1. Responsabilidad de la revisión y mantenimiento preventivo. La revisión periódica y el mantenimiento preventivo de los equipos

con los cuales se prestará el servicio es responsabilidad de las Empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial legalmente habilitadas.

Para garantizar el cumplimiento de sus obligaciones en esta materia, dichas empresas deberán realizar por su cuenta y riesgo el mantenimiento preventivo del vehículo, para prever fallas que puedan surgir o que surjan durante la vigencia del contrato de administración de flota y que puedan poner en peligro la seguridad de los usuarios o la integridad y funcionamiento del vehículo.

(Decreto 348 de 2015, artículo 81).

Artículo 2.2.1.6.12.2. Reporte de información. Dentro de los últimos quince (15) días calendario de los meses de enero y julio de cada año, las Empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial legalmente habilitadas deberán presentar al Ministerio de Transporte y a la Superintendencia de Puertos y Transporte, los estados financieros firmados y certificados por el Representante Legal, el Contador y/o el Revisor Fiscal, con corte a diciembre del año anterior y a junio del respectivo año, en los cuales se refleje la propiedad de los vehículos de la empresa, los ingresos y gastos, tanto de los vehículos propios como de terceros, los giros realizados a los propietarios y locatarios de los auto motores en virtud de lo pactado en los contratos de administración de flota y los pagos de los salarios, prestaciones sociales y seguridad social de los conductores.

Dicha información será reportada por las empresas al Ministerio de Transporte y a la Superintendencia de Puertos y Transporte de conformidad con las directrices que se impartan para tal efecto. Las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte, remitirán a la DIAN y al Ministerio de Trabajo, dentro de los dos (2) meses siguientes a las fechas límites fijadas para la entrega de la información por parte de las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial.

Parágrafo. Adicionado por el Decreto 431 de 2017, artículo 40. Una vez el Ministerio de Transporte implemente el Sistema de Información señalado en el presente Capítulo, se deberá registrar en el mismo la información exigida en este artículo, de acuerdo con los protocolos que para tal efecto señale el Ministerio de Transporte.

(Decreto 348 de 2015, artículo 82).

Nota, artículo 2.2.1.6.12.2: Ver Circular Externa 49 de 2016, S.P.T.

Artículo 2.2.1.6.12.3. Control de la contratación del servicio. Con el objeto de mejorar el control operativo en todo el territorio nacional, facúltese a las autoridades de tránsito y transporte municipales, distritales, departamentales y

metropolitanas, para verificar la veracidad de la información contenida en el contrato suscrito por las partes y que la operación de los vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor especial corresponda con lo señalado en el mismo. Si la autoridad de tránsito y transporte correspondiente encuentra diferencias entre el contenido del documento suscrito entre las partes, el extracto de contrato y la operación de transporte que se realiza, deberá informarlo a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia.

(Decreto 348 de 2015, artículo 83).

Artículo 2.2.1.6.12.4. De la condiciones de tipología de los equipos de transporte. Los vehículos destinados a la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial deberán cumplir las condiciones de homologación que el Ministerio de Transporte adopte, con base en estándares internacionales acreditados, considerando condiciones de materiales, absorción de impactos, elementos y condiciones de seguridad del equipo y de su uso.

(Decreto 348 de 2015, artículo 84).

Artículo 2.2.1.6.12.5. De las rutinas de diagnóstico, servicio y reparación. Para cada vehículo la empresa conformará un expediente individual u hoja de vida, cuyo objeto sea mantener un seguimiento documentado del parque automotor.

(Decreto 348 de 2015, artículo 85).

Artículo 2.2.1.6.12.6. Del control a las rutinas de seguridad del vehículo. Ningún vehículo podrá operar sin contar con el concepto favorable del departamento técnico de equipos de transporte de la respectiva empresa, emitido dentro del mes anterior.

La solución sistematizada de control de flota incluirá el mecanismo de control, así como el referente a los vencimientos de las pólizas de seguros y de la revisión técnico-mecánica de carácter legal.

(Decreto 348 de 2015, artículo 86).

Artículo 2.2.1.6.12.7. Vinculación y seguimiento a los conductores. Todos los conductores de los vehículos vinculados a la empresa, ya sean de propiedad de la misma, de socios o de terceros deberán tener contrato de trabajo con la empresa.

Se conformará un expediente individual con cada conductor al servicio de la empresa en el que se registrarán las situaciones derivadas de su permanencia

en la misma. Los expedientes deberán permanecer bajo guarda en las instalaciones de la sede principal de la empresa.

Todo aspirante a conductor será evaluado por la empresa o por compañías especializadas en selección de personal.

(Decreto 348 de 2015, artículo 87).

Artículo 2.2.1.6.12.8. Modificado por el Decreto 431 de 2017, artículo 41. Control del uso de sustancias psicoactivas y alcohólicas. Las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial deberán practicar controles de uso de sustancias psicoactivas y de pruebas de alcoholimetría a una muestra representativa de los conductores de la empresa, al menos una vez al mes.

La empresa realizará los controles directamente o a través de empresas que presten el servicio, haciendo uso de dispositivos y procedimientos homologados para ello, sin que pueda trasladar el costo de los mismos a los conductores o propietarios de los vehículos. Mensualmente las empresas o los particulares deberán reportar los resultados y las estadísticas de las pruebas realizadas a la Superintendencia de Puertos y Transporte.

SECCIÓN 13

Registro Nacional de Conductores de Servicio de Transporte Especial

Artículo 2.2.1.6.13.1. **Registro Nacional de Conductores de Servicio de Transporte Especial.** Desde el 25 de febrero de 2015, créase el Registro Nacional de Conductores de Transporte Especial, en el cual se registrarán los datos que identifiquen a la empresa transportadora, al propietario o locatario del vehículo y al conductor. Cuando el servicio se trate de escolar, también se registrarán los datos que identifiquen al establecimiento educativo, al adulto acompañante y las características del vehículo, así como otros datos que el Ministerio de Educación y el Ministerio de Transporte consideren necesarios para el control del servicio escolar y de sus vehículos. Esta información será de carácter público y obligatorio. La obligación de la inscripción en este registro será requisito para la prestación del servicio.

El certificado de inscripción en el Registro Nacional de Conductores de Transporte Especial, deberá portarse en los vehículos autorizados cuando se encuentren

prestando el servicio. A este registro tendrá acceso el establecimiento educativo y los padres de familia.

La inscripción tendrá una vigencia anual y debe ser solicitada por la empresa habilitada para prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial o por el director del establecimiento educativo, cuando los servicios sean proporcionados por el propio establecimiento. El Ministerio de Transporte reglamentará la implementación del registro.

(Decreto 348 de 2015, artículo 89).

SECCIÓN 14

Régimen de transición

Artículo 2.2.1.6.14.1. Modificado por el Decreto 431 de 2017, artículo 42. Plazo para acreditar requisitos de habilitación. Las empresas habilitadas antes del 25 de febrero de 2015 tendrán plazo hasta el 25 de febrero de 2018, para acreditar los nuevos requisitos de habilitación.

Para tal efecto, las empresas deberán presentar ante la dirección territorial correspondiente los documentos que acrediten el cumplimiento de los requisitos de habilitación establecidos en este Capítulo.

Si la empresa presenta la solicitud de manera extemporánea o el Ministerio de Transporte le niega la habilitación, no podrá continuar prestando el servicio.

Artículo 2.2.1.6.14.3. Modificado por el Decreto 478 de 2021, artículo 15º. Condiciones mínimas para la vinculación de flota. Solo se podrá autorizar a las empresas de transporte la vinculación de vehículos de terceros, una vez se haya cumplido con el porcentaje mínimo de vehículos de propiedad de la empresa, teniendo en cuenta también las formas alternas prescritas para acreditar el mismo, y el patrimonio líquido mínimo, de acuerdo con lo establecido en el presente decreto.

Artículo 2.2.1.6.14.4. Modificado por el Decreto 478 de 2021, artículo 16. Desintegración obligatoria. Los vehículos que cumplan el tiempo de uso deberán salir anualmente del servicio y ser desintegrados.

SESIÓN 15

Disposiciones finales

Artículo 2.2.1.6.15.1. Tarifa. La tarifa del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial será de libre determinación entre las partes, pero deberá ser reportada al Ministerio de Transporte y a la Superintendencia de Puertos y Transporte, mediante el sistema de información que las entidades definan, el cual deberá almacenar la información de cada contrato celebrado, el valor por vehículo o recorrido, la clase de automotor, el número de sillas ofertadas, la tarifa por día, kilómetro de recorrido y la indicación de si se trata de servicio en ciudades o incluye tramos de carretera.

(Decreto 348 de 2015, artículo 95).

Artículo 2.2.1.6.15.2. Derecho a reponer. El derecho a reponer un vehículo destinado a la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial será del propietario del vehículo o locatario, sin que la empresa de transporte pueda generar costo alguno por el derecho a reponer y el ingreso del nuevo vehículo. La reposición solo se podrá efectuar con vehículos de la misma clase.

En este evento el propietario o locatario del vehículo podrá entregarlo en administración a otra empresa de la misma modalidad y la capacidad será sumada a ésta última, quien se encargará de incluirlo en su plan de rodamiento y de administrarlo, de conformidad con lo señalado en el presente Capítulo. Adicionalmente el Ministerio de Transporte ajustará la capacidad transportadora de la empresa a la cual se encontraba vinculado el vehículo que fue objeto de la reposición, haciendo la respectiva reducción.

(Decreto 348 de 2015, artículo 96).

Artículo 2.2.1.6.15.3. Actuaciones iniciadas. Las actuaciones administrativas iniciadas al 25 de febrero de 2015, los términos que hubieren empezado a correr y los recursos interpuestos para esa misma fecha, continuarán tramitándose de conformidad con la norma vigente en el momento de su radicación.

Parágrafo. Las empresas que hayan radicado su solicitud de habilitación en vigencia del Decreto 174 de 2001 y que al 25 de febrero de 2015 no hayan obtenido pronunciamiento expreso del Ministerio de Transporte, podrán acogerse a las nuevas condiciones estipuladas en el presente Capítulo.

(Decreto 348 de 2015, artículo 97).

Artículo 2.2.1.6.15.4. Modificado por el Decreto 478 de 2021, artículo 17º. Cambio de servicio. Los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial clase automóvil, campero o camioneta de no más de nueve (9) pasajeros, incluido el conductor, podrán cambiarse al servicio particular, siempre que hayan permanecido mínimo cinco (5) años en la modalidad, contados a partir de la matrícula del vehículo.

Parágrafo 1°. Los cambios de servicio que en virtud del presente artículo se realicen, no darán lugar a la reposición vehicular y, por ende, a la empresa se le ajustará la capacidad transportadora, disminuyéndola en el número de unidades que optaron por el cambio de servicio.

En todo caso, el propietario del vehículo deberá notificar previamente su intención a la empresa de transporte y la misma tendrá quince (15) días para plantear una alternativa que, de no satisfacer al propietario, permitirá a este continuar con el trámite de cambio de servicio.

Parágrafo 2°. El Ministerio de Transporte regulará lo pertinente para el cambio de servicio.

Parágrafo transitorio. A partir de la entrada en vigencia del presente decreto y por el término de dos (2) años contado a partir de la reglamentación de este parágrafo por parte del Ministerio de Transporte, los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial clase automóvil, campero o camioneta de no más de (9) nueve pasajeros, incluido el conductor, podrán ser cambiados al servicio particular sin importar su fecha de matrícula, ni el tiempo de permanencia en la modalidad. El cambio de servicio realizado en aplicación

de esta disposición no implicará al ajuste de la capacidad transportadora de que trata el parágrafo 1° del presente artículo.

Artículo 2.2.1.6.15.5. Adicionado por el Decreto 431 de 2017, artículo 45. Registro Nacional de Empresas de Transporte (RNET). Con la finalidad de consolidar el Registro Nacional de Empresas de Transporte (RNET) y conciliar las capacidades transportadoras autorizadas y las tarjetas de operación vigentes de los vehículos vinculados, las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte modificarán la clase de vehículos asignada en la capacidad transportadora de cada una de las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, de manera que coincida en cada una de ellas con las clases y número de vehículos vinculados con tarjetas de operación vigentes al 14 de marzo de 2017.

Parágrafo. Cuando en el acto administrativo de asignación de capacidad transportadora se señale camionetas, se deberá entender que estas podrán ser sencillas o doble cabina.

Lo anterior, sin perjuicio de las investigaciones disciplinarias, administrativas, civiles y penales, en curso o a las que haya lugar, relacionadas o conexas con estos hechos.

Artículo 2.2.1.6.15.6. Adicionado por el Decreto 431 de 2017, artículo 45. Zonas agrarias. Cuando las circunstancias socio-económicas lo hagan necesario, el Ministerio de Transporte podrá dictar condiciones especiales de renovación de flota y permitir los cambios de modalidad de servicio, para garantizar la adecuada y oportuna prestación del servicio de transporte de los trabajadores agrarios desde y hacia las fincas de producción a través de contratos para transporte empresarial.

Nota, artículo 2.2.1.6.15.6: Ver Resolución 6185 de 2018, M. Transporte.

CAPÍTULO 7

Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga

Artículo 2.2.1.7.1. Objeto y Principios. El presente Capítulo tiene como objeto reglamentar la habilitación de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor de Carga y la prestación por parte de estas, de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a las cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la ley y los Convenios Internacionales.

(Decreto 173 de 2001, artículo 1°).

Artículo 2.2.1.7.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente Capítulo se aplicarán integralmente a la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, en todo el territorio nacional, de acuerdo con los lineamientos establecidos en las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996.

(Decreto 173 de 2001, artículo 2°).

Artículo 2.2.1.7.3. Servicio público de transporte terrestre automotor de carga. Es aquel destinado a satisfacer las necesidades generales de movilización de cosas de un lugar a otro, en vehículos automotores de servicio público a cambio de una remuneración o precio, bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, excepto el servicio de transporte de que trata el Decreto 2044 del 30 de septiembre de 1988.

(Decreto 173 de 2001, artículo 6º).

Artículo 2.2.1.7.4. Definiciones. Para la interpretación y aplicación del presente Capítulo, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

• Manifiesto de carga: es el documento que ampara el transporte de mercancías ante las distintas autoridades, por lo tanto, debe ser portado por el conductor del vehículo durante todo el recorrido. Se utilizará para llevar las estadísticas del transporte público de carga por carretera dentro del territorio nacional.

• Registro Nacional de Transporte de Carga**:** es el conjunto de datos relacionados con los vehículos de transporte de carga, con fines estadísticos para determinar la oferta de transporte de carga a nivel nacional; que contiene las siguientes especificaciones técnicas del vehículo automotor: placa, modelo, marca, línea, clase de vehículo, combustible, tipo de carrocería, peso bruto vehicular, número

de ejes, número de llantas, alto, ancho, largo, voladizo anterior y voladizo posterior.

• Usuario del servicio de transporte terrestre automotor de carga**:** es la persona natural o jurídica que celebra contratos de transporte terrestre de carga directamente con el operador o empresa de transporte debidamente constituida y habilitada.

• Vehículo de carga: vehículo autopropulsado o no, destinado al transporte de mercancías por carretera. Puede contar con equipos adicionales para la prestación de servicios especializados.

• Flete: Es el precio establecido entre el remitente o destinatario de la carga con la empresa de transporte por concepto del contrato de transporte terrestre automotor de carga.

• Generador de la Carga: es el remitente, o el destinatario de la carga cuando acepte el contrato en los términos de los artículos 1008 y 1009 del Código de Comercio.

• Valor a Pagar: es el valor establecido entre la empresa de transporte y el propietario, poseedor o tenedor de un vehículo de servicio público de carga, teniendo en cuenta los costos eficientes de operación establecidos en el sistema de información de costos de referencia adoptado por el Ministerio de Transporte.

• Costos Eficientes de Operación: son los costos de operación del servicio público de transporte terrestre automotor de carga que se obtienen en una ruta origen - destino, considerando los parámetros de operación más eficientes, atendiendo criterios técnicos, logísticos y de eficiencia, con base en la información de costos reportada y contenida en el SICE-TAC.

• Titular del manifiesto electrónico de carga: es el propietario, poseedor o tenedor de un vehículo de servicio público de carga a quien se le debe el Valor a Pagar. El manifiesto electrónico de carga prestará mérito ejecutivo, en los términos de los Códigos de Comercio y de Procedimiento Civil o las leyes y decretos que los modifiquen o sustituyan. La empresa de carga expedirá dos originales del mismo tenor, uno con destino al propietario, poseedor o tenedor del vehículo de servicio público de carga y otro para esta.

(Decreto 173 de 2001, artículo 7°, modificado por el Decreto 1499 de 2009, artículo 1°;

Decreto 2228 de 2013, artículo 1º).

SECCIÓN 1

Autoridades competentes

Artículo 2.2.1.7.1.1. Competencia del Ministerio de Transporte Para todos los efectos a que haya lugar, el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga será regulado por el Ministerio de Transporte.

(Decreto 173 de 2001, artículo 8°).

Artículo 2.2.1.7.1.2. Control y vigilancia. La inspección, vigilancia y control de la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga estará a cargo de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

(Decreto 173 de 2001, artículo 9°).

SECCIÓN 2

Habilitación

Artículo 2.2.1.7.2.1. Habilitación. Las empresas legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, deberán solicitar y obtener habilitación para operar. La habilitación lleva implícita la autorización para la prestación del servicio público de transporte en esta modalidad.

La habilitación concedida autoriza a la empresa para prestar el servicio solamente en la modalidad solicitada. Si la empresa pretende prestar el servicio en una modalidad diferente, debe acreditar ante la autoridad competente de la nueva modalidad los requisitos de habilitación exigidos.

(Decreto 173 de 2001, artículo 10).

Artículo 2.2.1.7.2.2. Empresas nuevas. Ninguna empresa nueva podrá entrar a prestar el servicio hasta tanto el Ministerio de Transporte le otorgue la habilitación correspondiente. Cuando las autoridades de control y vigilancia constaten la prestación del servicio sin autorización, ésta se le negará y no podrá presentar una nueva solicitud de habilitación antes de doce (12) meses.

(Decreto 173 de 2001, artículo 11).

Artículo 2.2.1.7.2.3. Requisitos. Para obtener la habilitación y la autorización para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, las empresas deberán acreditar los siguientes requisitos, que aseguren

el cumplimiento del objetivo definido en el artículo 2.2.1.7.1 del presente decreto:

1. Solicitud dirigida al Ministerio de Transporte suscrita por el representante.

2. Certificado de existencia y representación legal, expedido con una antelación máxima de 30 días hábiles, en el que se determine que dentro de su objeto social desarrolla la industria del transporte.

3. Indicación del domicilio principal y relación de sus oficinas y agencias, señalando su dirección.

4. Descripción de la estructura organizacional de la empresa relacionando la preparación especializada y/o la experiencia laboral del personal administrativo, profesional, técnico y tecnólogo contratado por la empresa.

5.Relación del equipo de transporte propio, de socios o de terceros, con el cual se prestará el servicio, con indicación del nombre y cédula del propietario, clase, marca, placa, modelo, número de chasis, capacidad, y demás especificaciones que permitan su identificación de acuerdo con las normas vigentes.

6. Certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia del programa de revisión y mantenimiento preventivo que desarrollará la empresa para los equipos propios con los cuales prestará el servicio.

7. Estados financieros básicos certificados de los dos (2) últimos años, con sus respectivas notas. Las empresas nuevas solo requerirán el balance general inicial.

8. Declaración de renta de la empresa solicitante de la habilitación, correspondiente a los dos (2) años gravables anteriores a la presentación de la solicitud, si por ley se encuentra obligada a cumplirla.

9. Demostración de un capital pagado o patrimonio líquido, no inferior a 1.000 salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMMLV).

El salario mínimo mensual legal vigente a que se hace referencia corresponde al vigente al momento de cumplir el requisito.

El capital pagado o patrimonio líquido de las empresas asociativas del sector de la economía solidaria, será el precisado en la Legislación Cooperativa, Ley 79 de 1998 y demás normas concordantes vigentes.

La habilitación para empresas nuevas no estará sujeta al análisis de los factores financieros, pero sí a la comprobación del pago del capital o patrimonio líquido exigido.

10. Comprobante de la consignación por pago de los derechos que se causen, debidamente registrado por la entidad recaudadora.

Parágrafo 1°. Las empresas que cuenten con revisor fiscal, podrán suplir los requisitos establecidos en los numerales 7, 8 y 9 de este artículo con una certificación suscrita por el representante legal, el contador y el revisor fiscal de la empresa, donde conste la existencia de las declaraciones de renta y de los estados financieros con sus notas y anexos, ajustados a las normas contables y tributarias, en los últimos dos (2) años y el cumplimiento del capital pagado o patrimonio líquido requerido. Con esta certificación deberá adjuntar copia de los Dictámenes e Informes y de las notas a los estados financieros presentados a la respectiva asamblea o junta de socios, durante los mismos años.

Parágrafo 2°. Las empresas nuevas deberán acreditar el requisito establecido en el numeral 5 dentro de un término no superior a seis (6) meses, contados a partir de la ejecutoria de la resolución que le otorga la correspondiente habilitación, de lo contrario esta será revocada.

(Decreto 173 de 2001, artículo 13).

Artículo 2.2.1.7.2.4. Plazo para decidir. Presentada la solicitud de habilitación, para decidir el Ministerio de Transporte dispondrá de un término no superior a noventa (90) días hábiles.

La habilitación se concederá o negará mediante resolución motivada en la que se especificará como mínimo el nombre, razón social o denominación, domicilio principal, capital pagado o patrimonio líquido, radio de acción y modalidad de servicio.

(Decreto 173 de 2001, artículo 14).

Artículo 2.2.1.7.2.5. Vigencia de la habilitación. Sin perjuicio de las disposiciones legales contenidas en el régimen sancionatorio, la habilitación será indefinida mientras subsistan las condiciones exigidas y acreditadas para su otorgamiento.

La autoridad de transporte competente podrá en cualquier tiempo de oficio o a petición de parte, verificar las condiciones que dieron origen a la habilitación.

Parágrafo. En todos aquellos casos de transformación, fusión, absorción o incorporación, la empresa comunicará este hecho al Ministerio de Transporte y

a la Superintendencia de Puertos y Transporte, adjuntando los nuevos certificados de existencia y representación legal, con el objeto de efectuar las aclaraciones y modificaciones correspondientes.

(Decreto 173 de 2001, artículo 15).

Artículo 2.2.1.7.2.6. Suministro de información. Las empresas, deberán tener permanentemente a disposición de la autoridad de transporte y de la Superintendencia de Puertos y Transporte, las estadísticas, libros y demás documentos que permitan verificar la información suministrada.

(Decreto 173 de 2001, artículo 16).

Artículo 2.2.1.7.2.7. Empresas Habilitadas en vigencia de los Decretos 091 y 1558 de 1998. Las empresas que obtuvieron habilitación en vigencia de los Decretos 091 y 1554 de 1998, la mantendrán de manera indefinida, debiendo solamente ajustar el capital pagado o patrimonio líquido conforme a lo dispuesto en el numeral 9 del artículo 2.2.1.7.2.3 del presente decreto.

(Decreto 173 de 2001, artículo 35)

SECCIÓN 3

Seguros

Artículo 2.2.1.7.3.1. Obligatoriedad. De conformidad con el artículo 994 del Código de Comercio, las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor de Carga deberán tomar por cuenta propia o por cuenta del propietario de la carga, un seguro que cubra a las cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte, a través de una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia.

Una vez el Gobierno Nacional, mediante Decreto reglamentario, fije los requisitos, condiciones, amparos y cuantías de los seguros, estos serán obligatorios para la habilitación y prestación del servicio.

(Decreto 173 de 2001, artículo 17).

Artículo 2.2.1.7.3.2. Fondo de responsabilidad. Las empresas de transporte podrán constituir fondos de responsabilidad como mecanismo complementario para cubrir los riesgos derivados de la prestación del servicio, cuyo funcionamiento, administración, vigilancia y control lo ejercerá la Superintendencia Financiera o la entidad de inspección y vigilancia que sea competente según la naturaleza jurídica del fondo.

(Decreto 173 de 2001, artículo 18).

SECCIÓN 4

Prestación del servicio

Artículo 2.2.1.7.4.1. Radio de acción. El radio de acción de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor de Carga será de carácter nacional.

(Decreto 173 de 2001, artículo 19).

Artículo 2.2.1.7.4.2. Vehículos. Las empresas habilitadas para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga solo podrán hacerlo con equipos registrados para dicho servicio.

(Decreto 173 de 2001, artículo 20).

Artículo 2.2.1.7.4.3. Contratación de vehículos. Cuando una empresa no sea propietaria de los vehículos, para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, podrá celebrar el respectivo contrato de vinculación conforme al artículo 983 del Código de Comercio.

(Decreto 173 de 2001, artículo 21).

Artículo 2.2.1.7.4.4. Contrato de vinculación. El contrato de vinculación del equipo se regirá por las normas del derecho privado, debiendo contener como mínimo las obligaciones, derechos y prohibiciones de cada una de las partes, su término, causales de terminación y preavisos requeridos para ello, así como aquellas condiciones especiales que permiten definir la existencia de prórrogas automáticas y los mecanismos alternativos de solución de conflictos al que sujetarán las partes.

Igualmente, el clausulado del contrato deberá contener los ítems que conformarán los pagos y cobros a que se comprometen las partes y su periodicidad. De acuerdo con ésta, la empresa expedirá al propietario del vehículo un extracto que contenga en forma discriminada exacta los rubros y montos por cada concepto.

Parágrafo. Las empresas de Transporte Público y los propietarios de los vehículos podrán vincular los equipos transitoriamente para la movilización de la carga, bajo la responsabilidad de la empresa que expide el manifiesto de carga.

(Decreto 173 de 2001, artículo 22).

Artículo 2.2.1.7.4.5. Traspaso. Cuando se requiera paz y salvo de las empresas de transporte terrestre automotor de carga para adelantar trámites ante los organismos de tránsito o para cambio de Empresa, el propietario del vehículo mediante prueba idónea demuestre que la empresa a la cual se encuentra vinculado le fue cancelada la licencia de funcionamiento o habilitación, se desconoce su domicilio o desaparezca sus instalaciones, el Ministerio de Transporte a través de las Direcciones Territoriales expedirá certificación la cual reemplazará al paz y salvo.

(Decreto 173 de 2001, artículo 23).

Artículo 2.2.1.7.4.6. Sucursales. Las empresas que establezcan sucursales serán solidariamente responsables por todas las obligaciones que adquieran en desarrollo de la operación del transporte de carga.

(Decreto 173 de 2001, artículo 33).

SECCIÓN 5

Documentos de transporte de carga

Artículo 2.2.1.7.5.1. Manifiesto de carga. La empresa de transporte habilitada, persona natural o jurídica, expedirá directamente el manifiesto de carga para todo transporte terrestre automotor de carga que se preste como servicio público de radio de acción intermunicipal o nacional.

(Decreto 173 de 2001, artículo 27, modificado por el Decreto 1499 de 2009, artículo 4°).

Artículo 2.2.1.7.5.2. Expedición del Manifiesto de Carga. El manifiesto de carga se expedirá en original y dos (2) copias, firmados por la empresa de transporte habilitada y por el propietario o conductor del vehículo. El original deberá ser portado por el conductor durante todo el recorrido; la primera copia será conservada por la empresa de transporte, y la segunda copia deberá ser conservada por el propietario y/o conductor del vehículo.

Parágrafo 1°. El original del manifiesto de Carga enviado por medios electrónicos, ópticos o similares, tales como Intercambio Electrónico de Datos, EDI, Internet, correo electrónico, télex o telefax, podrá ser portado por el conductor durante el recorrido y surte los efectos del original.

(Decreto 173 de 2001, artículo 28, modificado por el Decreto 1842 de 2007, artículo 4°). **(Nota: Según el texto oficialmente publicado de este artículo, el mismo no coincide exactamente con el de los artículos 28 del Decreto 173 de 2001 y 4º del Decreto 1842 de 2007, referidos.).**

Artículo 2.2.1.7.5.3. Manifiesto electrónico de carga. La empresa de transporte deberá expedir y remitir al Ministerio de Transporte, en los términos y condiciones que establezca este, el manifiesto electrónico de carga, elaborado de manera completa y fidedigna.

El Ministerio de Transporte es la autoridad competente para diseñar el formato único de manifiesto electrónico de carga, la ficha técnica para su elaboración y los mecanismos de control correspondientes, de manera que se garantice el manejo integral de la información en él contenida.

La información que se consigne en el manifiesto electrónico de carga podrá ser compartida con otras entidades del Estado, como la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Dirección de Impuestos Aduanas Nacionales – DIAN y la Unidad de Información y Análisis Financiero –UIAF–, para lo de sus respectivas competencias.

El Ministerio de Transporte podrá incorporar al diseño del manifiesto electrónico de carga herramientas tecnológicas, tales como mecanismos de pago electrónicos del valor de los servicios que el mismo recoge.

(Decreto 2092 de 2011, artículo 7°).

Artículo 2.2.1.7.5.4. Formato de manifiesto electrónico de carga. El formato de manifiesto electrónico de carga debe contener, como mínimo, la siguiente información:

1. La identificación de la empresa de transporte que lo expide.

2. Tipo de manifiesto.

3. Nombre e identificación del propietario, remitente y destinatario de las mercancías.

4. Descripción del vehículo en que se transporta la mercancía.

5. Nombre, identificación y dirección del propietario, poseedor o tenedor del vehículo.

6. Nombre e identificación del conductor del vehículo.

7. Descripción de la mercancía transportada, indicando su peso o volumen, según el caso.

8. Lugar y dirección de origen y destino de las mercancías.

9. El Valor a Pagar en letras y números.

10. Fecha y lugar del pago del Valor a Pagar.

11. La manifestación de la empresa de transporte de adeudar al Titular del manifiesto electrónico de carga, el saldo no pagado del Valor a Pagar. Esta manifestación se presumirá por el simple hecho de la expedición del manifiesto electrónico de carga, siempre que conste el recibo de las mercancías en el cumplido del viaje.

12. Los plazos y tiempos para el cargue y descargue de la mercancía, y la fecha y hora de llegada y salida de los vehículos para los correspondientes cargues y descargues de la mercancía.

13. Seguros: Compañía de seguros y número de póliza.

(Decreto 2092 de 2011, artículo 8°).

Artículo 2.2.1.7.5.5. Remesa terrestre de carga. Además del manifiesto de carga, el transportador autorizado está obligado a expedir una remesa terrestre de carga de acuerdo con lo señalado en los artículos 1018 y 1019 del Código de Comercio, en la cual constarán las especificaciones establecidas en el artículo 1010 del mismo código, proporcionadas por el remitente, así como las condiciones generales del contrato de transporte.

(Decreto 173 de 2001, artículo 30).

Artículo 2.2.1.7.5.6. Otros documentos. Además del manifiesto de carga, debe portar durante la conducción, los demás documentos que los reglamentos establezcan para el transporte de mercancías de carácter peligroso, restringido o especial.

(Decreto 173 de 2001, artículo 31).

Artículo 2.2.1.7.5.7. Titularidad. Cuando se realice el servicio particular o privado de transporte terrestre automotor de carga, el conductor del vehículo deberá exhibir a la autoridad de tránsito y transporte que se lo solicite, la correspondiente factura de compraventa de la mercancía y/o remisión, que demuestre que su titularidad corresponde a quien hace este transporte, o la prueba de que la carga se generó dentro del ámbito de las actividades de este particular y que además se es propietario o poseedor del respectivo vehículo.

(Decreto 173 de 2001, artículo 32).

Artículo 2.2.1.7.5.8. Tarjeta del registro. Las tarjetas del registro nacional de transporte de carga expedidas por las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte, no tienen efecto alguno, a partir del 29 de abril de 2009.

(Decreto 1499 de 2009, artículo 2º).

Artículo 2.2.1.7.5.9. Exigencia de la tarjeta del registro. Las empresas de transporte y las autoridades de tránsito y transporte no podrán exigir a los propietarios y/o conductores de los vehículos de transporte de carga el porte o presentación de la tarjeta de registro nacional de transporte de carga.

(Decreto 1499 de 2009, artículo 3°).

SECCIÓN 6

Política tarifaria y criterios que regulan las relaciones económicas entre los actores del servicio público de transporte terrestre automotor de carga

Artículo 2.2.1.7.6.1. Ámbito de aplicación. Las relaciones económicas entre el Generador de la Carga, la empresa de transporte y el propietario, poseedor o tenedor de un vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor de carga, se regirán conforme a lo dispuesto en la presente Sección.

(Decreto 2092 de 2011, artículo 2°).

Artículo 2.2.1.7.6.2. Relaciones económicas. Las relaciones económicas entre el Generador de la Carga y la empresa de transporte público, y de esta con los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos, serán establecidas por las partes, sin que en ningún caso se puedan efectuar pagos por debajo de los Costos Eficientes de Operación.

El sistema de información SICE-TAC, del Ministerio de Transporte, será el parámetro de referencia.

El generador de carga y la empresa de transporte, tendrán la obligación de informar al Ministerio de Transporte, a través del Registro Nacional de Despachos de Carga RNDC, el Valor a Pagar y el Flete, así como las demás condiciones establecidas entre el propietario, poseedor o tenedor de un vehículo de servicio público de carga, de conformidad con la metodología y los requerimientos que para tal efecto establezca el Ministerio de Transporte.

El generador de la carga, la empresa de transporte y los propietarios, poseedores o tenedores de un vehículo de servicio público de carga, deberán dar cumplimiento a lo dispuesto en el presente artículo.

(Decreto 2092 de 2011, artículo 3, modificado por el Decreto 2228 de 2013, artículo 2°).

Artículo 2.2.1.7.6.3. Sistema de costos de referencia, monitoreo de los fletes y valor a pagar. El Ministerio de Transporte cuenta con un sistema de información de costos de referencia y un esquema de monitoreo de los fletes y del Valor a Pagar.

Los niveles de Costos Eficientes de Operación se establecerán atendiendo a criterios técnicos, logísticos y de eficiencia.

El Ministerio de Transporte deberá reglamentar la metodología para la captura de información a través del RNDC, el esquema y procedimiento de monitoreo de los fletes y del valor a pagar, así como la manera de obtener los criterios técnicos, logísticos y de eficiencia a incorporar.

El Ministerio de Transporte monitoreará en conjunto con las autoridades de control, Superintendencia de Puertos y Transporte y Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, el cumplimiento del diligenciamiento del RNDC por parte de las empresas Generadoras de Carga y empresas de transporte, cada autoridad dentro del ámbito de sus competencias.

(Decreto 2092 de 2011, artículo 4, modificado por el Decreto 2228 de 2013, artículo 3°).

Artículo 2.2.1.7.6.4. Investigaciones y sanciones. Cuando el Valor a Pagar o el flete se encuentren por debajo de los Costos Eficientes de Operación estimados por el Ministerio de Transporte, con base en la información reportada y registrada en el SICE- TAC, las Superintendencias de Puertos y Transporte y de Industria y Comercio, adelantarán dentro del marco de sus competencias, las investigaciones a que haya lugar de conformidad con lo dispuesto en las Leyes 336 de 1996 y 1340 de 2009.

(Decreto 2092 de 2011, artículo 5, modificado por el Decreto 2228 de 2013, artículo 4°).

Artículo 2.2.1.7.6.5. Suministro de información por parte de los actores del servicio público de transporte terrestre automotor de carga. El Generador de Carga, la empresa de transporte, los propietarios, poseedores o tenedores de un vehículo deberán remitir al Ministerio de Transporte, cuando este lo requiera, la información referente a las relaciones económicas derivadas de la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de carga, en los términos y condiciones que este establezca.

(Decreto 2092 de 2011, artículo 6°).

Artículo 2.2.1.7.6.6. Pago del flete. Salvo pacto en contrario, el Generador de la Carga pagará a la empresa de transporte el Flete dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes al recibo de la cosa transportada.

La empresa de transporte, en todo caso, pagará el Valor a Pagar junto con el monto generado por las horas de espera adicionales al propietario, poseedor o tenedor de un vehículo de transporte público de carga, en un término máximo de cinco (5) días hábiles siguientes al recibo de la cosa transportada, con independencia del plazo previsto para el pago del Flete.

(Decreto 2092 de 2011, artículo 9°).

Artículo 2.2.1.7.6.7. Descuentos. Al Valor a Pagar pactado, los únicos descuentos que podrán efectuarse por parte de la empresa de transporte al propietario, poseedor o tenedor del vehículo del servicio público de transporte terrestre automotor de carga, serán los derivados en la retención en la fuente por concepto de renta y del Impuesto de Industria y Comercio, Avisos y Tableros - ICA.

(Decreto 2092 de 2011, artículo 10).

Artículo 2.2.1.7.6.8. Incumplimiento de los tiempos pactos de cargue y descargue. En los casos en los que el generador de la carga no cargue o descargue la mercancía dentro de los tiempos pactados en el contrato de transporte, el flete contratado se incrementará en el monto o porcentaje dispuesto por las partes en el contrato de transporte.

En los casos en los que la empresa de transporte no cargue o descargue la mercancía dentro de los tiempos pactados en el contrato de transporte, el flete contratado se reducirá en el monto o porcentaje dispuesto por las partes en el contrato de transporte.

Para efectos de las relaciones entre empresa de transporte y propietario, tenedor o poseedor, se entenderá que los tiempos de cargue o descargue no podrán ser superiores a 12 horas siguientes al arribo del vehículo al lugar de origen o destino, según corresponda, indicado por la empresa de transporte en el manifiesto electrónico de carga.

En los casos en los que se supere el plazo y haya lugar a la cancelación del Valor a Pagar, la empresa de transporte deberá efectuarlo al propietario, poseedor o tenedor del vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor de carga, incrementado en una suma igual a tres (3) salarios mínimos legales diarios vigentes, por cada hora adicional de espera en vehículo articulado y dos (2) salarios mínimos legales diarios vigentes, por cada hora adicional de espera en vehículo rígido.

Si el plazo de que trata el inciso anterior se supera por razones imputables al propietario, poseedor o tenedor del vehículo de servicio público de carga, se atenderá lo previsto sobre cumplimiento contractual, en las normas civiles y comerciales que regulan la materia, especialmente en lo que o caso fortuito y fuerza mayor se refiere.

En consecuencia, los acuerdos entre generador de la carga y empresa de transporte sobre este aspecto, no serán oponibles a la relación entre empresa, propietario, tenedor o poseedor del vehículo.

(Decreto 2092 de 2011, artículo 11, modificado por el Decreto 2228 de 2013, artículo 5°).

Artículo 2.2.1.7.6.9. Obligaciones del Generador de la Carga y de la empresa de transporte. En virtud del presente Capítulo, el Generador de la Carga y la empresa de transporte tendrán las siguientes obligaciones:

1. La empresa de transporte:

a) Diligenciar el manifiesto electrónico de carga con información exacta y fidedigna, en los términos previstos por el Ministerio de Transporte;

b) Expedir el manifiesto electrónico de carga, de manera completa en los términos previstos por el Ministerio de Transporte;

c) Remitir al Ministerio de Transporte el manifiesto electrónico de carga, en los términos y por los medios que este defina;

d) Mantener en sus archivos el manifiesto electrónico de carga de conformidad con lo establecido en el Código de Comercio;

e) Cancelar el Valor a Pagar al propietario, poseedor o tenedor del vehículo, oportuna y completamente;

f) Efectuar al propietario, poseedor o tenedor del vehículo, única y exclusivamente los descuentos estipulados en la presente Sección;

g) Reconocer al propietario, poseedor o tenedor el Valor a Pagar estipulado por las partes, en desarrollo de lo previsto en el presente Sección;

h) Expedir y entregar al propietario, poseedor o tenedor del vehículo, la Liquidación del viaje realizado;

i) Expedir y entregar un original del Manifiesto Electrónico de Carga, al propietario, poseedor o tenedor del vehículo de servicio público de carga.

2. Generador de la carga:

a) Pagar el flete a la empresa de transporte, completo y en la oportunidad prevista en el contrato, o a falta de estipulación en este, en la oportunidad prevista en el artículo 2.2.1.7.6.6 de este Decreto. En los términos del artículo 1009 del Código de Comercio, el remitente o el destinatario son solidariamente responsables del pago del flete y de los demás gastos que se ocasionen con motivo de su conducción o hasta el momento de su entrega;

b) Pagar los valores correspondientes por el cargue, descargue y trasbordo de la mercancía, los cuales, podrán quedar contemplados dentro del respectivo flete;

c) Cargar o descargar la mercancía dentro de los tiempos pactados;

d) Adecuar la logística para la ubicación de los vehículos de transporte de carga para cargue y descargue en los lugares de origen o destino;

e) Diligenciar el Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC) con información exacta y fidedigna de acuerdo con los parámetros establecidos por el Ministerio de Transporte. Para el efecto deberá reportar como mínimo la siguiente información:

1. La identificación del generador de la carga que la reporta.

2. Nombre de la empresa de transporte de carga que prestará el servicio público de transporte de carga.

3. Descripción de la mercancía transportada, indicando su peso o volumen y procedencia, según el caso.

4. Lugar y dirección de origen y destino de las mercancías.

5. El valor del flete en letras y números.

6. Consignar en el contrato de transporte el valor del flete, teniendo en cuenta las previsiones contempladas en la presente Sección.

(Decreto 2092 de 2011, artículo 12, modificado por el Decreto 2228 de 2013, artículo 6°).

Artículo 2.2.1.7.6.10. Sanciones. La violación a las obligaciones establecidas en el presente Capítulo y las resoluciones que lo desarrollen, se sancionará de conformidad con lo previsto en la Ley 336 de 1996 y las normas que la modifiquen, sustituyan o reformen.

(Decreto 2092 de 2011, artículo 13).

Artículo 2.2.1.7.6.11. Mérito ejecutivo del manifiesto electrónico. El manifiesto electrónico de carga prestará mérito ejecutivo por el saldo no pagado del Valor a Pagar, en la medida en que dicho saldo constituye una obligación clara, expresa y exigible a cargo de la empresa de transporte.

(Decreto 2092 de 2011, artículo 14).

Artículo 2.2.1.7.6.12. Instancias públicas y privadas relacionadas con el transporte terrestre automotor de carga. En desarrollo lo previsto en el artículo 32 de la Ley 489 de 1998 el Ministerio de Transporte realizará todas las acciones necesarias para involucrar a las instancias públicas y privadas relacionadas con el transporte terrestre automotor de carga, en el control y evaluación de la ejecución de las medidas adoptadas en este Capítulo.

(Decreto 2092 de 2011, artículo 15).

Artículo 2.2.1.7.6.13. Autorización Los vehículos que cumplan las condiciones de ley, podrán prestar el servicio público de transporte de carga, hasta tanto el Ministerio de Transporte, a través de las mesas técnicas con los gremios, definan las condiciones para la prestación del servicio público de transporte de carga.

(Decreto 2228 de 2013, artículo 7°).

Artículo 2.2.1.7.6.14. Comité de seguimiento. Para efectos del seguimiento a lo dispuesto entre los artículos 2.2.1.7.6.1. y 2.2.1.7.6.13. de este Decreto, se conformará un comité compuesto por un (1) delegado del Ministerio de Transporte, el Alto Consejero para la Gestión Pública y Privada o quien haga sus veces y un (1) delegado del Presidente de la República.

(Decreto 2228 de 2013, artículo 8°).

Artículo 2.2.1.7.6.15. Aviso sobre la llegada de la carga al lugar de destino. Salvo estipulación en contrario, la empresa transportadora deberá dar aviso oportuno y detallado al destinatario, por un medio idóneo, sobre la llegada de la carga al lugar de destino.

(Decreto 1910 de 1996, artículo 1°).

Artículo 2.2.1.7.6.16. Pago de los valores pactados. Salvo estipulación en contrario, el propietario o poseedor del vehículo transportador de carga, solamente pagará a la empresa transportadora los valores pactados en el contrato de vinculación, siempre y cuando tengan una causa real.

(Decreto 1910 de 1996, artículo 5°).

Artículo 2.2.1.7.6.17. Indemnización de perjuicios. La empresa transportadora responderá e indemnizará por los perjuicios que se causen al propietario o poseedor con el que haya celebrado un contrato de vinculación, por las omisiones o incumplimientos de las obligaciones pactadas en el contrato y deberes establecidos en la ley.

(Decreto 1910 de 1996, artículo 6°).

SECCIÓN 7

Ingreso de vehículos al servicio particular y público de transporte terrestre automotor de carga

Artículo 2.2.1.7.7.1. Modificado por el Decreto 1120 de 2019, artículo 1º. Objeto. La presente Sección tiene por objeto el establecimiento de requisitos para el registro inicial de vehículos al servicio particular y público de transporte terrestre automotor de carga, con Peso Bruto Vehicular (P.B.V.) superior a diez mil quinientos (10.500) kilogramos.

SUBSECCIÓN 1

Nota: Subsección 1 adicionada por el Decreto 1514 de 2016, artículo 1º.

Medidas especiales y transitorias para sanear el registro inicial de los vehículos de transporte de carga

Artículo 2.2.1.7.7.1.1. Modificado por el Decreto 632 de 2019, artículo 1º. Objeto. La presente Subsección tiene por objeto adoptar medidas especiales y transitorias para resolver la situación administrativa de los vehículos de servicio particular y público de transporte de carga que presentan omisiones en su registro inicial, matriculados entre el 2 de mayo de 2005, fecha de expedición del Decreto número 1347 de 2005, y la fecha de expedición de la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.

Parágrafo. El Ministerio de transporte deberá expedir la reglamentación a la que se refiere el presente artículo, en un plazo no superior a cuatro (4) meses, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente modificación.

Artículo 2.2.1.7.7.1.2. Modificado por el Decreto 632 de 2019, artículo 2º. Ámbito de aplicación. Las disposiciones previstas en la presente Subsección se aplicarán a los vehículos de servicio particular y público de transporte de carga que presentan omisiones en el cumplimiento de las condiciones y los procedimientos establecidos en la normativa vigente al momento de su registro inicial entre el 2 de mayo de 2005 y la expedición de la reglamentación correspondiente por parte del Ministerio de Transporte.

Parágrafo. El Ministerio de transporte deberá expedir la reglamentación a la que se refiere el presente artículo, en un plazo no superior a cuatro (4) meses, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente modificación.

Artículo 2.2.1.7.7.1.3. Modificado por el Decreto 1009 de 2021, artículo 1º. Plazo. Los propietarios, poseedores o tenedores de buena fe de los vehículos de servicio particular y público de transporte de carga que presenten omisiones en el trámite de registro inicial, contarán con un plazo de dieciocho (18) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente modificación, para iniciar el respectivo proceso de normalización, de acuerdo con lo establecido en la presente Subsección.

Artículo 2.2.1.7.7.1.4. Modificado por el Decreto 632 de 2019, artículo 4º. Omisiones en el registro inicial de un vehículo de transporte de carga. Los propietarios, poseedores o tenedores de buena fe, que presenten las siguientes omisiones en el registro inicial de un vehículo de servicio particular y público de transporte de carga, y que tengan conocimiento de esta circunstancia, podrán postular voluntariamente su vehículo para la normalización de su registro inicial a través del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT):

1. Vehículos cuyo registro inicial se realizó sin la certificación de cumplimiento de requisitos o sin la certificación de aprobación de la caución expedida por el Ministerio de Transporte de acuerdo con las normas vigentes para ese momento, y respecto de los cuales nunca fue expedido el respectivo certificado.

2. Vehículos matriculados con la certificación de cumplimiento de requisitos o la certificación de aprobación de la caución expedida por el Ministerio de Transporte de acuerdo con las normas vigentes para ese momento, y que estaba destinada al registro de otro vehículo, aún si el mismo fue utilizado o no.

3. Vehículos matriculados con la certificación de cumplimiento de requisitos o la certificación de aprobación de la caución, no expedidos por el Ministerio de Transporte.

Parágrafo. Para el caso de los vehículos cuyo registro inicial se realizó sin la certificación de cumplimiento de requisitos o sin la certificación de aprobación de la caución expedida por el Ministerio de Transporte de acuerdo con las normas vigentes para ese momento, y respecto de los cuales, con posterioridad a la fecha de su registro inicial, fue expedido el respectivo certificado, el Ministerio de Transporte normalizará automáticamente su registro inicial, si aplica, y eliminará la anotación que se haya efectuado en virtud del parágrafo 4° del artículo 2° del Decreto número 153 de 2017, en caso de que haya lugar.

Artículo 2.2.1.7.7.1.5. Modificado por el Decreto 632 de 2019, artículo 5º. Identificación de vehículos de transporte de carga que presuntamente presentan omisiones en su registro inicial. Para efectuar el proceso de identificación de vehículos que presuntamente presentan omisiones en su registro inicial, se deberá efectuar el siguiente procedimiento:

a) El Ministerio de Transporte registrará en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) la información de los certificados de cumplimiento de requisitos o el documento que haga sus veces y las aprobaciones de caución para los que aplique, que se expidieron para el registro inicial de vehículos de carga entre el 2 de mayo de 2005 y la expedición de la reglamentación correspondiente por

parte del Ministerio de Transporte, asociándolos a los vehículos que corresponda que se encuentren migrados y matriculados en el sistema RUNT y que no hubieran sido registrados con anterioridad;

b) En el evento que se evidencie falta de información o se requiera confirmación de la información contenida en los certificados de cumplimiento de requisitos y las aprobaciones de caución, el Ministerio de Transporte enviará copia a los Organismos de Tránsito a los que se les hubiere remitido inicialmente los referidos certificados o el documento que haga sus veces, o las aprobaciones, para que validen, complementen y certifiquen la información faltante, así como la identificación plena de los vehículos que presentan omisiones en su registro inicial con el objetivo de finalizar el registro;

c) Los organismos de tránsito deberán remitir certificación firmada por el director o quien haga sus veces, donde se presente la relación entre vehículo, certificado de cumplimiento de requisitos o aprobación de caución y los demás datos que determine el Ministerio de Transporte, en el formato que se indique, dentro de los plazos y términos que este reglamente;

d) El Ministerio de Transporte registrará en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) la información certificada por parte de los Organismos de Tránsito, asociándola a los vehículos registrados en el RUNT.

De los procesos de identificación y asociación de documentos que el Ministerio de Transporte adelante periódicamente, los vehículos matriculados entre el 2 de mayo de 2005 y la expedición de la reglamentación correspondiente por parte del Ministerio de Transporte, que no tengan registrado en el sistema RUNT certificado de cumplimiento de requisitos o el documento que haga sus veces, o aprobación de caución y en consecuencia, que se determine que presentan las omisiones descritas en el artículo 2.2.1.7.7.1.4 de este decreto, se incluirán en listados de vehículos que presentan omisiones en su registro inicial y se realizará la anotación en el RUNT y en el Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC).

Los citados listados serán publicados por el Ministerio de Transporte en sus canales oficiales para que los interesados puedan revisar o contradecir la situación de los vehículos, previo a la anotación descrita anteriormente, la cual deberá ser consultada para efectos de las obligaciones establecidas en los artículos 2.2.1.7.7.1.13 y 2.2.1.7.7.1.14 del Decreto número 1079 de 2015 Único Reglamentario del Sector Transporte. El primer listado de vehículos que presentan omisiones en su registro inicial será publicado dentro de los ocho (8) días siguientes a la expedición de la reglamentación correspondiente.

Los vehículos que hayan sido previamente identificados con omisiones en su registro inicial, aquellos que se identifiquen como resultado del proceso anteriormente descrito y cualquier otro sobre el cual se tenga conocimiento que presenta omisiones en su registro inicial, deberán iniciar el trámite de normalización de su registro inicial, conforme al procedimiento que reglamente el Ministerio de Transporte.

Parágrafo 1°. El Ministerio de Transporte pondrá en conocimiento de los entes de control respectivos la omisión de los organismos de tránsito en el cumplimiento del procedimiento antes establecido, con el fin que se inicien las acciones a que hubiere lugar.

Parágrafo 2°. El cumplimiento de las obligaciones por parte de los organismos de tránsito descritas en el presente artículo será requisito para la asignación de especies venales asociadas a la matrícula de vehículos automotores y no automotores.

No obstante, si el propietario demuestra en debida forma que, de conformidad con las normas vigentes al momento del registro inicial, ya desintegró un vehículo, para el saneamiento administrativo de que trata el presente decreto no le será exigible la desintegración de un vehículo adicional.

Artículo 2.2.1.7.7.1.7. Modificado por el Decreto 632 de 2019, artículo 6º. Normalización del trámite para los vehículos descritos en el artículo 2.2.1.7.7.1.4 del presente decreto. Para subsanar las omisiones presentadas en el registro inicial de un vehículo de transporte de carga, descritas en el artículo 2.2.1.7.7.1.4 del presente decreto, el propietario, poseedor o tenedor de buena fe del vehículo podrá utilizar alguno de los siguientes mecanismos:

a) Desintegrar otro vehículo de carga que cumpla con las equivalencias establecidas en el artículo 2.2.1.7.7.3 de este decreto o en las normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan;

b) Cancelar el valor de la caución que debió constituir para el momento de la matrícula inicial del vehículo, debidamente indexada según corresponda, valores que igualmente se aplicarán para los periodos en los cuales no era exigible la caución.

Los recursos recibidos por este concepto se destinarán al programa de reposición y renovación del parque automotor de carga o el que haga sus veces;

c) Utilizar los certificados de cumplimiento de requisitos que no hayan sido utilizados con anterioridad para la reposición de un vehículo de carga.

Parágrafo 1°. El Ministerio de Transporte reglamentará los mecanismos dispuestos en los literales a), b) y c) del presente artículo en un plazo no mayor a cuatro (4) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente modificación.

Parágrafo 2°. Los organismos de tránsito deberán conservar los expedientes de los vehículos que presenten omisiones en el registro inicial, así como los documentos soportes del proceso de normalización del registro inicial, con el fin de tener a disposición de las autoridades competentes copia de estos y facilitar

así las investigaciones señaladas en el artículo 2.2.1.7.7.1.11 del presente decreto.

Artículo 2.2.1.7.7.1.8. Modificado por el Decreto 632 de 2019, artículo 7º. Trámite para la normalización de los vehículos descritos en el artículo 2.2.1.7.7.1.4 del presente decreto. El Ministerio de Transporte reglamentará el trámite general para la normalización de los vehículos descritos en el artículo 2.2.1.7.7.1.4 del presente decreto, en un plazo no mayor a cuatro (4) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente modificación.

En todo caso, en el procedimiento que se reglamente se deberá tener en cuenta que una vez verificada y validada la información, el Grupo de Reposición Vehicular del Ministerio de Transporte, o quien haga sus veces, procederá a emitir a través del RUNT la autorización de normalización del vehículo que presente omisiones en el registro inicial.

Surtido el proceso de verificación y validación, se emitirá a través del RUNT el comprobante único de pago que indique el valor correspondiente a la inscripción de la autorización de normalización del registro inicial.

Artículo 2.2.1.7.7.1.9. Modificado por el Decreto 632 de 2019, artículo 8º. Registro de Normalización. El certificado de desintegración física total por normalización, así como la autorización de normalización, deberán inscribirse por el Ministerio de Transporte en el Registro Nacional Automotor y tendrán que estar contenidas en el Certificado de Libertad y Tradición del Vehículo que expida el Organismo de Tránsito competente.

Artículo 2.2.1.7.7.1.10. Modificado por el Decreto 632 de 2019, artículo 9º. Vehículos no normalizados. En los casos en que no sea posible efectuar la normalización del registro de los vehículos de servicio particular y público de transporte de carga, entre otras circunstancias porque el propietario actual no postuló el vehículo que presenta omisiones en su registro inicial y no adelantó los procedimientos establecidos en la presente Subsección, los Organismos de Tránsito deberán iniciar las acciones legales tendientes a obtener la nulidad de los actos administrativos expedidos por ellos mismos, a través de los cuales se efectuó el registro inicial del vehículo de transporte de carga que presenta omisiones en dicho registro.

Artículo 2.2.1.7.7.1.11. Modificado por el Decreto 153 de 2017, artículo 5º. Acciones. La subsanación de las omisiones de que trata la presente Subsección se adelantará sin perjuicio de las investigaciones disciplinarias, administrativas, civiles y penales, en curso o a las que haya lugar, relacionadas o conexas con estos hechos.

Artículo 2.2.1.7.7.1.12. Improcedencia de reconocimiento económico. Las disposiciones contenidas en la presente Subsección no dará lugar a reconocimiento económico por desintegración física total.

Artículo 2.2.1.7.7.1.13. Modificado por el Decreto 632 de 2019, artículo 10. Condición para la contratación. Para efectos de la contratación y expedición del manifiesto de carga, los generadores de carga o las empresas de transporte habilitadas para la prestación del servicio en la modalidad de carga deberán consultar el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y el Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC) y verificar que los vehículos a contratar no presentan omisiones en su registro inicial.

En el evento que el generador de carga o la empresa de transporte habilitada para la prestación del servicio en la modalidad de carga contrate vehículos que se encuentren con anotación como vehículo con omisiones en su registro inicial en el RUNT y en el RNDC serán sujetos de las investigaciones que realice la Superintendencia de Transporte a que haya lugar de conformidad con lo dispuesto en las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996.

Parágrafo. En caso de no requerirse manifiesto de carga, tampoco será posible usar para el transporte de carga bajo ninguna modalidad contractual, los vehículos que se identifiquen con omisiones en su registro inicial.

Artículo 2.2.1.7.7.1.14. Modificado por el Decreto 632 de 2019, artículo 11. Condiciones para el enturnamiento en puertos. Para efectos de enturnamiento en los puertos, las sociedades portuarias deberán consultar el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y el Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC) y verificar que los vehículos a enturnar no presentan omisiones en su registro.

En el evento que las sociedades portuarias entumen vehículos que se encuentren con anotación de omisión en su registro inicial en el RUNT y en el RNDC serán sujetos de las investigaciones que realice la Superintendencia de Transporte a que haya lugar de conformidad con lo dispuesto en el artículo 9° de la Ley 105 de 1993 y artículos 44 y siguientes de la Ley 336 de 1996.

Parágrafo. En caso de no requerirse manifiesto de carga, tampoco será posible usar para el transporte de carga bajo ninguna modalidad contractual, los vehículos que se identifiquen con omisiones en su registro inicial.

Artículo 2.2.1.7.7.1.15. Adicionado por el Decreto 153 de 2017, artículo 1º. Medidas especiales a cargo de la Superintendencia de Puertos y Transporte. Dentro de las investigaciones que adelante, la Superintendencia de Puertos y Transporte podrá ordenar, de acuerdo con sus competencias, las medidas que considere necesarias para garantizar que se normalicen las omisiones que presentan los vehículos de carga en su registro inicial.

Parágrafo. Las autoridades de control operativo de transporte y tránsito ejecutarán en vía las acciones necesarias para garantizar la eficacia de las medidas ordenadas por la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Artículo 2.2.1.7.7.1.16. Adicionado por el Decreto 153 de 2017, artículo 1º. Garantías o cauciones. Para asegurar el cumplimiento de la presente normativa y la implementación de la política pública integral para el sector, el Ministerio de Transporte podrá regular el otorgamiento de las garantías o cauciones que estime convenientes.

Artículo 2.2.1.7.7.1.17. Adicionado por el Decreto 632 de 2019, artículo 12. Transición. Los propietarios, poseedores o tenedores de buena fe de los vehículos de servicio particular y público de transporte de carga que presenten omisiones en el registro inicial y que hubieren radicado de manera escrita ante el Ministerio de Transporte, su intención de normalizar entre el 3 y el 20 de febrero de 2018, podrán subsanar las omisiones presentadas en el registro inicial de los vehículos de transporte de carga, descritas en los numerales 1, 2 y 3 del artículo 2.2.1.7.7.1.4 del presente decreto, siempre y cuando hayan acreditado el cumplimiento de cualquiera de los siguientes requisitos:

a) Desintegración de otro vehículo de carga que cumpla con las equivalencias establecidas en el artículo 2.2.1.7.7.3 del presente decreto o en las normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan, o la desintegración de un camión sencillo;

b) Cancelación del valor de la caución que debió constituir para el momento de la matrícula inicial del vehículo al momento de la manifestación de interés;

c) Utilización de certificados de cumplimiento de requisitos que no hayan sido utilizados con anterioridad para la reposición de un vehículo de carga.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte reglamentará el respectivo trámite en un plazo no mayor a cuatro (4) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente modificación.

Artículo 2.2.1.7.7.2. Reglamentado por la Resolución 3015 de 2019, M. Transporte. Modificado por el Decreto 1120 de 2019, artículo

2º. Registro inicial. El registro inicial de los vehículos de servicio público y particular de transporte terrestre automotor de carga, se podrá realizar ante cualquier organismo de tránsito por registro de vehículo nuevo o por reposición. Será por reposición cuando el vehículo entra en reemplazo de un vehículo del servicio de transporte de carga que haya sido sometido al proceso de desintegración física total o por pérdida o destrucción total o hurto.

En el evento que se trate del registro inicial de vehículo nuevo nacional o importado de servicio público y particular de transporte terrestre automotor de carga, quien solicite el registro inicial deberá pagar un valor correspondiente al quince por ciento (15%) del valor comercial del vehículo sin incluir el IVA, destinado a la financiación del programa de modernización del parque automotor de carga.

Cuando se trate del registro inicial de vehículos nuevos nacionales o importados de servicio público y particular de transporte terrestre automotor de carga que ingresen en reposición de un vehículo sometido al proceso de desintegración física total o por pérdida total o destrucción total o por hurto, se deberá cumplir con los requisitos que establezca el Ministerio de Transporte, en un tiempo no mayor a dos (2) meses, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente modificación, y no se deberá cancelar el valor del quince por ciento (15%) indicado en el inciso anterior.

Parágrafo 1°. En todos los casos en los que se solicite el registro inicial de vehículos rígidos, de las carrocerías que a continuación se relacionan, estarán exentos del pago del porcentaje señalado de 15% y no podrán ser objeto de cambio de sus condiciones iniciales de ingreso:

i. Volqueta

ii. Mezcladoras (mixer)

iii. Compactadores o recolectores de residuos sólidos

iv. Blindados para el transporte de valores

v. Grúas aéreas y de sostenimiento de redes

vi. Equipos de succión limpieza alcantarillas

vii. Equipos irrigadores de agua y de asfaltos

viii. Equipos de lavado y succión

ix. Equipos de saneamiento ambiental

x. Carrotaller

xi. Equipos de riego

xii. Equipos de minería

xiii. Equipos de bomberos

xiv. Equipos especiales del sector petrolero

xv. Equipos autobombas de concreto.

Parágrafo 2°. En el evento que se requiera efectuar el trámite de traspaso y cambio de servicio de un vehículo de transporte de carga de servicio oficial a servicio particular, el adquirente del vehículo deberá acreditar ante el organismo de tránsito donde se solicite el trámite, el cumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo para el registro inicial de vehículos nuevos de servicio particular de carga y a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte para el efecto, en un tiempo no mayor a dos (2) meses, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente modificación.

Artículo 2.2.1.7.7.3. Modificado por el Decreto 1120 de 2019, artículo 3º. Equivalencia para la reposición. Para el registro inicial de un vehículo nuevo de servicio público o particular de transporte terrestre automotor de carga, por reposición de otro, ambos con Peso Bruto Vehicular (P.B.V.) superior a diez mil quinientos (10.500) kilogramos, se realizará siempre y cuando se haya efectuado el proceso de desintegración física o se haya declarado en pérdida

total o destrucción total o declarado hurtado y de acuerdo con las siguientes equivalencias:

a) Si el vehículo a registrar corresponde a la misma configuración del vehículo a reponer, la equivalencia será de uno a uno, independientemente de la capacidad de carga de ambos vehículos;

b) Si el vehículo a registrar es de configuración superior a la del vehículo a reponer, se deberá aplicar la siguiente tabla:

Configuración a registrar según la Resolución 4100 de 2004 del Ministerio de Transporte o la norma que la modifique, adicione o derogue	**Configuración a reponer según la Resolución 4100 de 2004 del Ministerio de Transporte o la norma que la modifique, adicione o derogue**	**Cantidad**
3S	2S	1
	4	1
	3	1
	2	2
2S	4	1
	3	1
	2	2
4	3	1
	2	2
3	2	2

c) Si el vehículo a registrar es de configuración menor a la del vehículo a reponer, la equivalencia será de uno a uno, independientemente de la capacidad de carga de ambos vehículos.

Parágrafo. El vehículo que ingresa por reposición de otro vehículo desintegrado físicamente o se haya declarado en pérdida total o destrucción total o declarado hurtado deberá registrarse en el mismo servicio público o particular del vehículo sujeto de reposición.

Artículo 2.2.1.7.7.4. Modificado por el Decreto 1120 de 2019, artículo 4º. Registro inicial ante los organismos de tránsito. Los organismos de tránsito solamente deberán efectuar el registro inicial de vehículos de transporte terrestre automotor de carga, de servicio particular o público, hasta tanto el solicitante en la matrícula dé cumplimiento a los requisitos para el trámite de registro inicial y acredite el pago del porcentaje indicado en el artículo 2.2.1.7.7.2. del presente Decreto, o cuenten con el certificado de cumplimiento de requisitos o aquel que reglamente el Ministerio de Transporte y haga sus veces.

Artículo 2.2.1.7.7.5. Reglamentado por la Resolución 3015 de 2019, M. Transporte. Modificado por el Decreto 1120 de 2019, artículo 5º. Condiciones y trámite. El Ministerio de Transporte determinará y reglamentará las condiciones y trámites para el registro inicial de vehículos de transporte terrestre automotor de carga de servicio público y particular, nuevos o que ingresen en reposición de un vehículo sometido al proceso de desintegración física total, declarado como pérdida o destrucción total o hurtado, en un tiempo no mayor a dos (2) meses, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente modificación.

Artículo 2.2.1.7.7.6. Modificado por el Decreto 1120 de 2019, artículo 6º. Programa para la Modernización del Parque Automotor de Carga. El Ministerio de Transporte diseñará el Programa de Modernización del Parque Automotor de carga, que contemple, entre otros, incentivos económicos y los incentivos tributarios de que trata el artículo 11 de la Ley 1943 de 2018, con el objeto de promover la desintegración y modernización del parque automotor de carga, reducción de las emisiones contaminantes y mejora de la calidad del aire, dentro de los dos (2) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente modificación.

Artículo 2.2.1.7.7.7. Modificado por el Decreto 1120 de 2019, artículo 7º. Destinación de dineros recaudados por el ingreso de vehículos

nuevos de transporte de carga. Los dineros que se recauden por el pago del quince por ciento (15%) del valor comercial del vehículo sin incluir el IVA previsto en el artículo 2.2.1.7.7.2 del presente decreto, se destinarán al programa de modernización del parque automotor de carga señalado en el artículo 2.2.1.7.7.6. del mismo, de acuerdo con lo establecido en el artículo 307 de la Ley 1955 de 2019.

Artículo 2.2.1.7.7.8. Modificado por el Decreto 1120 de 2019, artículo 8º. Certificaciones de cumplimiento de requisitos. Las solicitudes de certificación del cumplimiento de requisitos para el registro inicial de vehículos de servicio público terrestre automotor de carga, presentadas en vigencia de decretos anteriores, se tramitarán con base en las disposiciones aplicables al momento de su radicación.

Parágrafo 1°. Los certificados de cumplimiento de requisitos asignados y que no hayan sido utilizados, podrán ser usados para reponer un vehículo y se encuentran exceptuados de pagar el quince por ciento (15%) del valor comercial de su vehículo indicado en el artículo 2.2.1.7.7.2. del presente decreto.

Parágrafo 2°. Los Certificados de Cancelación de Matrícula (CCM) que hayan sido adquiridos para la matrícula de un vehículo de transporte automotor de carga antes del 30 de junio de 2019, y que no hayan sido utilizados, podrán ser empleados para realizar el registro de matrícula inicial de un nuevo vehículo, en las condiciones vigentes al momento de su adquisición.

Artículo 2.2.1.7.7.9. Modificado por el Decreto 1120 de 2019, artículo 9º. Condiciones del Programa de Modernización del Parque Automotor de Carga. El Programa de Modernización del Parque Automotor de carga estará condicionado a la existencia de los recursos obtenidos de:

1. El saldo de los recursos pendientes por ejecutar del "Programa de Promoción para la Reposición y Renovación del Parque Automotor de Carga".

2. Los recursos provenientes del pago efectuado por los interesados dentro del proceso de normalización del registro inicial de vehículos de carga y/o del pago del quince por ciento 15% de un porcentaje del valor comercial del vehículo nuevo de carga.

3. Los recursos aportados por particulares y organismos multilaterales.

4. Los recursos que de manera subsidiaria aporte el Gobierno nacional de acuerdo con el marco de gasto del sector y el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Artículo 2.2.1.7.7.10. Modificado por el Decreto 1120 de 2019, artículo 10. Registro Único Nacional de Desintegración Física de Vehículos e Ingreso de Nuevos Vehículos de Transporte Terrestre Automotor de Carga (RUNIS TAC). El Registro Único Nacional de Desintegración Física de Vehículos e Ingreso de Nuevos Vehículos de Transporte Terrestre Automotor de Carga (RUNIS TAC) con Peso Bruto Vehicular (P.B.V.) mayor a superior a diez mil quinientos (10.500) kilogramos facilitará la obtención de información sobre el tamaño de la flota de automotores destinados al transporte de carga.

Parágrafo. El RUNIS TAC será administrado y operado por el Ministerio de Transporte con el soporte tecnológico y operativo del sistema RUNT.

Artículo 2.2.1.7.7.11. Modificado por el Decreto 1120 de 2019, artículo 11. Disponibilidad y ejecución de recursos del Programa de Modernización de Transporte Automotor de Carga. El Ministerio de Transporte coordinará con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público la ejecución de los recursos pendientes de ejecutar del "Programa de Promoción

para la Reposición y Renovación del Parque Automotor de Carga" contemplado en el Conpes 3759 de 2013, así como el valor que del mismo será destinado al nuevo Programa de Modernización de Transporte Automotor de Carga, junto con los recursos del registro inicial de los vehículos automotores de carga, el pago de un porcentaje del valor comercial del vehículo nuevo de carga, señalado en el artículo 2.2.1.7.7.2. del presente Decreto y cualquier otra fuente de financiación.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte ejecutará los recursos a través del Fondo de Modernización del Parque automotor previsto en el artículo 307 de la Ley 1955 de 2019.

Artículo 2.2.1.7.7.12. Modificado por el Decreto 1120 de 2019, artículo 12. Reglamentación. El Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones, requisitos y trámites necesarios para el funcionamiento del RUNIS TAC y la creación de mecanismos de gestión de recursos mencionados en el artículo 2.2.1.7.7.14 del presente decreto en un tiempo no mayor a dos (2) meses, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente modificación.

Artículo 2.2.1.7.7.13. Modificado por el Decreto 1120 de 2019, artículo 13. Contenido del RUNIS TAC. El RUNIS TAC contendrá la información de los vehículos desintegrados y del ingreso de nuevos vehículos de Transporte Terrestre Automotor de Carga, una numeración consecutiva, la fecha de la desintegración física o del ingreso de nuevos vehículos y demás elementos que el Ministerio de Transporte reglamente.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte velará porque el RUNIS TAC cuente con estándares internacionales de seguridad, transparencia y eficiencia.

Artículo 2.2.1.7.7.14. Modificado por el Decreto 1120 de 2019, artículo 14. Transición. Los procesos de reconocimiento económico y reposición con reconocimiento económico radicados antes del 30 de junio de 2019, se tramitarán con base en las disposiciones aplicables al momento de su radicación, siempre y cuando tengan asignación presupuestal en el "Programa de Promoción para la Reposición y Renovación del Parque Automotor de Carga.

SECCIÓN 8

Transporte terrestre automotor de mercancías peligrosas por carretera

Artículo 2.2.1.7.8.1. Objeto. La presente Sección tiene por objeto establecer los requisitos técnicos y de seguridad para el manejo y transporte de mercancías peligrosas por carretera en vehículos automotores en todo el territorio nacional, con el fin de minimizar los riesgos, garantizar la seguridad y proteger la vida y el medio ambiente, de acuerdo con las definiciones y clasificaciones establecidas en la Norma Técnica Colombiana NTC 1692 "Transporte de mercancías peligrosas. Clasificación, etiquetado y rotulado", segunda actualización, -Anexo número 1–.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 1°).

Artículo 2.2.1.7.8.2. Alcance y aplicación. La presente Sección aplica al transporte terrestre y manejo de mercancías peligrosas, los cuales comprenden todas las operaciones y condiciones relacionadas con la movilización de estos productos, la seguridad en los envases y embalajes, la preparación, envío, carga, segregación, transbordo, trasiego, almacenamiento en tránsito, descarga y recepción en el destino final. El manejo y transporte se considera tanto en condiciones normales, como las ocurridas en accidentes que se produzcan durante el traslado y almacenamiento en tránsito.

Cuando se trate de transporte de desechos peligrosos objeto de un movimiento transfronterizo, se debe dar aplicación a lo dispuesto en el Convenio de Basilea, ratificado por la Ley 253 de 1996 y a su enmienda aprobada mediante la Ley 1623 de 2013.

La presente Sección aplica a todos los actores que intervienen en la cadena del transporte, es decir el remitente y/o dueño de la mercancía, destinatario (personas que utilizan la infraestructura del transporte de acuerdo con lo establecido en el artículo 9° de la Ley 105 de 1993), empresa transportadora,

conductor del vehículo y propietario o tenedor del vehículo de transporte de carga.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 2°).

Artículo 2.2.1.7.8.3. Definiciones. Para el propósito de esta Sección, además de las siguientes definiciones, son aplicables las contempladas en las normas técnicas colombianas:

• Apilar: amontonar, poner en pila o montón, colocar una sobre la otra.

• Autoridad competente: autoridad nacional o internacional designada o reconocida por el Estado para un determinado fin.

• Cadena del transporte: está compuesta por aquellas personas naturales o jurídicas (remitente, dueño o propietario de la mercancía peligrosa, destinatario, empresa de transporte, propietario o tenedor del vehículo y conductor) que intervienen en la operación de movilización de mercancías peligrosas de un origen a un destino.

• Certificado del curso básico obligatorio de capacitación para conductores de vehículos que transportan mercancías peligrosas: es el documento que acredita que una persona está capacitada, preparada y la autoriza para la operación de vehículos destinados al transporte de mercancías peligrosas.

• Curso de capacitación básico obligatorio para conductores de vehículos que transportan mercancías peligrosas: es la preparación que los conductores deben recibir para operar vehículos destinados al transporte de mercancías peligrosas, con el fin de adquirir conocimientos necesarios para la manipulación de estos productos.

• Destinatario: toda persona natural o jurídica, organización o gobierno que reciba una mercancía.

• Documentos del transporte: son aquellos documentos de porte obligatorio, requeridos como requisitos para el transporte de mercancías peligrosas y que pueden ser solicitados en cualquier momento y lugar por la autoridad competente.

• Embalaje: es un contenedor o recipiente que contiene varios empaques.

• Empaque: cualquier recipiente o envoltura que contenga algún producto de consumo para su entrega o exhibición a los consumidores.

• Empresa de servicio público de transporte terrestre automotor de carga: es aquella persona natural o jurídica legalmente constituida y debidamente habilitada por el Ministerio de Transporte, cuyo objeto social es la movilización de cosas de un lugar a otro en vehículos automotores apropiados en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios.

• Evaluación de la conformidad: procedimiento utilizado, directa o indirectamente, para determinar que se cumplen los requisitos o prescripciones pertinentes de los Reglamentos Técnicos o Normas (artículo 1 de la Resolución 03742 de 2001).

• Envase: recipiente destinado a contener productos hasta su consumo final.

• Etiqueta: información impresa que advierte sobre un riesgo de una mercancía peligrosa, por medio de colores o símbolos, la cual debe medir por lo menos 10 cm. x 10 cm., salvo en caso de bultos, que debido a su tamaño solo puedan llevar etiquetas más pequeñas, se ubica sobre los diferentes empaques o embalajes de las mercancías.

• Hoja de seguridad: documento que describe los riesgos de un material peligroso y suministra información sobre cómo se puede manipular, usar y almacenar el material con seguridad, que se elabora de acuerdo con lo estipulado en la Norma Técnica Colombiana NTC 4435, Anexo número 2.

• Icontec: Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación, que mediante Decreto 1471 de 2014 es reconocido como el Organismo Nacional de Normalización.

• Incompatibilidad: es el proceso que sufren las mercancías peligrosas cuando puestas en contacto entre sí puedan sufrir alteraciones de las características físicas o químicas originales de cualquiera de ellos con riesgo de provocar explosión, desprendimiento de llamas o calor, formación de compuestos, mezclas, vapores o gases peligrosos, entre otros.

• Lista de mercancías peligrosas: es el listado oficial que describe más exactamente las mercancías peligrosas transportadas más frecuentemente a nivel internacional y que se publican en el Libro Naranja de la Organización de las Naciones Unidas titulado "Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas", elaboradas por el comité de expertos en transporte de mercancías peligrosas, del Consejo Económico y Social, versión vigente.

• Mercancía peligrosa: materiales perjudiciales que durante la fabricación, manejo, transporte, almacenamiento o uso, pueden generar o desprender polvos, humos, gases, líquidos, vapores o fibras infecciosas, irritantes, inflamables, explosivos, corrosivos, asfixiantes, tóxicos o de otra naturaleza

peligrosa, o radiaciones ionizantes en cantidades que puedan afectar la salud de las personas que entran en contacto con éstas, o que causen daño material.

• Mitigación: definición de medidas de intervención dirigidas a reducir o minimizar el riesgo o contaminación.

• Norma Técnica: es el documento establecido por consenso y aprobado por un organismo reconocido, que suministra, para uso común y repetido, reglas, directrices y características para las actividades o sus resultados, encaminadas al logro del grado óptimo de orden en un contexto dado. Las normas técnicas se deben basar en los resultados consolidados de la ciencia, la tecnología y la experiencia y sus objetivos deben ser los beneficios óptimos para la comunidad.

• Norma Técnica Colombiana: norma técnica aprobada o adoptada como tal, por el organismo nacional de normalización (NTC).

• Número UN: es un código específico o número de serie para cada mercancía peligrosa, asignado por el sistema de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), y que permite identificar el producto sin importar el país del cual provenga. A través de este número se puede identificar una mercancía peligrosa que tenga etiqueta en un idioma diferente del español. Esta lista se publica en el Libro Naranja de las Naciones Unidas "Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas" elaboradas por el comité de expertos en transporte de mercancías peligrosas, del Consejo Económico y Social, versión vigente.

• Organismo Nacional de Normalización: entidad reconocida por el Gobierno Nacional, cuya función principal es la elaboración, adopción y publicación de las normas técnicas nacionales y la adopción como tales, de las normas elaboradas por otros entes.

• Plan de contingencia: programa de tipo predictivo, preventivo y reactivo con una estructura estratégica, operativa e informática desarrollado por la empresa, industria o algún actor de la cadena del transporte, para el control de una emergencia que se produzca durante el manejo, transporte y almacenamiento de mercancías peligrosas, con el propósito de mitigar las consecuencias y reducir los riesgos de empeoramiento de la situación y acciones inapropiadas, así como para regresar a la normalidad con el mínimo de consecuencias negativas para la población y el medio ambiente.

• Plan de emergencia: organización de los medios humanos y materiales disponibles para garantizar la intervención inmediata ante la existencia de una emergencia que involucren mercancías peligrosas y garantizar una atención adecuada bajo procedimientos establecidos.

• Remitente: cualquier persona natural o jurídica, organización u organismo que presente una mercancía para su transporte.

• Reglamento Técnico: documento en el que se establecen las características de un producto, servicio o los procesos y métodos de producción, con inclusión de las disposiciones administrativas aplicables y cuya observancia es obligatoria. También puede incluir prescripciones en materia de terminología, símbolos, embalaje, marcado o etiquetado aplicables a un producto, proceso o método de producción, o tratar exclusivamente de ellas (artículo 1 de la Resolución 03742 de 2001).

• Segregar: separar, apartar o aislar una mercancía peligrosa de otra que puede ser o no peligrosa, de acuerdo con la compatibilidad que exista entre ellas.

• Tarjeta de emergencia: documento que contiene información básica sobre la identificación del material peligroso y datos del fabricante, identificación de peligros, protección personal y control de exposición, medidas de primeros auxilios, medidas para extinción de incendios, medidas para vertido accidental, estabilidad y reactividad e información sobre el transporte, que se elabora de acuerdo con lo estipulado en la Norma Técnica Colombiana NTC 4532 Anexo número 3.

• Rótulo: advertencia que se hace sobre el riesgo de una mercancía, por medio de colores y símbolos que se ubican sobre las unidades de transporte (remolque, semirremolque y remolque balanceado) y vehículos de carga.

• Trasiego: es la operación de llenado y vaciado de recipientes, por diferencia de presión, que se efectúa por gravedad, bombeo o por presión.

• Unidad de transporte: es el espacio destinado en un vehículo para la carga a transportar, en el caso de los vehículos rígidos se refiere a la carrocería y en los articulados al remolque o al semirremolque.

• Vehículos vinculados: vehículos de transporte de carga de servicio público y/o particular destinado al transporte de mercancías por carretera, que mediante contrato regido por las normas del derecho privado, establece una relación contractual con una persona natural o jurídica, con el fin de prestar un servicio de transporte de mercancías peligrosas.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 3°).

SUBSECCIÓN 1

Disposiciones generales de la carga y de los vehículos

Artículo 2.2.1.7.8.1.1. Manejo de la carga:

1. Rotulado y etiquetado de embalajes y envases:

El rotulado y etiquetado de los embalajes y envases de las mercancías peligrosas debe cumplir con lo establecido para cada clase en la Norma Técnica Colombiana NTC 1692-Anexo número 1.

2. Pruebas de Ensayo, marcado y requisitos de los embalajes y envases:

Las pruebas y el marcado establecidas en cada Norma Técnica Colombiana para cada clase de mercancía peligrosa, deberán realizarse por entidades debidamente acreditadas ante el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia, ONAC, de acuerdo con los procedimientos establecidos dentro del Sistema Nacional de Normalización, Certificación y Metrología, o ante instituciones internacionales debidamente aprobadas para tal fin por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia, ONAC, de acuerdo con la siguiente relación:

A. Embalajes y envases para transporte de mercancías peligrosas CLASE 1 corresponde a explosivos, cuya Norma Técnica Colombiana es la NTC 47021-Anexo número 4–.

B. Embalajes y envases para transporte de mercancías peligrosas CLASE 2 corresponde a Gases Inflamables, cuya Norma Técnica Colombiana es la NTC 47022- Anexo número 5–.

C. Embalajes y envases para transporte de mercancías peligrosas CLASE 3 corresponde a Líquidos Inflamables, cuya Norma Técnica Colombiana es la NTC 47023-Anexo número 6.

D. Embalajes y envases para transporte de mercancías peligrosas CLASE 4 corresponde a Sólidos Inflamables; sustancias que presentan riesgo de combustión espontánea; sustancias que en contacto con el agua desprenden gases inflamables, cuya Norma Técnica Colombiana es la NTC 47024-Anexo número 7–.

E. Embalajes y envases para transporte de mercancías peligrosas CLASE 5 corresponde a Sustancias Comburentes y Peróxidos Orgánicos, cuya Norma Técnica Colombiana es la NTC 47025-Anexo número8–.

F. Embalajes y envases para transporte de mercancías peligrosas CLASE 6, corresponde a Sustancias tóxicas e infecciosas, cuya Norma Técnica Colombiana es la NTC 47026 –Anexo número 9–.

G. Embalajes y envases para transporte de mercancías peligrosas CLASE 7 corresponde a Materiales Radiactivos, cuya Norma Técnica Colombiana es la NTC 47027-Anexo número 10–.

H. Embalajes y envases para transporte de mercancías peligrosas CLASE 8 corresponde a Sustancias Corrosivas, cuya Norma Técnica Colombiana es la NTC

47028-Anexo número 11.

I. Embalajes y envases para transporte de mercancías peligrosas CLASE 9 corresponde a Sustancias Peligrosas Varias, cuya Norma Técnica Colombiana es la NTC 47029-Anexo número 12.

3. Requisitos generales para el transporte por carretera de mercancías peligrosas:

A. Ningún vehículo automotor que transporte mercancías peligrosas podrá transitar por las vías públicas con carga que sobresalga por su extremo delantero.

B. Todos los vehículos que transporten mercancías peligrosas en contenedores por las vías públicas del territorio nacional, deberán fijarlos al vehículo mediante el uso de dispositivos de sujeción utilizados especialmente para dicho fin, de tal manera que garanticen la seguridad y estabilidad de la carga durante su transporte.

C. Cada contenedor deberá estar asegurado al vehículo por los dispositivos necesarios, los cuales estarán dispuestos, como mínimo, en cada una de las cuatro esquinas del contenedor.

D. Cuando un cargamento incluya mercancías no peligrosas y mercancías peligrosas que sean compatibles, éstas deben ser estibadas separadamente.

E. Para el transporte de mercancías peligrosas se debe cumplir con requisitos mínimos tales como: la carga en el vehículo deberá estar debidamente acomodada, estibada, apilada, sujeta y cubierta de tal forma que no presente peligro para la vida de las personas y el medio ambiente; que no se arrastre en la vía, no caiga sobre esta, no interfiera la visibilidad del conductor, no comprometa la estabilidad o conducción del vehículo, no oculte las luces, incluidas las de frenado, direccionales y las de posición, así como tampoco los dispositivos y rótulos de identificación reflectivos y las placas de identificación del número de las Naciones Unidas UN de la mercancía peligrosa transportada.

F. La clasificación y designación, las condiciones generales para el transporte así como las condiciones específicas para el transporte de mercancías peligrosas,

establecidas en cada Norma Técnica Colombianas NTC, son de obligatorio cumplimiento, teniendo en cuenta la siguiente relación:

1. CLASE 1 corresponde a Explosivos, la Norma Técnica Colombiana que la identifica y condiciona su transporte y uso es la NTC 3966 elaborada por el Organismo Nacional de Normalización (Icontec) -Anexo número 13–.

2. CLASE 2 corresponde a Gases, la Norma Técnica Colombiana que la identifica y condiciona su transporte y uso es la NTC 2880 elaborada por el Organismo Nacional de Normalización (Icontec) –Anexo número 14–.

3. CLASE 3 corresponde a Líquidos Inflamables, la Norma Técnica Colombiana que la identifica y condiciona su transporte y uso es la NTC 2801 elaborada por el Organismo Nacional de Normalización (Icontec) -Anexo número 15–.

4. CLASE 4 corresponde a Sólidos Inflamables; sustancias que presentan riesgo de combustión espontánea; sustancias que en contacto con el agua desprenden gases inflamables, la Norma Técnica Colombiana que la identifica y condiciona su transporte y uso es la NTC3967 elaborada por el Organismo Nacional de Normalización (Icontec)

-Anexo número16–.

5. CLASE 5 corresponde a Sustancias Comburentes y Peróxidos Orgánicos, la Norma Técnica Colombiana que la identifica y condiciona su transporte y uso es la NTC 3968 elaborada por el Organismo Nacional de Normalización (Icontec) -Anexo número 17–.

6. CLASE 6 corresponde a Sustancias Tóxicas e Infecciosas, la Norma Técnica Colombiana que la identifica y condiciona su transporte y uso es la NTC 3969 elaborada por el Organismo Nacional de Normalización (Icontec) -Anexo número 18–.

7. CLASE 7 corresponde a Materiales Radiactivos, la Norma Técnica Colombiana que la identifica y condiciona su transporte y uso es la NTC 3970 elaborada por el Organismo Nacional de Normalización (Icontec) -Anexo número 19–.

8. CLASE 8 corresponde a Sustancias Corrosivas, la Norma Técnica Colombiana que la identifica y condiciona su transporte y uso es la NTC 3971 elaborada por el Organismo Nacional de Normalización (Icontec) -Anexo número 20–.

9. CLASE 9 corresponde a Sustancias Peligrosas Varias, la Norma Técnica Colombiana que la identifica y condiciona su transporte y uso es la NTC 3972 elaborada por el Organismo Nacional de Normalización (Icontec) -Anexo número 21–.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 4°).

Artículo 2.2.1.7.8.1.2. Requisitos de la unidad de transporte y vehículo de carga destinado al transporte de mercancías peligrosas. Además de las disposiciones contempladas en las normas vigentes para el transporte terrestre automotor de carga por carretera, en el Código Nacional de Tránsito Terrestre y en la Norma Técnica Colombiana para cada grupo, de acuerdo con lo establecido en el literal F del numeral 3 del artículo anterior, el vehículo y la unidad que transporte mercancías peligrosas debe poseer:

A. Rótulos de identificación de acuerdo con lo estipulado en la Norma Técnica Colombiana 1692 -Anexo número 1– para cada clase de material peligroso. Para camiones, remolques y semirremolques tipo tanque, los rótulos deben estar fijos, y para las demás unidades de transporte serán removibles, además, deben estar ubicados a dos (2) metros de distancia en la parte lateral de la unidad de transporte, a una altura media que permita su lectura; el material de los rótulos debe ser reflectivo.

B. Identificar en una placa el número de las Naciones Unidas (UN) para cada material que se transporte, en todas las caras visibles de la unidad de transporte y la parte delantera de la cabina del vehículo de transporte de carga, el color de fondo de esta placa debe ser de color naranja y los bordes y el número UN serán negros. Las dimensiones serán 30 cm. x 12 cm., por seguridad y facilidad estas placas podrán ser removibles.

C. Elementos básicos para atención de emergencias tales como: extintor de incendios, ropa protectora, linterna, botiquín de primeros auxilios, equipo para recolección y limpieza, material absorbente y los demás equipos y dotaciones especiales de acuerdo con lo estipulado en la Tarjeta de Emergencia (Norma Técnica Colombiana NTC 4532, –Anexo número 3–).

D. Los vehículos que transporten mercancías peligrosas Clase 2, además de acatar lo establecido en esta Sección, deben cumplir lo referente a los requisitos del vehículo estipulados en la Resolución 074 de septiembre de 1996, expedida por la Comisión de Energía y Gas CREG, la Resolución 80505 de marzo 17 de 1997 expedida por el Ministerio de Minas y Energía o las demás disposiciones que sobre el tema emitan estas entidades o quien haga sus veces.

E. Tener el sistema eléctrico con dispositivos que minimicen los riesgos de chispas o explosiones.

F. Portar mínimo dos (2) extintores tipo multipropósito de acuerdo con el tipo y cantidad de mercancía peligrosa transportada, uno en la cabina y los demás cerca de la carga, en sitio de fácil acceso y que se pueda disponer de él rápidamente en caso de emergencia.

G. Contar con un dispositivo sonoro o pito, que se active en el momento en el cual el vehículo se encuentre en movimiento de reversa.

H. Los vehículos que transporten mercancías peligrosas en cilindros deben poseer dispositivo de cargue y descargue de los mismos.

I. En ningún caso un vehículo cargado con mercancías peligrosas puede circular con más de un remolque y/o semirremolque.

Parágrafo 1°. Para los números oficiales UN de las mercancías peligrosas por transportar, del cual trata el literal B de este artículo, se debe remitir al Libro Naranja de la Organización de las Naciones Unidas "Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas", elaboradas por el Comité de Expertos en Transporte de Mercancías Peligrosas, del Consejo Económico y Social, versión vigente.

Parágrafo 2°. Cuando se transporte más de una mercancía peligrosa en una misma unidad de transporte, se debe fijar el número UN correspondiente a la mercancía peligrosa que presente mayor peligrosidad para el medio ambiente y la población, en caso eventual de derrame o fuga.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 5°).

SUBSECCIÓN 2

Obligaciones de los actores de la cadena del transporte

Artículo 2.2.1.7.8.2.1. Obligaciones del remitente y/o propietario de mercancías peligrosas. Además de las disposiciones contempladas en las normas vigentes para el transporte terrestre automotor de carga por carretera, en el Código Nacional de Tránsito Terrestre y en la Norma Técnica Colombiana para cada grupo, de acuerdo con lo establecido en el literal F del numeral 3 del artículo 2.2.1.7.8.1.1 del presente Decreto, el remitente y/o el dueño de las mercancías peligrosas están obligados a:

A. Diseñar y ejecutar un programa de capacitación y entrenamiento sobre el manejo de procedimientos operativos normalizados y prácticas seguras para todo el personal que interviene en las labores de embalaje, cargue, descargue, almacenamiento, manipulación, disposición adecuada de residuos, descontaminación y limpieza. Además, cumplir con lo establecido en la Ley 55 de 1993 sobre capacitación, entrenamiento y seguridad en la utilización de los productos químicos en el trabajo.

B. Realizar una evaluación de la dosis de radiación recibida cuando se manipule material radiactivo por los conductores y personal que esté implicado en su

manejo, este personal debe estar inscrito a un servicio de dosimetría personal licenciado por la autoridad reguladora en materia nuclear y además tener en cuenta las disposición es establecidas por el Ministerio de Trabajo.

C. No despachar el vehículo llevando simultáneamente mercancías peligrosas, con personas, animales, medicamentos o alimentos destinados al consumo humano o animal, o embalajes destinados para alguna de estas labores.

D. Elaborar o solicitar al importador, representante o fabricante de la mercancía peligrosa la Tarjeta de Emergencia en idioma castellano y entregarla al conductor, de acuerdo con los parámetros establecidos en la Norma Técnica Colombiana NTC 4532 Anexo número 3–.

E. Solicitar al fabricante, propietario, importador o representante de la mercancía peligrosa la Hoja de Seguridad en idioma castellano y enviarla al destinatario antes de despachar el material, según los parámetros establecidos en la Norma Técnica Colombiana NTC4435 -Anexo número 2–.

F. Entregar para el transporte, la carga debidamente etiquetada según lo estipulado en la Norma Técnica Colombiana NTC 1692 segunda actualización - Anexo número 1–.

G. Entregar para el transporte, la carga debidamente embalada y envasada según lo estipulado en la Norma Técnica Colombiana de acuerdo con la clasificación dada en el numeral 2 del artículo 2.2.1.7.8.1.1 del presente decreto.

H. Entregar al conductor los demás documentos de transporte que para el efecto exijan las normas de tránsito y transporte.

I. Cumplir con las normas establecidas sobre protección y preservación del medio ambiente y las que la autoridad ambiental competente expida.

J. Diseñar el Plan de Contingencia para la atención de accidentes durante las operaciones de transporte de mercancías peligrosas, cuando se realice en vehículos propios, teniendo en cuenta lo estipulado en la Tarjeta de Emergencia NTC 4532 - Anexo número 3 – y los lineamientos establecidos en el Plan Nacional de Contingencias contra derrames de hidrocarburos, sus derivados y sustancias nocivas en aguas marinas, fluviales y lacustres establecidos en el Decreto 321 de 1999 o la norma que lo modifique, adicione, sustituya o compile, y en las demás disposiciones que se expidan sobre el tema. Estos planes pueden ser parte del plan de contingencia general o integral de la empresa.

K. Responder porque todas las operaciones de cargue de las mercancías peligrosas se efectúen según las normas de seguridad previstas, para lo cual dispondrá de los recursos humanos, técnicos, financieros y de apoyo necesarios

para tal fin y diseñar un plan de contingencia para la atención de accidentes durante las operaciones de cargue y descargue teniendo en cuenta lo estipulado en la Tarjeta de Emergencia NTC 4532– Anexo número 3 –.

L. Evaluar las condiciones de seguridad de los vehículos y los equipos antes de cada viaje, y si éstas no son seguras abstenerse de autorizar el correspondiente despacho y/o cargue.

M. Prestar la ayuda técnica necesaria en caso de accidente donde esté involucrada la carga de su propiedad y dar toda la información que sobre el producto soliciten las autoridades y organismos de socorro, conforme a las instrucciones dadas por el fabricante o importador de la mercancía transportada.

N. Exigir al conductor el certificado del curso básico obligatorio de capacitación para conductores de vehículos que transporten mercancías peligrosas.

O. Exigir al conductor la tarjeta de registro nacional para el transporte de mercancías peligrosas.

P. No despachar en una misma unidad de transporte o contenedor, mercancías peligrosas con otro tipo de mercancías o con otra mercancía peligrosa, salvo que haya compatibilidad entre ellas.

Q. Cuando el remitente sea el comercializador, proveedor y/o distribuidor de gas licuado de petróleo (GLP),además de cumplir con los requisitos establecidos en este artículo, debe acatarlo estipulado en el Decreto 400 de 1994, la Resolución 80505 de marzo 17 de 1997 emanados del Ministerio de Minas y Energía, la Resolución 074 de septiembre de 1996 emitida por la Comisión de Regulación de Energía y Gas, CREG, o las demás disposiciones que se expidan sobre el tema por estas entidades o las que hagan sus veces.

R. Cuando se trate de combustibles líquidos derivados del petróleo, el remitente, además de acatar lo establecido en esta Sección, debe cumplir con lo estipulado en la reglamentación que expida el Ministerio de Minas y Energía o las disposiciones que se emitan sobre el tema por esta entidad, o la que haga sus veces.

S. El importador y/o fabricante o su representante deben adoptar un plan de contingencia y un programa de seguridad para que todas las operaciones que involucren la disposición final de residuos y desechos peligrosos se efectúen con las normas de seguridad previstas, para lo cual dispondrá de los recursos humanos, técnicos, financieros y de apoyo necesarios para tal fin, además debe cumplir con lo establecido en la Ley 1252 de 2008, "Por la cual se dictan normas prohibitivas en materia ambiental, referentes a los desechos peligrosos y se dictan otras disposiciones" o las normas que la adicionen o modifiquen.

T. Garantizar que el conductor cuente con el carné de protección radiológica, cuando transporte material radiactivo.

U. Proveer los elementos necesarios para la identificación de las unidades de transporte y el vehículo, según lo establecido en los literales A y B del artículo 2.2.1.7.8.1.2 del presente Decreto.

V. Cuando realice el transporte en vehículos de su propiedad, adquirir póliza de responsabilidad civil extracontractual, de acuerdo con lo establecido en la Subsección 5 de la presente Sección.

W. Cuando los vehículos que se utilicen para el transporte de mercancías peligrosas sean de propiedad del remitente, este debe elaborar y entregar al conductor, antes de cada recorrido, un plan de transporte el cual debe contener los siguientes elementos:

1. Hora de salida del origen.

2. Hora de llegada al destino.

3. Ruta seleccionada.

4. Listado con los teléfonos para notificación de emergencias: de la empresa, del fabricante y/o dueño del producto, destinatario y comités regionales y/o locales para atención de emergencias, localizados en la ruta por seguir durante el transporte.

5. Lista de puestos de control que la empresa dispondrá a lo largo del recorrido.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 11).

Artículo 2.2.1.7.8.2.2. Obligaciones del destinatario de la carga. Son obligaciones del destinatario de la carga:

A. Diseñar y ejecutar un programa de capacitación y entrenamiento en el manejo de procedimientos operativos normalizados y prácticas seguras para todo el personal que interviene en las labores de embalaje, cargue, descargue, almacenamiento, movilización, disposición adecuada de residuos, descontaminación y limpieza. Además, cumplir con lo establecido en la Ley 55 de 1993 sobre capacitación, entrenamiento y seguridad en la utilización de los productos químicos en el trabajo.

B. Diseñar el Plan de Contingencia para la atención de accidentes durante las operaciones de cargue y descargue de mercancías peligrosas, teniendo en cuenta lo estipulado en la Tarjeta de Emergencia NTC 4532 - Anexo número 3 –

y los lineamientos establecidos en el Plan Nacional de Contingencias contra derrames de hidrocarburos, sus derivados y sustancias nocivas en aguas marinas, fluviales y lacustres establecidos en el Decreto 321 de 1999, o en la norma que lo modifique, adicione, sustituya o compile, o en las demás disposiciones que se emitan sobre el tema. Estos planes pueden ser parte del plan de contingencia general o integral de la empresa.

C. Responder porque todas las operaciones de descargue de las mercancías peligrosas se efectúen según las normas de seguridad previstas, para lo cual dispondrá de los recursos humanos, técnicos, financieros y de apoyo necesarios para tal fin.

D. Cumplir con las normas establecidas sobre protección y preservación del medio ambiente y las que la autoridad ambiental competente expida.

E. Después de la operación de descargue, verificar que el vehículo vacío salga completamente limpio de cualquier tipo de residuo que haya podido quedar por derrames y/o escapes de la mercancía, en el caso de materiales radiactivos debe realizarse un monitoreo que garantice que no existe contaminación radiactiva en el vehículo.

F. Solicitar al conductor la Tarjeta de Emergencia, antes de iniciar el proceso de descargue de la mercancía peligrosa, con el fin de conocer las características de peligrosidad del material y las condiciones de manejo de acuerdo con lo estipulado NTC 4532–Anexo número 3–.

G. Exigir al conductor la carga debidamente etiquetada y rotulada según lo estipulado en la Norma Técnica Colombiana NTC 1692 segunda actualización,- Anexo número 1–.

H. Para aquellos que manipulen Gas Licuado de Petróleo (GLP), el descargue y trasiego debe realizarse teniendo en cuenta los requisitos pertinentes especificados para esta operación en la Norma Técnica Colombiana NTC 3853 - Anexo número 22 – y además cumplir con lo establecido en la Resolución 80505 de 1997 expedida por el Ministerio de Minas y Energía, o las demás disposiciones que se emitan sobre el tema por esta entidad, o la que haga sus veces.

I. Cuando se trate de combustibles líquidos derivados del petróleo, el destinatario, además de acatarlo establecido en esta norma, debe cumplir con lo estipulado en la reglamentación expedida por el Ministerio de Minas y Energía o las disposiciones que se emitan sobre el tema por esta entidad, o la que haga sus veces.

J. Cuando el destinatario sea el comercializador, proveedor y/o distribuidor de gas licuado de petróleo (GLP),además de cumplir con los requisitos establecidos

en este artículo, debe acatarlo estipulado en el Decreto 400 de 1994, la Resolución 80505 de marzo 17 de 1997 emanados del Ministerio de Minas y Energía, la Resolución 074 de septiembre de 1996 emitida por la Comisión de Regulación de Energía y Gas, CREG, o las demás disposiciones que sobre el tema emitan estas entidades o las que hagan sus veces.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 12).

Artículo 2.2.1.7.8.2.3. Obligaciones de la empresa que transporte mercancías peligrosas. Además de las disposiciones contempladas en las normas vigentes para el transporte terrestre automotor de carga por carretera, en el Código Nacional de Tránsito Terrestre y en la Norma Técnica Colombiana para cada grupo, según lo establecido en el literal F, numeral 3 del 2.2.1.7.8.1.1 del presente Decreto, la empresa que transporte mercancías peligrosas está obligada a:

A. Diseñar el Plan de Contingencia para la atención de accidentes durante las operaciones de transporte de mercancías peligrosas, teniendo en cuenta lo estipulado en la Tarjeta de Emergencia NTC 4532 - Anexo número 3 – y los lineamientos establecidos en el Plan Nacional de Contingencias contra derrames de hidrocarburos, sus derivados y sustancias nocivas en aguas marinas, fluviales y lacustres establecidos en el Decreto 321 de 1999, o en la norma que lo modifique, adicione, sustituya o compile, o en las demás disposiciones que se emitan sobre el tema. Estos planes pueden ser parte del plan de contingencia general o integral de la empresa.

B. En el caso que la labor de cargue y/o descargue de mercancías peligrosas se lleve a cabo en las instalaciones de la empresa de transporte de carga, debe diseñar y ejecutar un programa de capacitación y entrenamiento sobre el manejo de procedimientos operativos normalizados y prácticas seguras para todo el personal que interviene en las labores de embalaje, cargue y/o descargue, almacenamiento, manipulación, disposición adecuada de residuos, descontaminación y limpieza; además, cumplir con lo establecido en la ley 55 de sobre capacitación, entrenamiento y seguridad en la utilización de los productos químicos en el trabajo.

C. Garantizar que el conductor del vehículo que transporte mercancías peligrosas posea el certificado del curso básico obligatorio de capacitación para conductores, este curso será reglamentado por el Ministerio de Transporte.

D. Exigir al remitente o al contratante, la carga debidamente etiquetada y rotulada conforme a lo estipulado en la Norma Técnica Colombiana NTC 1692 segunda actualización - Anexo número 1 –.

E. Exigir al remitente la carga debidamente embalada y envasada de acuerdo con lo estipulado en la Norma Técnica Colombiana correspondiente para cada clase de mercancía según la clasificación dada en el numeral dos (2) del artículo 2.2.1.7.8.1.1 de este decreto.

F. Garantizar que las unidades de transporte y el vehículo estén identificados, según lo establecido en los literales A y B del artículo 2.2.1.7.8.1.2 del presente decreto.

G. Cuando se transporte material radiactivo, se debe garantizar la evaluación de la dosis de radiación recibida por los conductores y el personal que estuvo implicado en su manejo; este personal debe estar inscrito a un servicio de dosimetría personal licenciado por la autoridad reguladora en materia nuclear y, además, tener en cuenta las disposiciones establecidas por el Ministerio de Trabajo.

H. Garantizar que el vehículo, ya sea propio o vinculado, destinado al transporte de mercancías peligrosas, vaya dotado de equipos y elementos de protección para atención de emergencias, tales como: extintor de incendios, ropa protectora, linterna, botiquín de primeros auxilios, equipo para recolección y limpieza, material absorbente y los demás equipos y dotaciones especiales, conforme a lo estipulado en la Tarjeta de Emergencia NTC 4532 - Anexo número 3–.

I. Elaborar y entregar al conductor, antes de cada recorrido, un plan de transporte en formato previamente diseñado por la empresa, el cual debe contener los siguientes elementos:

1. Hora de salida del origen.

2. Hora de llegada al destino.

3. Ruta seleccionada.

4. Listado con los teléfonos para notificación de emergencias: de la empresa, del fabricante y/o dueño del producto, destinatario y comités regionales y/o locales para atención de emergencias, localizados en la ruta por seguir durante el transporte.

5. Lista de puestos de control que la empresa dispondrá a lo largo del recorrido.

J. Dotar a los vehículos propios y exigir a los propietarios de los vehículos vinculados para el transporte de mercancías peligrosas, un sistema de comunicación tal como: teléfono celular, radioteléfono, radio, entre otros (previa licencia expedida por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las

Comunicaciones). Ningún vehículo destinado al transporte de materiales explosivos debe portar o accionar equipos de radiocomunicación.

K. Cumplir con las normas establecidas sobre protección y preservación del medio ambiente que existan y las demás que la autoridad ambiental competente expida.

L. Comunicar inmediatamente al remitente, destinatario, organismos de socorro, cuerpo de bomberos y al comité local y/o regional para la prevención y atención de desastres, cuando se presenten accidentes que involucren las mercancías peligrosas transportadas.

M. Garantizar que el conductor cuente con el carné de protección radiológica, cuando se transporte material radiactivo.

N. Mantener un sistema de información estadístico sobre movilización de mercancías, el cual debe contener la siguiente información:

Vehículo: placa del vehículo, tipo de vehículo y tipo de carrocería. Informar si es propio o vinculado.

Carga: clase de mercancía, nombre de la mercancía, número UN, cantidad, peso, nombre del contratante o remitente, municipio origen y municipio destino de la carga.

Esta información se debe remitir al Ministerio de Transporte, Dirección de Transporte y Tránsito, dentro de los primeros diez días hábiles de enero y julio de cada año.

O. Exigir al remitente y/o contratante, la Tarjeta de Emergencia de acuerdo con los lineamientos dados en la Norma Técnica Colombiana NTC 4532 -Anexo número 3–.

P. En caso de daño del vehículo y/o unidad de transporte, el operador y la empresa de transporte debe sustituirla, a la mayor brevedad, por otro que cumpla con los requisitos físicos y mecánicos para la operación.

Q. Asegurar que en las operaciones de transbordo de mercancías peligrosas, cuando fueren realizadas en vía pública, solo podrá intervenir personal que haya sido capacitado sobre la operación y los riesgos inherentes a su manejo y manipulación.

R. En caso de transportar combustibles líquidos derivados del petróleo, la empresa de transporte, además de acatar lo establecido en esta norma, debe cumplir con lo estipulado en la reglamentación expedida por el Ministerio de

Minas y Energía, o las disposiciones que se emitan sobre el tema por esta entidad, o la que haga sus veces.

S. En caso de transportar, comercializar, proveer y/o distribuir gas licuado de petróleo (GLP), además de cumplir con los requisitos establecidos en este artículo, deben acatar lo estipulado en el Decreto 400 de 1994, la Resolución 80505 de marzo 17 de 1997 emanados del Ministerio de Minas y Energía, la Resolución 074 de septiembre de1996 emitida por la Comisión de Regulación de Energía y Gas, CREG, o las demás disposiciones que se expidan sobre el tema por estas entidades, o las que hagan sus veces.

T. Adquirir póliza de responsabilidad civil extracontractual, de acuerdo con lo establecido en la Subsección 5 de la presente Sección.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 13).

Artículo 2.2.1.7.8.2.4. Obligaciones del conductor del vehículo que transporte mercancías peligrosas. Además de las disposiciones contempladas en las normas vigentes para el transporte terrestre automotor de carga por carretera, en el Código Nacional de Tránsito Terrestre y en la Norma Técnica Colombiana para cada grupo, de acuerdo con lo establecido en el literal F, numeral 3 del artículo 2.2.1.7.8.1.1 del presente Decreto, el conductor del vehículo que se destine al transporte de mercancías peligrosas está obligado a:

A. Realizar, obtener y portar el certificado del curso básico obligatorio de capacitación para conductores que transporten mercancías peligrosas, aspecto que será reglamentado por el Ministerio de Transporte.

B. Antes de iniciar la operación debe inspeccionar el vehículo, verificando con especial atención que la unidad de transporte y demás dispositivos estén en óptimas condiciones de operación tanto físicas, mecánicas y eléctricas. De lo contrario se abstendrá de movilizarlo.

C. El conductor, durante el viaje, es el responsable de la conservación y buen uso de los equipamientos y accesorios del vehículo, además debe garantizar que los rótulos de identificación de la mercancía, placa de número UN y luces reflectivas permanezcan limpias y en buen estado, que permitan su plena identificación y visibilidad.

D. El conductor debe examinar regularmente y en un lugar adecuado, las condiciones generales del vehículo, la posible existencia de fugas y cualquier tipo de irregularidad en la carga. En caso tal, avisar inmediatamente a la empresa.

E. Exigir al remitente, leer y colocar en un lugar visible de la cabina del vehículo las respectivas Tarjetas de Emergencia antes de comenzar el viaje.

F. No movilizar simultáneamente con las mercancías peligrosas: personas, animales, medicamentos o alimentos destinados al consumo humano o animal, o embalajes destinados para alguna de estas labores.

G. Por ningún motivo el conductor y auxiliar deben abrir un embalaje, envase, recipiente, contenedor o contenedor cisterna que contenga mercancías peligrosas, entre los puntos de origen y destino, salvo por emergencia o inspección ordenada por una autoridad competente. En este caso, la autoridad tendrá en cuenta la información contenida en la Tarjeta de Emergencia y dejará constancia por escrito del hecho.

H. Al conductor de un vehículo que transporte mercancías peligrosas le está terminantemente prohibido fumar en la cabina y no debe operar el vehículo cuando realice tratamientos médicos con drogas que produzcan sueño.

I. El conductor no participará de las operaciones de carga, descarga y transbordo de las mercancías peligrosas, salvo que esté debidamente capacitado y cuente con la autorización de la empresa de transporte.

J. No estacionar el vehículo en zonas residenciales, lugares públicos, áreas pobladas o de gran concentración de vehículos y zonas escolares. Cuando se trate del vehículo para el transporte de Gas Licuado de Petróleo (GLP) en carro tanques o en cilindros le está prohibido el estacionamiento en parqueaderos públicos, y además debe cumplir con lo estipulado en la NTC 3853 en lo relacionado con el estacionamiento y parqueo– Anexo número 22–.

K. Cuando por motivo de emergencia, falla mecánica o accidente el vehículo se detenga en un lugar diferente de su destino, debe permanecer señalizado y vigilado por su conductor y/o autoridad local.

L. Notificar cualquier incidente, accidente o avería que durante el transporte de la mercancía peligrosa se presente, a la autoridad local más cercana y/o al Comité local para la Atención y Prevención de Desastres, a la empresa transportadora y a los teléfonos que aparecen en la Tarjeta de Emergencia.

M. Pedir al remitente y entregar al destinatario la documentación que le corresponda de acuerdo con lo establecido por el remitente y la empresa de transporte.

N. Portar la tarjeta de registro nacional para el transporte de mercancías peligrosas.

O. Para el caso de transporte de materiales radiactivos debe portar el carné de protección radiológica expedido por la autoridad nuclear.

P. Cumplir con las normas establecidas sobre protección y preservación del medio ambiente y las que la autoridad ambiental competente expida.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 14).

Artículo 2.2.1.7.8.2.5. Obligaciones del propietario o tenedor del vehículo que se destine al transporte de mercancías peligrosas. Además de las disposiciones contempladas en las normas vigentes para el transporte terrestre automotor de carga por carretera, en el Código Nacional de Tránsito Terrestre y en la Norma Técnica Colombiana para cada grupo, conforme a lo establecido en el literal F, numeral 3 del artículo 2.2.1.7.8.1.1 del presente Decreto, el propietario o tenedor de vehículo que se destine al transporte de mercancías peligrosas está obligado a:

A. Mantener el vehículo y la unidad de transporte en óptimas condiciones de operación tanto físicas, mecánicas y eléctricas. Además debe elaborar una lista de chequeo para que el conductor la diligencie antes de iniciar cada recorrido con mercancías peligrosas; esta lista deberá contener tres elementos (físicos, mecánicos y eléctricos) con sus partes componentes.

B. Garantizar que el vehículo se encuentre dotado de los equipos y elementos de protección para atención de emergencias tales como: extintor de incendios, ropa protectora, linterna, botiquín de primeros auxilios, equipo de recolección y limpieza, material absorbente y los demás equipos y dotaciones especiales de acuerdo con lo estipulado en la Tarjeta de Emergencia NTC 4532 -Anexo número 3–.

C. Garantizar que las unidades de transporte y el vehículo estén identificados, según lo establecido en los literales A y B del artículo 2.2.1.7.8.1.2 del presente decreto.

D. Dotar al vehículo de un sistema de comunicación (teléfono celular, radioteléfono, radio, entre otros). Previa licencia expedida por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones. Ningún vehículo destinado al transporte de materiales explosivos debe portar o accionar equipos de radiocomunicación.

E. Garantizar que el conductor del vehículo realice el curso básico obligatorio de capacitación para conductores que transporten mercancías peligrosas.

F. Cuando el vehículo transporte material radiactivo, asegurar que el conductor obtenga el carné de protección radiológica, expedido por la autoridad competente en materia nuclear.

G. Diseñar y ejecutar un programa de mantenimiento preventivo para los vehículos y la unidad de transporte.

H. Los propietarios de los vehículos que transporten mercancías peligrosas Clase 2 Gas Licuado de Petróleo, GLP, deben cumplir además lo referente a los requisitos del vehículo estipulados en la Resolución 074 de septiembre de 1996, expedida por la Comisión de Energía y Gas, CREG, lo estipulado en la Resolución 80505 de marzo de 1997 expedida por el Ministerio de Minas y Energía, o las demás disposiciones que se emitan sobre el tema por estas entidades o las que hagan sus veces.

I. En caso de transportar combustibles líquidos derivados del petróleo, el propietario del vehículo, además de acatar lo establecido en esta norma, debe cumplir con lo estipulado en la normatividad la reglamentación expedida por el Ministerio de Minas y Energía o las disposiciones que se emitan sobre el tema por esta entidad, o la que haga sus veces.

J. Solicitar o renovar el Registro Nacional de Transporte de Mercancías Peligrosas, ante las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte donde tenga su domicilio principal.

K. Cuando en un vehículo propio se transporte o se manipule material radiactivo, se debe realizar una evaluación de la dosis de radiación recibida por los conductores y personal que esté implicado en su manejo. Este personal debe estar inscrito a un servicio de dosimetría personal licenciado por la autoridad reguladora en materia nuclear y además tener en cuenta las disposiciones establecidas por el Ministerio de Trabajo.

L. Cumplir con las normas establecidas sobre protección y preservación del medio ambiente y las que la autoridad ambiental competente expida.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 15).

SUBSECCIÓN 3

Sistema de Control

Artículo 2.2.1.7.8.3.1. Inspección, vigilancia y control. La Superintendencia de Puertos y Transporte ejercerá la función de inspección, vigilancia y control en materia de tránsito, transporte y su infraestructura de acuerdo con lo estipulado en el Decreto 101 de 2000, con las excepciones contempladas en el numeral 2 artículo 3 del Decreto 2741 de 2001. La Policía Nacional y las Autoridades de Tránsito colaborarán en las funciones de control y vigilancia que les han sido asignadas por el artículo 8 de la Ley 105 de1993.

Parágrafo. Para las demás actividades que no corresponden a transporte se seguirá de acuerdo con los procedimientos que para el efecto establezcan las entidades que dentro de sus funciones tienen el control, inspección y vigilancia del manejo de mercancías peligrosas.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 16).

Artículo 2.2.1.7.8.3.2. Manejo de Mercancías y Objetos Explosivos. El manejo de mercancías y objetos explosivos correspondiente a la Clase 1 NTC 3966 - Anexo número 13 – obedecerá además a lo estipulado en los Decretos 2535 de 1993 y 1809 de 1994, o en las nomas que los modifiquen, adicionen, sustituyan o compilen, o en las demás disposiciones que se emitan sobre el tema.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 17).

Artículo 2.2.1.7.8.3.3. Manejo de Gases Clase 2. El manejo de gases correspondiente a la Clase 2 NTC 2880 - Anexo número 14 – obedecerá además a la reglamentación que sobre el particular expida o haya expedido la autoridad ambiental, el Ministerio de Minas y Energía, la Superintendencia de Servicios Públicos, la Comisión de Regulación de Energía y Gas, CREG, o las entidades que hagan sus veces.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 18).

Artículo 2.2.1.7.8.3.4. Manejo de Líquidos Inflamables y Combustibles Clase 3 El manejo de líquidos inflamables y combustibles correspondientes a la Clase 3 NTC 2801– Anexo número 15– obedecerá además a la reglamentación que sobre el particular expida o haya expedido la autoridad ambiental, el Ministerio de Minas y Energía, el Consejo Nacional de Estupefacientes o las entidades que hagan sus veces.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 19).

Artículo 2.2.1.7.8.3.5. Manejo de Mercancías Toxicas e Infecciosas El manejo de mercancías tóxicas e infecciosas, correspondiente a la Clase 6 NTC 3969-Anexo número 18– obedecerá además a la reglamentación que sobre el particular expida o haya expedido la autoridad ambiental, el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, el Ministerio de Salud, el Consejo Nacional de Estupefacientes o las entidades que hagan sus veces.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 20).

Artículo 2.2.1.7.8.3.6. Manejo de Mercancías Radiactivas. El manejo de mercancías radiactivas correspondiente a la Clase 7 NTC 3970-Anexo número

19– obedecerá además a la reglamentación que sobre el particular expida o haya expedido el Ministerio de Minas y Energía; el Servicio Geológico Colombiano, Ingeominas, y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible o las entidades que hagan sus veces.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 21).

Artículo 2.2.1.7.8.3.7. Cumplimiento de las disposiciones ambientales vigentes. Además del cumplimiento de lo establecido en esta Sección, para el manejo de las mercancías peligrosas se debe cumplir con las disposiciones ambientales vigentes.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 22).

Artículo 2.2.1.7.8.3.8. Sustancias químicas de uso restringido. Además del cumplimiento de lo establecido en esta Sección, las sustancias químicas de uso restringido seguirán controladas por el Ministerio de Transporte y el Fondo Nacional de Estupefacientes o quien haga sus veces.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 23).

Artículo 2.2.1.7.8.3.9. Transporte de Desechos Peligrosos. Para efectos de transporte de desechos peligrosos y su eliminación, cuando aplique el Convenio de Basilea, ratificado mediante ley 253 de 1996 se debe dar cumplimiento a lo ordenado en dicho convenio y además con lo establecido en la Ley 1252 de 2008.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 24).

Artículo 2.2.1.7.8.3.10. Acciones de Control Las autoridades de control competentes serán las encargadas de velar por el cumplimiento de lo dispuesto en esta Sección y de las demás normas reglamentarias que regulen la materia.

El control al transporte comprende entre otras acciones:

A. Examinar los documentos de porte obligatorio.

B. Verificar que los embalajes y envases estén rotulados y etiquetados con el tipo de material por transportar de acuerdo con lo estipulado en la Tarjeta de Emergencia y la NTC 1692 segunda actualización - Anexo número 1– y que corresponda con lo descrito en el manifiesto de carga.

C. Verificar la adecuada instalación y ubicación de los rótulos en las unidades de transporte y las etiquetas en los envases y embalajes de acuerdo con la NTC 1692 segunda actualización - Anexo número 1 – y el número de las Naciones

Unidas (UN) de acuerdo con lo establecido en el literal B del artículo 2.2.1.7.8.1.2 del presente Decreto.

D. Comprobar el respectivo marcado de los envases y embalajes de las mercancías peligrosas de acuerdo con lo estipulado en la Norma Técnica Colombiana según la relación del numeral 2 del artículo 2.2.1.7.8.1.1 del presente Decreto.

E. Verificar que no existan fugas en la unidad de transporte y en los envases y embalajes.

F. Verificar el estado de operación de los vehículos, la unidad de transporte y los accesorios.

G. Verificar la existencia de los elementos de protección para atención de emergencias descrita en la Tarjeta de Emergencia y el literal C del artículo 2.2.1.7.8.1.2 de este Decreto.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 25).

SUBSECCIÓN 4

Medidas preventivas de seguridad, procedimientos y sanciones

Artículo 2.2.1.7.8.4.1. Sujetos de sanciones. Serán sujetos de sanciones de acuerdo con lo establecido por el artículo 9° de la Ley 105 de1993, los siguientes:

A. Los remitentes y/o dueño de la mercancía (personas que utilicen la infraestructura del transporte).

B. Los destinatarios (personas que utilicen la infraestructura del transporte).

C. Las empresas de transporte terrestre automotor de carga que transporten mercancías peligrosas (empresas de servicio público).

D. Los conductores (personas que conduzcan vehículos).

E. Los propietarios o tenedores de vehículos (personas propietarias de vehículos o equipos de transporte).

(Decreto 1609 de 2002, artículo 26).

Artículo 2.2.1.7.8.4.2. Sanciones. Las sanciones consisten en:

A. Multas.

B. Suspensión de matrículas, licencias, registros o permisos de operación.

C. Suspensión o cancelación de la licencia de funcionamiento de la empresa transportadora.

D. Inmovilización o retención del vehículo.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 27).

Artículo 2.2.1.7.8.4.3. Sanciones al remitente y/o propietario de la mercancía peligrosa.

A. Serán sancionados con multa equivalente a doscientos (200) salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMMLV), por la infracción a lo dispuesto en el artículo 2.2.1.7.8.2.1 literales F, G, J, U y V del presente Decreto.

B. Serán sancionados con multa equivalente a cien (100) salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMMLV), por infracciones a lo dispuesto en el artículo 2.2.1.7.8.2.1 literales C y P del presente Decreto.

C. Serán sancionados con multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMMLV), por infracciones a lo dispuesto en el artículo 2.2.1.7.8.2.1 literales D y W del presente decreto.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 28).

Artículo 2.2.1.7.8.4.4. Sanciones al destinatario de la mercancía peligrosa. Serán sancionados con multa equivalente a doscientos (200) salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMMLV), por infracciones a lo dispuesto en el artículo 2.2.1.7.8.2.2. literal G del presente decreto.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 29).

Artículo 2.2.1.7.8.4.5. Sanciones a la empresa de carga que transporte mercancías peligrosas.

A. Serán sancionados con multa equivalente a doscientos (200) salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMMLV), por infracciones a lo dispuesto en el artículo 2.2.1.7.8.2.3 literales A, C, D, E, F, H y T del presente decreto.

B. Serán sancionados con multa equivalente a sesenta (60) salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMMLV), por infracciones a lo dispuesto en el artículo 2.2.1.7.8.2.3 literal P del presente Decreto.

C. Serán sancionados con multa equivalente a cincuenta (50) salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMMLV), por infracciones a lo dispuesto en el artículo 2.2.1.7.8.2.3 literales J y N del presente Decreto.

D. Serán sancionados con multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMMLV), por infracciones a lo dispuesto en el artículo 2.2.1.7.8.2.3 literales B, I, M y O del presente Decreto.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 30).

Artículo 2.2.1.7.8.4.6. Sanciones al conductor del vehículo que transporte mercancías peligrosas.

A. Serán sancionados con multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMMLV), por infracciones a lo dispuesto en el artículo 2.2.1.7.8.2.4 literales A, F, G, N y O del presente Decreto.

B. Serán sancionados con multa equivalente a cinco (5) salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMMLV), por infracciones a lo dispuesto en el artículo 2.2.1.7.8.2.4 literales E, J, K y L del presente Decreto.

C. Serán sancionados con multa equivalente a tres (3) salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMMLV), por infracciones a lo dispuesto en el artículo 2.2.1.7.8.2.4 literales H e I del presente decreto.

D. Serán sancionados con multa equivalente a un (1) Salario Mínimo Mensual Legal Vigente (SMMLV), por infracciones a lo dispuesto en el artículo 2.2.1.7.8.2.4 literal C del presente Decreto.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 31).

Artículo 2.2.1.7.8.4.7. Sanciones a los propietarios o tenedores de vehículo que transporte mercancías peligrosas.

A. Serán sancionados con multa equivalente a doscientos (200) salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMMLV), por infracciones a lo dispuesto en el artículo literales B, C y E del presente decreto.

B. Serán sancionados con multa equivalente a cincuenta (50) salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMMLV), por infracciones a lo dispuesto en el artículo 2.2.1.7.8.2.5 literal D del presente decreto.

C. Serán sancionados con multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMMLV), por infracciones a lo dispuesto en el artículo 2.2.1.7.8.2.5 literales F y J del Decreto.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 32).

Artículo 2.2.1.7.8.4.8. Responsabilidad en el Manejo de la Carga. Son responsables del cumplimiento de lo establecido en el Literal F numeral 3 del artículo 2.2.1.7.8.1.1 del presente decreto, quienes lleven a cabo la operación de cargue, movilización y descargue de productos, ya sea el remitente, empresa de transporte, propietario o tenedor del vehículo dedicado al transporte de mercancías peligrosas, y su incumplimiento será sancionado con multa equivalente a cincuenta (50) salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMMLV).

(Decreto 1609 de 2002, artículo 33).

Artículo 2.2.1.7.8.4.9. Procedimiento Para Aplicar las Sanciones Para la aplicación de las sanciones previstas en la presente Sección se acoge el procedimiento establecido en el Título I Capítulo IX de la Ley 336 de 1996 y, de acuerdo con lo estipulado en los artículos 41 y 44 del Decreto 101 de 2000, le corresponde a la Superintendencia de Puertos y Transporte la función de inspección, vigilancia y control en materia de tránsito, transporte y su infraestructura, con las excepciones contempladas en el numeral 2 artículo 3° del Decreto 2741 de 2001. En consecuencia, es la entidad encargada de sancionar las infracciones a lo establecido en esta Sección. Esto no exime al infractor de las responsabilidades civiles y penales que correspondan.

Parágrafo. Para las demás sanciones que no corresponden a transporte, se seguirá de acuerdo con los procedimientos que para el efecto establezcan las autoridades que dentro de sus funciones tienen el control del manejo de mercancías peligrosas.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 34).

Artículo 2.2.1.7.8.4.10. Inmovilización de vehículos. Serán inmovilizados los vehículos que no cumplan con lo establecido en los artículos 2.2.1.7.8.1.2 y 2.2.1.7.8.6.6 del presente decreto.

Parágrafo 1°. La inmovilización o retención de los equipos de transporte de carga procederá además de los previstos en este artículo, los señalados en el artículo 49 de la Ley 336 de 1996.

Parágrafo 2°. La inmovilización de vehículos que transporten materiales radiactivos por incumplimiento de las normas y requisitos establecidos para tal fin, deberá notificarse de manera inmediata a la autoridad nuclear competente.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 35).

Artículo 2.2.1.7.8.4.11. Suspensión de la habilitación. La suspensión de la habilitación de las empresas se establecerá por él término de tres (3) meses y procederá en los casos previstos en el artículo 47 de la Ley 336 de 1996.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 36).

Artículo 2.2.1.7.8.4.12. Cancelación de la habilitación. La cancelación de la habilitación de las empresas se procederá en los casos determinados en el artículo 48 de la Ley 336 de 1996.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 37).

Artículo 2.2.1.7.8.4.13. Acciones para subsanar irregularidades en el manejo de mercancías peligrosas. Observada cualquier irregularidad que pudiera provocar riesgos a las personas, medio ambiente y/o bienes, la autoridad competente tomará las acciones adecuadas y necesarias para subsanar la irregularidad y si es necesario ordenará:

A. La retención del vehículo y equipos, o su traslado a un lugar seguro donde pueda ser corregida la irregularidad.

B. El descargue y/o transbordo de las mercancías a otro vehículo o a un lugar seguro.

C. La destrucción de la carga, con orientación del remitente o destinatario (fabricante o importador) y, cuando fuere posible, con la presencia de la entidad aseguradora.

Parágrafo 1°. Estas disposiciones podrán ser adoptadas en función del grado y naturaleza del riesgo, mediante evaluación técnica y, siempre que sea posible, con el acompañamiento del fabricante o importador de la mercancía, destinatario, empresa transportadora, autoridad ambiental competente y organismos de socorro. De estas actuaciones la autoridad competente dejará constancia por escrito.

Parágrafo 2°. Las autoridades deben garantizar la movilidad de los vehículos que transporten mercancías peligrosas; en los eventos en los que se obstaculice el tránsito y se proceda a dar vía, tienen prioridad los vehículos que movilicen este tipo de mercancías.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 38).

Artículo 2.2.1.7.8.4.14. Custodia del vehículo inmovilizado. Durante la retención, el vehículo permanecerá bajo custodia de la autoridad competente,

sin perjuicio de la responsabilidad de la empresa transportadora y/o propietario del vehículo.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 39).

Artículo 2.2.1.7.8.4.15. Precauciones para las operaciones de transbordo en condiciones de emergencia. En condiciones de emergencia las operaciones de transbordo deben ser ejecutadas de conformidad con las instrucciones del remitente o destinatario de la mercancía, y si es posible con la presencia de la autoridad pública y personal calificado, y además mantener las siguientes precauciones:

A. Cuando el transbordo fuere ejecutado en la vía pública, deben adoptarse las medidas de seguridad necesarias en el tránsito y protección de las personas y el medio ambiente.

B. Quienes actúen en estas operaciones deben utilizar los equipos de maniobra y de protección individual descritos en la Tarjeta de Emergencia, dada por el remitente.

C. En caso de transbordo de mercancías peligrosas, el responsable por la operación debe haber recibido capacitación específica sobre el tipo de material y su manipulación.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 40).

Artículo 2.2.1.7.8.4.16. Restricciones al tránsito de vehículos que transportan mercancías peligrosas. Las autoridades con jurisdicción sobre las vías pueden determinar restricciones al tránsito de vehículos que transportan mercancías peligrosas, a lo largo de toda su extensión o parte de ella, señalizando los tramos con restricción y asegurando una ruta alterna que no presente mayor riesgo, así como establecer lugares y períodos con restricciones para estacionamiento, parada, cargue y descargue. En caso de que la ruta exija ineludiblemente el uso de una vía con restricción de circulación, la empresa transportadora debe justificar dicha situación ante la autoridad competente.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 41).

Artículo 2.2.1.7.8.4.17. Sanciones a los Servidores Públicos Se hará acreedor a las acciones previstas en la ley, sin perjuicio de las acciones civiles, penales y administrativas correspondientes, el servidor público que por acción u omisión en forma dolosa o por culpa grave incurra en alguna de las siguientes conductas:

A. Omita sus deberes de vigilancia y control y permita que se cometa alguna de las infracciones previstas en esta Sección, pudiendo evitarlas.

B. Omita por negligencia, venalidad o lenidad, imponer las sanciones por la comisión de infracciones a la presente Sección, de las que tuvo conocimiento en ejercicio de sus funciones.

C. Otorgue permisos o autorizaciones contra la ley y los reglamentos, o para el ejercicio de actividades prohibidas o ilegales.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 42).

SUBSECCIÓN 5

Seguros

Artículo 2.2.1.7.8.5.1. Obligatoriedad. La empresa de servicio público de transporte de carga, o el remitente cuando utilicen vehículos de su propiedad para el transporte de mercancías, debe adquirir una póliza de responsabilidad civil extracontractual que ampare en caso que se presente algún evento durante el transporte, perjuicios producidos por daños personales, daños materiales, por contaminación (daños al ambiente, a los recursos naturales, animales, cultivos, bosques, aguas, entre otros) y cualquier otro daño que pudiera generarse por la mercancía peligrosa en caso de accidente.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 53).

Artículo 2.2.1.7.8.5.2. Cobertura. La póliza deberá cubrir la responsabilidad civil extracontractual sobreviniente del traslado de la carga desde el momento en que salga de las instalaciones del remitente hasta que se reciba en las instalaciones señaladas como destino final, incluyendo las operaciones de cargue y descargue cuando el asegurado las realice, así como también cuando las mercancías peligrosas sean almacenadas en depósitos de transferencia de carga como parte del transporte.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 54).

Artículo 2.2.1.7.8.5.3. Valores asegurados mínimos. Los valores asegurados mínimos de las pólizas de responsabilidad civil extracontractual, expresado en unidades de salario mínimo mensual legal vigente a la fecha de tomar o renovar la póliza serán los siguientes:

Para empresas de servicio público de transporte de carga que además de movilizar mercancías peligrosas presten el servicio de almacenamiento temporal y para los remitentes que realicen transporte privado en vehículos propios y que

efectúen almacenamiento temporal, el valor asegurado mínimo de la póliza de responsabilidad civil extracontractuales de 3.500 salarios mínimos mensuales legales vigentes.

Para empresas de servicio público de transporte de carga y remitentes que realicen transporte privado en vehículos propios para el transporte de mercancías peligrosas, el valor asegurado mínimo de la póliza de responsabilidad civil extracontractual es de 2.800 salarios mínimos mensuales legales vigentes.

Parágrafo. Los límites se restablecerán automáticamente desde la fecha de ocurrencia del siniestro a la suma originalmente pactada.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 55).

Artículo 2.2.1.7.8.5.4. Cobertura de la Póliza. La póliza igualmente reconocerá al asegurado entre otros gastos los que se generen con ocasión de:

A. Defensa de cualquier demanda civil entablada contra el asegurado, aun cuando dicha demanda fuere infundada, falsa o fraudulenta.

B. La presentación de fianzas a que haya lugar en razón de embargos decretados judicialmente contra el asegurado, en los juicios de que trata el literal anterior.

C. Condena en costas e interés demora acumulados a cargo del asegurado desde cuando la sentencia se declare en firme hasta cuando la compañía haya pagado o consignado en el juzgado su participación en tales gastos.

D. Presentación a terceros de asistencia médica y quirúrgica inmediata, requerida en razones de lesiones producidas en desarrollo de las actividades amparadas bajo el presente seguro hasta por los límites estipulados en la póliza.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 56).

Artículo 2.2.1.7.8.5.5. Cobertura adicional de las pólizas. Las disposiciones establecidas para el transporte terrestre automotor de carga por carretera, el Código Nacional de Tránsito Terrestre, las normas técnicas colombianas para cada grupo de mercancías y demás contenidas en la presente Sección, las cuales deben ser reunidas por las unidades de transporte y el vehículo destinado para el transporte de mercancías peligrosas, serán consideradas como garantías en la póliza con los consabidos efectos que produce su incumplimiento. Así mismo, las obligaciones que deben cumplir los actores de la cadena del transporte, según lo estipulado en la presente Sección.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 57).

SUBSECCIÓN 6

Disposiciones generales

Artículo 2.2.1.7.8.6.1. Criterios para la aplicación de la presente Sección. Para la aplicación de la presente Sección se debe tomar como referencia las Normas Técnicas Colombianas NTC vigentes, las cuales se actualizarán de acuerdo con las necesidades del sector, los adelantos tecnológicos y las normas internacionales, según las recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas preparadas por el comité de expertos en transporte de mercaderías peligrosas, del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas, y las recomendaciones del Organismo Internacional de Energía Atómica, OIEA, para la clase 7 (materiales radiactivos).

Parágrafo. En los procesos de actualización de las Normas Técnicas Colombianas NTC a los que se hace referencia en esta Sección, deberá asistir un delegado del Ministerio de Transporte, con el fin de asegurar que estas normas sigan los lineamientos establecidos en el presente reglamento técnico.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 43).

Artículo 2.2.1.7.8.6.2. Designación oficial de mercancías peligrosas. Para la designación oficial de las mercancías peligrosas por transportar, se debe remitir al listado oficial publicado en el Libro Naranja de la Organización de las Naciones Unidas "Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas", elaboradas por el Comité de Expertos en Transporte de Mercancías Peligrosas, del Consejo Económico y Social, versión vigente.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 44).

Artículo 2.2.1.7.8.6.3. Remisión de actos administrativos. Con el fin de mantener actualizado el sistema de información de mercancías peligrosas en Colombia, las entidades del Estado que expidan reglamentos técnicos referentes al manejo y transporte de mercancías peligrosas, deben remitir copia del Acto Administrativo a la Dirección de Transporte y Tránsito, del Ministerio de Transporte, o quien haga sus veces.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 45).

Artículo 2.2.1.7.8.6.4. Obligatoriedad de cumplimiento por las entidades regionales, departamentales o municipales. Toda entidad pública del orden nacional, regional, departamental o municipal que expida actos administrativos referentes a mercancías peligrosas, debe observar los lineamientos establecidos en la presente Sección.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 46).

Artículo 2.2.1.7.8.6.5. Desechos. Los desechos que se generen por cualquier proceso productivo, incluyendo los envases y embalajes, adquieren las características de mercancía peligrosa. Por lo tanto, su manejo y transporte se debe realizar cumpliendo los mismos requisitos y obligaciones contemplados en esta Sección de acuerdo con la clasificación dada en el literal F, numeral 3 del artículo 2.2.1.7.8.1.1.del presente decreto.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 47).

Artículo 2.2.1.7.8.6.6. Prohibición de transportar mercancías peligrosas en vehículos destinados al transporte de pasajeros. Está prohibido el transporte de mercancías peligrosas en vehículos destinados al transporte de pasajeros. En los vehículos de transporte de pasajeros, los equipajes sólo pueden contener mercancías peligrosas de uso personal (medicinal o de tocador), en una cantidad no mayor a un kilogramo (1 kg.) o un litro (1 L), por pasajero. Así mismo, está totalmente prohibido el transporte de mercancías de la Clase 1(Explosivos), Clase 7 (Radiactivos) y Clase 8 (Corrosivos).

(Decreto 1609 de 2002, artículo 48).

Artículo 2.2.1.7.8.6.7. Medidas de seguridad para mercancías peligrosas almacenadas en depósitos. Las mercancías peligrosas que sean almacenadas en depósitos de transferencia de carga deben continuar conservando las normas y medidas de seguridad específicas, adecuadas a la naturaleza de los riesgos de acuerdo con la clasificación dada en el literal F, numeral 3 del artículo 2.2.1.7.8.1.1 de la presente Sección.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 49).

Artículo 2.2.1.7.8.6.8. Obligación de apoyo en caso de emergencia, accidente, derrame, incidente, fuga o avería En caso de emergencia, accidente, derrame, incidente, fuga o avería, el remitente, el destinatario y empresa transportadora darán apoyo y prestarán toda la información necesaria que les fuere solicitada por las autoridades públicas y organismos de socorro, de acuerdo con los lineamientos establecidos en su plan de contingencia.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 50).

Artículo 2.2.1.7.8.6.9. Prohibición de apertura de los envases, embalajes y contenedores. Sin el previo conocimiento del contenido de la Tarjeta de Emergencia, está prohibida la apertura de los envases y embalajes que contengan mercancías peligrosas por parte de las autoridades competentes.

Parágrafo. Durante el transporte de materiales radiactivos, queda totalmente prohibida la apertura de envases, embalajes y contenedores.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 51).

Artículo 2.2.1.7.8.6.10. Sociedades portuarias y los puertos privados. Se consideran remitentes y destinatarios las sociedades portuarias y los puertos privados, ya sean marítimos o fluviales, en el proceso de embarque, desembarque, manejo y almacenamiento de mercancías peligrosas, y son responsables del cumplimiento de lo estipulado en esta Sección.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 52).

SUBSECCIÓN 7

Régimen de transición

Artículo 2.2.1.7.8.7.1. Procedimientos para la evaluación de la conformidad. Las pruebas de ensayo y el marcado de los embalajes y envases de las mercancías peligrosas se exigirá, por las autoridades competentes, una vez se constituyan y se acrediten las entidades y/o los laboratorios con el fin de realizar o certificar las pruebas de ensayo, de acuerdo con lo estipulado en la Norma Técnica Colombiana según la relación dada en el numeral 2, artículo 2.2.1.7.8.1.1 del presente decreto.

Parágrafo. El literal G del artículo 2.2.1.7.8.2.1, el literal E del artículo 2.2.1.7.8.2.3 y el literal D del artículo 2.2.1.7.8.3.10 entrarán a regir una vez se cumpla lo estipulado en el presente artículo.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 58).

Artículo 2.2.1.7.8.7.2. Tarjeta de registro nacional. La Tarjeta de Registro Nacional para el Transporte de Mercancías Peligrosas será exigida por las autoridades y los integrantes de la cadena, como documento de transporte, una vez el Ministerio de Transporte lo reglamente.

Parágrafo. El literal O del artículo 2.2.1.7.8.2.1, el literal N del artículo 2.2.1.7.8.2.4, el literal J del artículo 2.2.1.7.8.2.5 entrarán a regir una vez se reglamente lo estipulado en el presente artículo.

(Decreto 1609 de 2002, artículo 60).

CAPÍTULO 8

Régimen de sanciones por infracciones a las normas de Transporte Público Terrestre Automotor (Capítulo derogado por el Decreto 1369 de 2022, artículo 1, con excepción de los artículos 2.2.1.8.3.1. y 2.2.1.8.3.3.)

SECCIÓN 3

Disposiciones finales

Artículo 2.2.1.8.3.1. Documentos que soportan la operación de los equipos. De acuerdo con la modalidad de servicio y radio de acción autorizado, los documentos que sustentan la operación de los equipos son:

1. Transporte público colectivo de pasajeros por carretera:

1.1. Tarjeta de Operación.

1.2. Planilla de viaje ocasional (cuando sea del caso).

1.3. Planilla de despacho.

2. Transporte público colectivo de pasajeros metropolitano, distrital o municipal: Tarjeta de Operación.

3. Transporte público individual de pasajeros en vehículos taxi:

3.1. Tarjeta de Operación.

3.2. Planilla de viaje ocasional (cuando sea del caso).

4. Transporte público terrestre automotor de carga:

4.1. Manifiesto de Carga.

4.2. Documentos exigidos por los reglamentos para transportar mercancías consideradas como peligrosas, cargas extrapesadas y extradimensionadas.

5.Transporte público terrestre automotor mixto:

5.1. Tarjeta de operación.

5.2. Planilla de viaje ocasional (si es del caso).

6. Transporte público terrestre automotor especial:

6.1. Tarjeta de operación.

6.2. Extracto del contrato.

6.3. Permiso de operación (en los casos de vehículos particulares que transportan estudiantes).

(Decreto 3366 de 2003, artículo 52).

Artículo 2.2.1.8.3.3. Informe de infracciones de transporte. Los agentes de control levantarán las infracciones a las normas de transporte en el formato que para el efecto reglamentará el Ministerio de Transporte. El informe de esta autoridad se tendrá como prueba para el inicio de la investigación administrativa correspondiente.

(Decreto 3366 de 2003, artículo 54).

Nota, artículo 2.2.1.8.3.3: Ver Resolución 4247 de 2019, M. Transporte.

TÍTULO 2

DE LA AVIACIÓN CIVIL – MODO AÉREO

CAPÍTULO 1

Descentralización aeroportuaria

Artículo 2.2.2.1.1. Clasificación. Para efectos del proceso de descentralización previsto en el artículo 48 de la Ley 105 de 1993, los aeropuertos de propiedad de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (AEROCIVIL) se clasificarán de conformidad con los siguientes criterios:

a) Aeropuertos comerciales: son aquéllos en los cuales operan las aerolíneas comerciales, con itinerarios de vuelos nacionales e internacionales, cuyos ingresos se derivan principalmente del movimiento de pasajeros, de la operación de aeronaves y de la explotación de áreas comerciales.

Estos a su vez se clasifican, según el movimiento de pasajeros y características generales, en tres (3) niveles, a saber:

1. Nivel A: corresponde a los aeropuertos internacionales que embarcan más de 889.034 pasajeros por año.

2. Nivel B: corresponde a los aeropuertos que embarcan entre 148.172 y 889.034 pasajeros al año.

3. Nivel C: corresponde a los aeropuertos que embarcan menos de 148.172 pasajeros al año.

Parágrafo. Las cifras numéricas señaladas en los anteriores numerales deberán actualizarse anualmente en un porcentaje igual al promedio de crecimiento del movimiento de pasajeros de los aeropuertos de propiedad de la AEROCIVIL.

b) Aeropuertos regionales. Son aquellos que se requieren para proporcionar acceso a zonas remotas, con baja frecuencia de operaciones comerciales;

c) Aeropuertos de aviación general y otros. Son aquellos aeropuertos dedicados a la aviación general y otros usos privados. Están localizados en lugares a los que también tienen acceso otros medios de transporte.

(Decreto 1647 de 1994, artículo 1°).

Artículo 2.2.2.1.2. Categoría. El Director General de la AEROCIVIL, determinará la categoría a la que pertenecen los aeropuertos de propiedad de la AEROCIVIL, teniendo en cuenta las características de cada uno de ellos, de acuerdo con los parámetros señalados en este Capítulo.

(Decreto 1647 de 1994, artículo 2°).

CAPÍTULO 2

Carencia de informes por tráfico de estupefacientes con fines aeronáuticos y marítimos

Artículo 2.2.2.2.1. Objeto. El presente Capítulo reglamenta los requisitos y procedimientos para la verificación de carencia de informes por tráfico de estupefacientes y conexos, lavado de activos, testaferrato, enriquecimiento ilícito, procesos de extinción del derecho de dominio con fines aeronáuticos y marítimos a cargo de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil adscrita al Ministerio de Transporte y la Dirección General Marítima (Dimar) dependencia interna del Ministerio de Defensa Nacional, respectivamente.

(Decreto 048 de 2014, artículo 1°).

Artículo 2.2.2.2.2. Autoridades competentes. La verificación de la carencia de informes por tráfico de estupefacientes con fines aeronáuticos y marítimos se realizará directamente por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y la Dirección General Marítima, respectivamente.

(Decreto 048 de 2014, artículo 2°).

Artículo 2.2.2.2.3. Ámbito de aplicación. Respecto de los trámites adelantados por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, se deberá tener en cuenta que el otorgamiento del permiso de operación de pistas, aeródromos y helipuertos contenido en el numeral 2 del artículo 78 del Decreto–ley 0019 de 2012, comprende además el cambio de explotador de aquellos dados en concesión, o cualquier otro Título, así como la construcción o reforma de estos.

En relación con los trámites adelantados por la Dirección General Marítima, en virtud de lo dispuesto en el artículo 79 del mencionado decreto ley, para efectos del numeral 1 de dicho artículo, se entenderá como personal marítimo la gente de mar definida en el artículo 2° del Decreto 1597 de 1988, o la norma que lo modifique, sustituya o derogue, y para efectos del numeral 3 se entenderá como embarcación, las naves y artefactos navales a que hace referencia el artículo 1 de la Ley 730 de 2001 y el artículo 100 del Decreto ley 0019 de 2012.

(Decreto 048 de 2014, artículo 3°).

SECCIÓN 1

Información

Artículo 2.2.2.2.1.1. Suministro de información. Hasta tanto se implemente una herramienta informática para este fin, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y la Dirección General Marítima deberán solicitar la información respectiva de manera directa o indirecta a la Fiscalía General de la Nación, y a la Dirección de Investigación Criminal e Interpol.

(Decreto 048 de 2014, artículo 4°).

Artículo 2.2.2.2.1.2. Naturaleza de la información. La información que será tenida en cuenta en desarrollo de la verificación efectuada directamente por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y la Dirección General Marítima (Dimar) en los términos establecidos en el artículo anterior, será aquella que se encuentre debidamente fundamentada y suministrada por las autoridades competentes, siempre y cuando se cumpla con las siguientes condiciones:

a) Que respecto de la persona se logre establecer plenamente su identidad;

b) Que se relacione con delitos de tráfico de estupefacientes y conexos, lavado de activos, enriquecimiento ilícito, testaferrato y procesos de extinción del derecho de dominio;

c) Que el registro no se encuentre sometido a reserva o confidencialidad, o que esta condición hubiera sido revocada por autoridad competente.

(Decreto 048 de 2014, artículo 5°).

Artículo 2.2.2.2.1.3. Verificación de la información. La verificación de carencia de informes por tráfico de estupefacientes con fines aeronáuticos o marítimos se realizará a la persona natural o jurídica que inicie alguno de los trámites establecidos en los artículos 78 y 79 del Decreto ley 0019 de 2012.

Tratándose de persona jurídica, dicha verificación se efectuará a los representantes legales, miembros de junta directiva principales y suplentes, y socios que posean una participación igual o superior al veinte por ciento (20%) del capital social suscrito. Si alguno de esos socios es a su vez persona jurídica se realizará la verificación en los mismos términos de este artículo.

La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y la Dirección General Marítima (Dimar) deberán dejar constancia en medio físico de la verificación que se realice, la cual se incluirá en el expediente del trámite correspondiente, y se tendrá en cuenta para resolver de fondo la solicitud.

La Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil y la Dirección General Marítima deberán tener un registro actualizado de las verificaciones realizadas a personas naturales o jurídicas con las respectivas fechas de vigencia.

(Decreto 048 de 2014, artículo 6°).

Artículo 2.2.2.2.1.4. Término para remitir la información. Las autoridades y organismos deberán dar respuesta a las solicitudes de información que requieran la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y la Dirección General Marítima (Dimar) en el término de diez (10) días, de conformidad con lo previsto en el artículo 16 del Decreto 2150 de 1995, modificado por el artículo 14 de la Ley 962 de 2005.

(Decreto 048 de 2014, artículo 7°).

SECCIÓN 2

Solicitud y trámite

Artículo 2.2.2.2.2.1. Requisitos de la solicitud. Con la solicitud de la verificación de carencia de informes por tráfico de estupefacientes, la persona natural o jurídica deberá presentar los siguientes documentos:

1. Para personas naturales:

a) Nacionales: cédula de ciudadanía.

b) Extranjeras: pasaporte vigente, cédula de extranjería o documento de identificación del país de origen vigente.

2. Para personas jurídicas:

a) Nacionales:

i) Original del certificado de existencia y representación legal en donde consten los socios que cuentan con una participación igual o superior al veinte por ciento (20%) del capital social suscrito, en el evento en que no lo establezca, el original del documento que lo certifique firmado por el representante legal, revisor fiscal o contador público.

ii) Copia de la cédula de ciudadanía o del documento de identidad vigente del representante legal, de los miembros de la junta directiva, principales y suplentes y de los socios que cuentan con una participación accionaria igual o superior al veinte por ciento (20%) del capital social suscrito.

b) Extranjeras:

i) Original del documento que acredite la existencia y representación legal del respectivo país o mediante el cual se reconozca su personería jurídica, en donde consten los socios que cuentan con una participación igual o superior al veinte por ciento (20%) del capital social suscrito, en el evento en que no lo establezca, el documento idóneo o equivalente que lo certifique debidamente suscrito por el representante legal o quien haga sus veces.

ii) Copia del documento de identidad vigente del representante legal o quien haga sus veces, de los miembros de la junta directiva, principales y suplentes y

de los socios que cuentan con una participación accionaria igual o superior al veinte por ciento (20%) del capital social suscrito.

Parágrafo. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (AEROCIVIL) y la Dirección General Marítima (Dimar) podrán conectarse gratuitamente a los registros públicos que llevan las entidades encargadas de expedir los certificados de existencia y representación legal, de conformidad con lo establecido en el artículo 15 del Decreto–ley 0019 de 2012.

(Decreto 048 de 2014, artículo 8°).

Artículo 2.2.2.2.2.2. Vigencia de los certificados de carencia de informes por tráfico de estupefacientes para fines aeronáuticos y marítimos. Los certificados de carencia de informes por tráfico de estupefacientes solicitados con anterioridad al 10 de abril de 2012, a la Dirección Nacional de Estupefacientes o al Ministerio de Justicia y del Derecho, para adelantar trámites ante la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y la Dirección General Marítima (Dimar), mantendrán su vigencia de conformidad con lo establecido en cada acto administrativo y podrán ser tenidos en cuenta por estas dos últimas entidades durante la vigencia para la cual fueron otorgados, aun cuando se hubieren expedido originalmente para un trámite diferente.

El aporte del Certificado de Carencia de Informes por Tráfico de Estupefacientes dentro de un trámite específico, no obsta para que la entidad competente realice en cualquier momento la verificación de carencia de informes por tráfico de estupefacientes, de que trata el artículo 2.2.2.2.1.3 del presente decreto.

(Decreto 048 de 2014, artículo 9°).

CAPÍTULO 3

Disposiciones relativas a tiempos de vuelo, servicio y descanso para tripulantes de aeronaves.

Artículo 2.2.2.3.1. Tripulantes de cabina de mando. Se adoptan las siguientes disposiciones relativas a los tiempos máximos de vuelo, servicio y períodos de descanso de los tripulantes de cabina de mando:

TIEMPOS DE VUELO, SERVICIO Y PERIODOS DE DESCANSO PARA TRIPULANTES DE CABINA DE MANDO (pilotos, copilotos, ingenieros de vuelo y navegantes).

1. Tiempo de Vuelo:

El tiempo de vuelo de los tripulantes de cabina de mando, se regirá según lo previsto en el Numeral 4.17.1.5 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

2. Tiempo de servicio:

Todo período de tiempo durante el cual el tripulante se halle a disposición de la empresa. El tiempo de servicio de los tripulantes asignados a un vuelo empieza a contarse una hora y media antes de la iniciación programada de los vuelos internacionales y una hora antes de los vuelos domésticos y se termina de contar al finalizar el vuelo.

Se considera también como tiempo de servicio:

a) El transcurrido en calidad de reserva.

b) El necesario para transportarse, por cualquier medio, hacia un lugar diferente a la base de residencia del tripulante y el regreso por cualquier medio a la misma, o el que de cualquier modo implique su traslado en condición de tripulante adicional (tripadi).

3. Limitaciones al tiempo de servicio:

Las limitaciones al tiempo de servicio se ajustarán a las horas máximas señaladas en las tablas que aparecen a continuación y que se interpretarán en la siguiente forma:

Las definiciones de SECTOR, PILOTOS y HORAS SEGUN GRUPO, serán las mismas del numeral 4.17.1.5 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

a) DÍA - Diferentes Equipos.

Máximas horas de servicios pilotos, según grupo de aeronave:

Sectores	Pilotos	Grupo A	Grupo B
6 o menos	2	12:30	12:30
	3	17:00	17:00
	4	20:00	20:00
7	2	11:30	12:30
	3	15:00	15:00
	4	20:00	20:00
8	2	--	12:30
	3	14:00	14:00
	4	19:00	19:00
9	2	--	12:30
	3	12:00	12:00
	4	18:00	18:00
10	2	--	12:30

Máximas horas de servicio ingenieros de vuelo, según grupo de aeronaves:

Sectores	Ingenieros	Grupo A	Grupo B
6 o menos	1	12:30	12:30
	2	20:00	20:30

Sectores	Ingenieros	Grupo A	Grupo B
7	1	11:30	12:30
	2	19:30	19:30
8	1	--	12:30
	2	19:30	19:30
9	1	--	12:30
	2	18:30	18:30
10	1	--	12:30
	2	--	18:30
Más de 10	1	--	12:30

b) Mes: GRUPO A: 190 Horas de servicio

GRUPO B: 200 horas de servicio

En toda asignación de vuelo que se programe iniciando entre las 15:00 y las 03:00 del día siguiente, el tiempo de servicio de los tripulantes se reducirá en una (1) hora.

4. Un tripulante, podrá en el mismo día calendario ser programado para otra asignación –de vuelo o no– cumpliendo con los descansos exigidos en el presente Capítulo, siempre que la primera de las asignaciones haya finalizado antes de las 03:00 a.m. (excepto para aeronaves de carga); y que el tiempo total de vuelo o servicio –sumadas las dos asignaciones– no exceda al que corresponda a un solo día.

5. Períodos de descanso:

Todos los tripulantes al término de una asignación de vuelo, deben disfrutar de un período de descanso, que comienza a contar desde la terminación del período de servicio cumplido y cuya duración será:

a) En la base de residencia.

- Para vuelos con duración de cuatro (4) horas o menos, diez (10) horas de descanso.

- Para vuelos con duración de ocho (8) horas o menos, doce (12) horas de descanso.

- Para vuelos con duración mayor de ocho (8) horas, el doble de las horas voladas sin exceder de (24) horas de descanso.

b) Fuera de la base de residencia.

- Para vuelos con duración de cuatro (4) horas o menos, diez (10) horas de descanso.

- Para vuelos con duración de nueve horas (9) o menos, doce (12) horas de descanso.

- Para vuelos con duración mayor de (9) horas y no superior a doce (12), dieciocho (18) horas de descanso.

6. Asignaciones:

Se entiende por asignación, la utilización que se hace de un tripulante en actividades propias de la empresa. Las asignaciones pueden ser:

- VUELO

- RESERVA DE VUELO

- ESCUELA DE OPERACIONES

- SIMULADOR DE VUELO

- VUELO DE ENTRENAMIENTO

7. Desarrollo de las asignaciones: pilotos e Ingenieros de Vuelo:

a) Cuando se programen en un día varias asignaciones, el entrenamiento de vuelo no podrá ser la última asignación.

b) Cuando un tripulante sea programado como reserva, o de tripulante adicional (tripadi) y vuelo en un mismo día calendario, se considerará como una sola asignación.

c) Una tripulación sencilla en cumplimiento de una asignación, no podrá ser cambiada a múltiple.

d) El tiempo total de las asignaciones de escuela de operaciones, simulador de vuelo y entrenamiento de vuelo, no podrá exceder de siete (7) horas. Cuando se trate de entrenamiento de vuelo, este no podrá exceder de cuatro horas en un mismo día.

e) Las asignaciones de escuela de operaciones, simulador de vuelo –que no sea chequeo– o entrenamiento en el avión, podrán ser programadas para el mismo día en que aparezcan asignaciones de vuelo o reserva de vuelo, siempre y cuando la suma de ambas asignaciones no exceda las limitaciones pertinentes a los tiempos de vuelo y servicios aplicables al correspondiente día.

f) Cuando la asignación sea para vuelo de prueba de avión o entrenamiento de vuelo para pilotos, e ingenieros de vuelo, el tiempo total de vuelo dentro del correspondiente período de servicio no podrá exceder de cuatro (4) horas.

g) Cuando la asignación haya sido para un vuelo de prueba y este no alcance una duración de dos (2) horas, la tripulación podrá ser programada para vuelo, siempre y cuando no sean sobrepasadas las limitaciones de tiempo de vuelo y servicio correspondientes al día calendario.

8. Tiempo libre:

Es el lapso durante el cual los tripulantes son relevados de todo servicio y se aplica así:

a) Todo tripulante de vuelo tendrá derecho a nueve (9) días libres cada mes, en su base de residencia, distribuidos en tres períodos de dos (2) días consecutivos cada uno y uno de tres (3) días consecutivos, los cuales se podrán acumular. En caso de salir a, o regresar de vacaciones, incapacidad o licencia, estos días serán proporcionales al número de días faltantes para cumplir el mes calendario.

b) Los períodos libres siempre se comenzarán a contar 1 hora después de concluida la correspondiente asignación y se computarán como días de 24 horas consecutivas.

c) Todo tripulante de vuelo debe hacer uso en forma consecutiva de las vacaciones anuales a que, de acuerdo con la Ley tenga derecho, y por lo tanto estas, no serán acumu lables ni convertibles en dinero. Esta limitación no será aplicable al tiempo de vacaciones que convencionalmente pacten los tripulantes y operadores excediendo el tiempo determinado en la ley.

9. Disposiciones adicionales:

a) Las asignaciones no podrán exceder de cinco (5) días consecutivos. Un tripulante podrá regresar a su base de residencia como tripadi, después de haber

efectuado las cinco (5) asignaciones, sin que ello constituya una sexta asignación.

b) Si durante el desarrollo de una asignación de vuelo correctamente programada, circunstancias imprevisibles e irresistibles, calificadas como fuerza mayor o caso fortuito, obligaren a prolongar el servicio; el vuelo podrá continuar normalmente hasta su destino, si al terminar la asignación los tiempos de servicio del tripulante o tripulantes no hubieren excedido en más de dos (2) horas, en vuelos internacionales o una (1) en vuelos nacionales, sobre las normas establecidas. En cada caso la empresa explotadora dará cuenta escrita a la UAEAC dentro de las cuarenta y ocho (48) horas siguientes, sobre el mayor tiempo y las causas que lo originaron.

c) Los tiempos de vuelo y servicio pueden ser ampliados de acuerdo con lo anterior, en caso de actividades de búsqueda y salvamento o con el fin de proporcionar socorro en caso de calamidad.

d) La empresa y el comandante de la aeronave serán responsables que el personal de la tripulación asignada, no exceda los límites permitidos de vuelo y servicio y de que haya disfrutado de los períodos de descanso prescritos.

e) Para el reposo de los tripulantes en relevo, debe haber un arreglo adecuado de sillas de la aeronave. Cuando el tiempo total de vuelo, incluyendo cualquier escala exceda de doce (12) horas, deben preverse facilidades para el reposo horizontal.

f) Las tripulaciones múltiples estarán integradas por dos (2) pilotos, un (1) copiloto y dos (2) ingenieros, cuando se requiera.

g) En una tripulación compuesta por cuatro (4) pilotos, el cuarto podrá ser piloto o copiloto con licencia vigente, correspondiente al equipo al que vaya a operar.

h) El operador debe enviar mensualmente, al inspector de operaciones (POI) asignado a la empresa, la programación de asignaciones y vacaciones de sus tripulantes, dos (2) días antes de empezar a ejecutarse.

i) La programación de los repasos y entrenamientos, así como todo lo referente a la planificación de la capacitación de los tripulantes, debe ser enviada semestralmente a la Secretaria de Seguridad Aérea. Cuando hubiese modificaciones deberán enviarse en forma inmediata.

(Decreto 2742 de 2009, artículo 1°).

Artículo 2.2.2.3.2. Tripulantes de cabina de pasajeros. Se adoptan las siguientes disposiciones relativas a los tiempos máximos de vuelo, servicio y períodos de descanso de los tripulantes de cabina de pasajeros:

TIEMPOS DE VUELO, SERVICIO Y PERIODOS DE DESCANSO PARA TRIPULANTES DE CABINA DE PASAJEROS (auxiliares de servicio a bordo).

1. Tiempo de vuelo:

El tiempo trascurrido desde el momento en que la aeronave empieza a moverse por cualquier medio con el propósito de despegar, hasta el momento en que se detiene al finalizar el vuelo.

El tiempo de vuelo es sinónimo de "cuña a cuña".

El tiempo máximo de vuelo para auxiliares de abordo durante el día calendario según la capacidad de asientos de cada avión y personal asignado, no deberá exceder de:

a) Aviones con asientos para 20 a 31 pasajeros

Un (1) auxiliar dos (2) auxiliares

9 Horas 12 horas

b) Aviones con asientos para 32 a 80 pasajeros dos (2)

Auxiliares Cuatro (4) Aux.

09:00 horas 14:00 horas

c) Aviones con asientos para 81 a 140 pasajeros

Tres (3) Auxiliares Cinco (5) Aux.

09:00 horas 14:00 horas

d) Aviones con asientos para 141 a 200 pasajeros

Cuatro (4) Auxiliares Seis (6) Aux.

12:00 horas 16:00 horas

Cinco (5) Auxiliares Siete (7) Aux.

12:00 horas 16:00 horas

e) Aviones con asientos para 201 a 250 pasajeros

Cinco (5) Auxiliares Siete (7) Aux.

9:00 horas 14:00 horas

Seis (6) Auxiliares Ocho (8) Aux.

12:00 horas 16:00 horas

En cualquier caso, además de las restricciones anteriores, e independiente al número de auxiliares requerido para la capacidad de sillas de la aeronave, el tiempo máximo de vuelo para auxiliares no podrá exceder de 16 horas.

Un tripulante auxiliar, podrá en el mismo día calendario ser programado para otra asignación –de vuelo o no– cumpliendo con los descansos reglamentarios, siempre que el tiempo total de vuelo o servicio (sumadas las dos asignaciones) no exceda al que corresponda a un solo día. Entiéndase por asignaciones las enumeradas en el numeral 5 del artículo anterior.

Cuando una asignación de reserva o tripulante adicional (tripadi) se continúe con un vuelo en el mismo día calendario, se considerará como una sola asignación.

El tiempo máximo de vuelo en quince (15) días calendario no podrá exceder de cincuenta (50) horas.

El tiempo total de vuelo en un mes calendario no podrá exceder de noventa (90) horas.

2. Disposiciones Adicionales sobre tiempos para Auxiliares de Servicios a Bordo:

Además de lo dispuesto en el numeral anterior sobre limitaciones de tiempo para auxiliares de servicio de abordo, las Empresas al elaborar sus itinerarios y asignaciones de vuelo, deben observar las siguientes disposiciones:

a) Todo tripulante auxiliar de a bordo tendrá derecho a siete (7) días libres cada mes, en su base de residencia, distribuidos en dos (2) períodos de dos (2) días consecutivos cada uno, y uno de tres (3) días consecutivos, los cuales se podrán acumular. En caso de salir a, o regresar de vacaciones, incapacidad o licencia, estos días serán proporcionales al número de días faltantes para cumplir el mes calendario.

b) El tiempo de servicio comienza a contarse una (1) hora antes de la iniciación de los vuelos internacionales y media (1/2) hora antes de los nacionales y se termina al finalizar el vuelo.

c) Constituye tiempo de servicio el tiempo necesario en trasladarse por cualquier medio, hacia otro lugar de asignación diferente a su base de residencia y el regreso a esta o el que de cualquier modo implique su movilización como tripulante adicional (tripadi).

d) Los días de asignación no podrán exceder de seis (6) días consecutivos.

e) Si durante el desarrollo de una asignación de vuelo correctamente programada, circunstancias imprevisibles o irresistibles, calificadas como fuerza mayor o caso fortuito, obligaren a prolongar el servicio; el vuelo podrá continuar normalmente hasta su destino, si al terminar la asignación los tiempos de servicio de tripulante o tripulantes no hubieran excedido más de dos (2) horas, en vuelos internacionales o una (1) hora en vuelos nacionales, sobre los normas establecidas. En cada caso la empresa explotadora dará cuenta escrita a la UAEAC, dentro de las cuarenta y ocho (48) siguientes, sobre el mayor tiempo y las causas que lo originaron.

f) Los tiempos de vuelo y servicios también pueden ser ampliados de acuerdo con lo anterior, en caso de actividades de búsqueda y salvamento o con el fin de proporcionar socorro en caso de calamidad.

g) Cuando el número de Auxiliares asignados para un vuelo, sea mayor de cinco (5), la empresa incluirá un (1) auxiliar Jefe de Cabina dentro de la tripulación correspondiente.

h) Los auxiliares jefes de cabina velarán porque el personal de Auxiliares bajo su mando desarrollen sus funciones en forma que no les ocasione fatiga.

i) En el caso de observadores, en período de entrenamiento estos no serán contabilizados para cumplir con el número mínimo de auxiliares de a bordo exigidos.

j) Todo auxiliar de servicios de a bordo debe hacer uso en forma consecutiva de las vacaciones anuales a que tenga derecho de acuerdo con la ley, y por tanto, estas no son acumulables ni convertibles en dinero. Esta limitación no será aplicable al tiempo de vacaciones que convencionalmente pacten los tripulantes y operadores excediendo el tiempo determinado en la ley.

(Decreto 2742 de 2009, artículo 2°).

Artículo 2.2.2.3.3. Tripulantes de cabina de mando de aeronaves de transporte público no regular, aviación corporativa y civil del Estado. Se adoptan las siguientes disposiciones relativas a los tiempos máximos de vuelo, servicio y períodos de descanso de los tripulantes de cabina de mando de aeronaves de transporte público no regular, aviación corporativa y civil del Estado:

TIEMPOS DE VUELO, SERVICIO Y PERIODOS DE DESCANSO PARA TRIPULANTES DE AERONAVES DE TRANSPORTE PUBLICO NO REGULAR, AVIACION CORPORATIVA Y CIVIL DEL ESTADO (Pilotos, copilotos u otros tripulantes).

Para las operaciones de transporte público no regular, de aviación corporativa y civil del Estado, se podrán aplicar las siguientes disposiciones adicionales:

a) Durante las asignaciones con tiempo total de vuelo igual o inferior a cuatro (4) horas y cuatro (4) trayectos o menos, el tiempo de servicio podrá ampliarse hasta catorce 14 horas. No obstante, después de una asignación de catorce (14) horas de servicio, el tiempo de descanso no será inferior a doce (12) horas.

b) Cuando la espera en un lugar o aeropuerto exceda de tres horas y treinta minutos (3:30), deberá proporcionarse a todos los tripulantes, alojamiento o estadía en hotel u otras instalaciones que ofrezcan las facilidades necesarias para su cómoda permanencia y descanso.

c) Para las operaciones de qué trata este numeral, las asignaciones en aeronaves del Grupo B, podrán ser hasta seis (6) consecutivas, siempre que el tiempo promedio de vuelo para todas ellas, no exceda de tres horas y media (3:30) diarias.

(Decreto 2742 de 2009, artículo 3°).

CAPÍTULO 4

Nota: Capítulo 4 adicionado por el Decreto 997 de 2022, artículo 1º.

Disposiciones generales relacionadas con la investigación de accidentes e incidentes de aviación, seguridad operacional y seguridad de la aviación civil

Artículo 2.2.2.4.1. Objetivo de las Investigaciones. El objetivo de las investigaciones de accidentes e incidentes de aviación es determinar sus circunstancias y causas probables, con miras a la adopción de las medidas tendientes a la prevención de futuros accidentes e incidentes y no la determinación de culpa ni responsabilidad.

Artículo 2.2.2.4.2. Autoridad de Investigación de Accidentes (AIG). La autoridad a cargo de la investigación de accidentes de aviación en Colombia es la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, que cumplirá su función a través del Grupo de Investigación de Accidentes o quien haga sus veces.

Artículo 2.2.2.4.3. Independencia de las Investigaciones. La Autoridad de Investigación de Accidentes de Aviación, gozará de plena independencia, autonomía y autoridad suficiente para el desempeño de sus funciones, respecto de las demás dependencias de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y de otras Autoridades administrativas o judiciales, con el fin de garantizar la transparencia, objetividad, imparcialidad e independencia en las investigaciones.

Artículo 2.2.2.4.4. Violaciones detectadas durante una investigación. Si en el curso de una investigación de accidente o incidente, se detectan hechos constitutivos de posible delito, infracción, contravención y/o violación, la investigación no se ocupará del conocimiento de tales hechos, y deberá continuar su curso, conforme lo estipula Anexo 13 (OACI), sin perjuicio que el Investigador o la Autoridad de Investigación (AIG) deba informar al respecto a la dependencia o Autoridad competente.

Artículo 2.2.2.4.5. Protección de registros de la Investigación y restricción de divulgación. La Autoridad de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación, protegerá y mantendrá la custodia de los siguientes registros para asegurar su disponibilidad durante la investigación:

1. Las grabaciones de los registradores de voz de puesto de pilotaje (CVR), de las imágenes de a bordo, de los registradores de datos de vuelo (FDR), y toda transcripción de estos; y

2. Los registros y/o sus apéndices, que se encuentren bajo la custodia o el control de la Autoridad de Investigación de Accidentes e Incidentes de aviación, cuando sean pertinentes para el informe final del accidente o incidente, incluyendo:

a) Las declaraciones tomadas por la Autoridad de Investigación de Accidentes e Incidentes, durante entrevistas en el curso de los procesos de investigación.

b) Las comunicaciones entre personas que hayan participado en la operación de la aeronave.

c) La información de carácter médico, información privada y datos personales de carácter sensible, relativos a las personas implicadas en el accidente o incidente, en concordancia con lo previsto en la Constitución Política y en las leyes,

d) Las grabaciones de voz y conversaciones en las dependencias de control de tránsito aéreo y las transcripciones de las mismas, así como de los videos de radar originados en dichas dependencias.

Los análisis efectuados y las opiniones expresadas acerca de la información, incluida la información contenida en los registradores de vuelo, por la autoridad encargada de las investigaciones de accidentes y los representantes acreditados en relación con el accidente o incidente; y

f)El proyecto de informe final de la investigación de un accidente o incidente.

La protección de los registros de que trata el presente artículo no será oponible en tanto medie autorización expresa por parte del titular de la información u orden de autoridad competente que los solicite.

Cuando sea procedente entregar elementos de la información o registros mencionados en este artículo, se entregarán copias de los mismos o de los documentos que la contengan a menos que un autoridad competente exija los originales, siempre que dicha información no tenga carácter de clasificada o reservada ni esté sujeta a excepción, en virtud de las disposiciones constitucionales y legales vigentes, o se trate de documentos en construcción de conformidad con el artículo 6, literal k de la Ley 1712 de 2014.

En todo caso, la Autoridad de Investigación de Accidentes conservará un ejemplar, original o copia según corresponda de acuerdo con lo anterior, de los registros obtenidos en el curso de la Investigación.

Artículo 2.2.2.4.6. Protección de derechos. Cuando los registros descritos en el artículo anterior incluyan datos de circulación restringida por la Ley, datos privados, o cuando su divulgación afecte derechos constitucionales como la intimidad, buen nombre, dignidad humana, personalidad e integridad personal, entre otros, no se entregarán a terceros dichos registros salvo autorización de los titulares de dicha información o que medie orden de autoridad competente.

Artículo 2.2.2.4.7. Entrevistas e Informes de Testigos y Tripulaciones. La Autoridad de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación del Estado Colombiano, o el Investigador a cargo, podrá adelantar entrevistas a testigos e

incorporar a la investigación, los informes y versiones que sean suministradas por ellos o la tripulación y demás personas relacionadas con la operación, mantenimiento y servicios a la navegación aérea suministrados a la aeronave siniestrada.

Las entrevistas de testigos, ya sean servidores públicos o particulares, así como las versiones e informes sobre accidentes o incidentes que sean objeto de investigación, se efectuarán atendiendo a lo previsto en el artículo 33 de la Constitución Política y serán libres de todo apremio o juramento.

Artículo 2.2.2.4.8. Cooperación internacional. La Autoridad de Investigación de Accidentes e Incidentes de Colombia, dará inicio a una investigación para determinar las circunstancias de un accidente o incidente, asumiendo la responsabilidad que conlleve tal investigación; no obstante, podrá recibir apoyo técnico o tecnológico de autoridades aeronáuticas y/o de investigación de accidentes de aviación de otros Estados o de organismos regionales de cooperación, conservando siempre la responsabilidad por la realización de la investigación, Así mismo, podrá brindar apoyo o colaborar en investigaciones instituidas por autoridades de investigación de accidentes de otros Estados.

La Autoridad de Investigación de Accidentes e Incidentes, empleará todos los medios a su alcance para facilitar la investigación.

Artículo 2.2.2.4.9. Medidas para asegurar el cumplimiento de la legislación aplicable. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en condición de autoridad aeronáutica, deberá adoptar las medidas que sean necesarias, dentro del ámbito de su competencia, para asegurar el cumplimiento de la legislación y reglamentos aplicables en materia de seguridad operacional y de la aviación civil.

Artículo 2.2.2.4.10. Suspensión, restricción o cancelación de documentos de aviación. En defensa de la seguridad operacional y de la aviación civil, la autoridad aeronáutica podrá suspender, restringir o cancelar los documentos de aviación (permisos, certificados y licencias) otorgados por ella, conforme a lo señalado en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

Artículo 2.2.2.4.11. Suspensión preventiva de actividades de vuelo o privilegios emergentes de una licencia. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en condición de autoridad aeronáutica, podrá, a través de su inspectores debidamente acreditados como se indica en los Reglamentos Aeronáuticos, impedir el vuelo de una aeronave, el ejercicio de los privilegios o atribuciones emergentes de cualquier permiso, certificado o licencia, u otro

documento de aviación, de acuerdo con el procedimiento establecido por dicha autoridad, cuando exista justa causa o fundadas razones para considerar que, si se efectúa dicho vuelo o se ejercen tales privilegios o atribuciones, se pondrá en inminente peligro la seguridad operacional o de la aviación civil.

Artículo 2.2.2.4.12. Acceso a instalaciones, aeronaves y documentos de aviación. Los inspectores de aviación y los investigadores de accidentes o incidentes de aviación, debidamente acreditados, tendrán, para el exclusivo ejercicio de sus funciones y responsabilidades, acceso irrestricto a los aeródromos y demás instalaciones donde se ejecuten actividades de aeronáutica civil, así como a las aeronaves y documentos de aviación.

Artículo 2.2.2.4.13. Acuerdos sobre vigilancia a la seguridad operacional. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en condición de autoridad aeronáutica, en aplicación del artículo 83 Bis del Convenio de Chicago de 1944, podrá mediante Acuerdo:

a) Transferir a la autoridad aeronáutica de otro Estado, o recibir de tal autoridad, todas o parte de sus obligaciones como Estado de matrícula, relativas a las reglas del aire, licencia de la estación de radio a bordo, certificados de aeronavegabilidad y licencias de personal aeronáutico

b) Reconocer licencias y certificados expedidos, renovados o convalidados por el Estado del explotador de una aeronave.

c) Adoptar esquemas de doble vigilancia, para que las aeronaves colombianas operadas por un explotador con oficina principal o residencia en el extranjero, o las aeronaves extranjeras operadas por un explotador con oficina principal o residencia en Colombia, queden sometidas a la vigilancia de las autoridades aeronáuticas de ambos Estados, en relación con la observancia de las reglas del aire, equipo de radio a bordo, certificados de aeronavegabilidad y licencias de personal aeronáutico.

Artículo 2.22.4.14. Normas aplicables al vuelo de aeronaves sobre altamar. Sin perjuicio de lo previsto en el artículo 1773 del Código de Comercio para otras cuestiones, el vuelo y maniobras de las aeronaves de matrícula colombiana en espacio no sometido a la soberanía o jurisdicción de ningún Estado o sobre altamar, quedará sometido exclusivamente y sin excepción, al Reglamento del Aire, contenido en el Anexo 2 al Convenio de Aviación Civil Internacional.

TÍTULO 3

TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL

CAPÍTULO 1

Servicio público de transporte marítimo

Artículo 2.2.3.1.1. Ámbito de aplicación**.** El presente Capítulo regula la actividad del transporte marítimo en Colombia, sin perjuicio de lo establecido en las disposiciones nacionales y los tratados, convenios, acuerdos y prácticas internacionales celebrados o acogidos por Colombia.

(Decreto 804 de 2001, artículo 1°).

Artículo 2.2.3.1.2. Definiciones. Para la interpretación y aplicación del presente Capítulo, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

• Artefacto naval: es la construcción flotante, que carece de propulsión propia, que opera en el medio marino, auxiliar o no de la navegación; en el evento en que el artefacto naval se destine al transporte con el apoyo de una nave, se entenderá el conjunto como una misma unidad de transporte.

• Carga a granel: es toda carga sólida, líquida, gaseosa, refrigerada o no, transportada en forma masiva, homogénea, sin empaque, cuya manipulación usual no deba realizarse por unidades.

• Carga general: es toda carga unitarizada, contenedorizada, paletizada, o semejante, refrigerada o no, o que esté embalada en cualquier forma, así como los contenedores vacíos u otras formas de empaque reutilizables.

• Corredor de contratos de fletamento: es la persona natural o jurídica, que por su especial conocimiento del mercado marítimo, asesora a título de intermediario al transportador marítimo de una parte, y al fletador de otra, sin estar vinculado a las partes por relaciones de colaboración, dependencia, mandato o representación.

• Los corredores de contratos de fletamento marítimo colombianos, deben tener licencia expedida por la DIMAR.

• DIMAR: es la sigla que identifica a la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional.

• Empresa colombiana de transporte marítimo: es la persona natural con domicilio principal en Colombia o la persona jurídica, constituida bajo las normas colombianas, debidamente habilitada y con permiso de operación, de conformidad con este Capítulo.

• FEU: es la sigla utilizada internacionalmente para determinar la unidad de carga equivalente a un contenedor de 40 pies de largo.

• Fletamento: es un contrato por el cual el armador se obliga, a cambio de una prestación, a cumplir con una nave determinada uno o más viajes preestablecidos, o los viajes que dentro del plazo convenido ordene el fletador, en las condiciones que el contrato o la costumbre establezcan.

• Nave apta: es la que cumple con las normas de seguridad, navegabilidad y aptitud requeridas para la prestación del servicio a que está destinada y sus características generales se adecuan a la naturaleza de la carga que se va a transportar.

• Servicio ocasional: es aquel que se presta, sea para pasajeros, carga general, carga a granel o mixto, sin rutas, frecuencias e itinerarios preestablecidos.

• Servicio regular: es aquel que se presta, sea para pasajeros, carga general, carga a granel o mixto, siguiendo rutas con puertos definidos, cumpliendo frecuencias e itinerarios preestablecidos.

• TEU: es la sigla utilizada internacionalmente para determinar la unidad de carga equivalente a un contenedor de 20 pies de largo.

• Transporte marítimo: es el traslado de un lugar a otro, por vía marítima, de personas o carga, separada o conjuntamente, utilizando una nave o artefacto naval.

• Transporte marítimo de cabotaje: es aquel que se realiza entre puertos continentales o insulares colombianos.

• Transporte marítimo internacional: es aquel que se realiza entre puertos colombianos y extranjeros.

• Transporte marítimo mixto: es aquel en el que se movilizan conjuntamente pasajeros y carga.

• Transporte marítimo privado: es aquel por medio del cual una persona natural o jurídica moviliza en naves o artefactos navales de su propiedad de bandera colombiana, personas o carga propia, siempre que estas pertenezcan al ámbito exclusivo del giro ordinario de su actividad económica.

• Transporte marítimo público: es aquel que se presta por una empresa de transporte marítimo de servicio público para movilizar pasajeros y/o carga, a cambio de una contraprestación económica.

• Transporte marítimo turístico: es aquel que realiza una empresa de transporte marítimo de servicio público para el traslado de personas con fines recreativos, a bordo de una nave, entre uno y más puertos, sean estos nacionales o extranjeros.

• Transportador no operador de naves: es la persona natural o jurídica constituida bajo las normas colombianas o conforme a las normas de su país de origen, debidamente habilitada que ofrece servicios de transporte marítimo a sus usuarios sin que para ello cuente con la infraestructura del naviero o transportador efectivo.

• TRB: es la sigla utilizada para denominar el Tonelaje de Registro Bruto de una nave.

• Usuario: es la persona natural o jurídica que utiliza el servicio público de transporte marítimo para movilizarse como pasajero o movilizar su carga de un lugar a otro.

(Decreto 804 de 2001, artículo 2°). **(Nota: Según el texto oficialmente publicado de este artículo, el mismo no coincide exactamente con el del artículo 2º del Decreto 804 de 2001, referido.).**

Artículo 2.2.3.1.3. Clasificación. El servicio de transporte marítimo puede ser público o privado; internacional o de cabotaje; de pasajeros, de carga o mixto.

(Decreto 804 de 2001, artículo 3°).

Artículo 2.2.3.1.4. Principios generales. El servicio público de transporte marítimo se prestará bajo los principios de eficacia, igualdad, continuidad y seguridad.

El servicio público de transporte marítimo internacional de carga general se prestará por empresas colombianas y extranjeras legalmente constituidas conforme a las normas vigentes del país de origen, habilitadas y con permiso de operación.

Las empresas colombianas que presten servicio público de transporte marítimo internacional de carga a granel deberán estar habilitadas y con permiso de operación.

El servicio público de transporte marítimo de cabotaje se prestará por empresas colombianas, constituidas conforme a las disposiciones nacionales, debidamente habilitadas y con permiso de operación, utilizando naves de bandera colombiana, sin perjuicio de lo establecido en el presente Capítulo.

(Decreto 804 de 2001, artículo 4°).

SECCIÓN 1

Autoridades

Artículo 2.2.3.1.1.1. Autoridades. Las autoridades competentes son las siguientes:

Ministerio de Transporte, Superintendencia de Puertos y Transporte y Dirección General Marítima, DIMAR, las que ejercerán las funciones asignadas por las disposiciones legales pertinentes sobre transporte marítimo, y en materia de prácticas comerciales restrictivas y competencia desleal la Superintendencia de Industria y Comercio.

Parágrafo. La relación de coordinación entre el Ministerio de Transporte y la Dirección General Marítima, DIMAR, se efectuará a través de la Dirección de Infraestructura del Ministerio de Transporte.

(Decreto 804 de 2001, artículo 5).

Artículo 2.2.3.1.1.2. Competencia. Corresponde a la Dirección General Marítima, DIMAR, habilitar y expedir el permiso de operación, en un solo acto administrativo, a las empresas interesadas en prestar el servicio público de transporte marítimo internacional o de cabotaje, habilitar al transportador no operador de naves y expedir autorización especial de operación a las empresas de servicio privado de transporte marítimo y a las empresas propietarias de una sola nave cuyo tonelaje no exceda de 50 TRB.

Para este último evento, la DIMAR fijará por resolución, los requisitos que debe cumplir la empresa para obtener la autorización.

Parágrafo. La superintendencia de Puertos y Transporte deberá velar por el cumplimiento y observancia de las disposiciones contenidas en la Ley 1480 de 2011, Estatuto del Consumidor.

(Decreto 804 de 2001, artículo 6°).

SECCIÓN 2

Habilitación y permiso de operación para empresas de transporte marítimo

Artículo 2.2.3.1.2.1. Régimen. La habilitación y permiso de operación para prestar el servicio público de transporte marítimo, se regirá por el presente Capítulo y por las normas pertinentes del Código de Comercio Colombiano, el Decreto–ley 2324 de 1984, las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, el Decreto 101 de 2000 sus disposiciones reglamentarias y las que las modifiquen o adicionen.

(Decreto 804 de 2001, artículo 7°).

Artículo 2.2.3.1.2.2. Procedimiento y término de expedición. La empresa interesada en prestar servicio público de transporte marítimo, previo a la iniciación del mismo, debe presentar a la DIMAR la solicitud en el formato correspondiente de acuerdo con la naturaleza del servicio que pretenda prestar y cumpliendo con los requisitos señalados en el presente Capítulo.

La solicitud la podrá presentar a través de su representante legal, el agente marítimo nominado o de apoderado designado para tal fin.

La DIMAR verificará dentro de un término no superior a quince (15) días contados a partir de la radicación de la solicitud, el lleno total de los requisitos exigidos. En el evento en que la documentación esté incompleta, dentro del mismo término, requerirá por escrito y por una sola vez al interesado para que allegue los documentos faltantes de acuerdo con lo establecido en las normas vigentes que regulen el derecho de petición.

El término para el otorgamiento o negación de la habilitación y permiso de operación mediante resolución motivada será de noventa (90) días contados a partir de la fecha de radicación de la solicitud ante la DIMAR, conforme a lo establecido en la Ley 336 de 1996, o la que la modifique o adicione.

La empresa de transporte marítimo deberá comunicar por escrito a la DIMAR cualquier modificación a las condiciones iniciales de habilitación y de permiso de operación, cuando estas se relacionen con cambios de nombre o razón social, de su naturaleza jurídica, de su representante legal o agente marítimo, de modificación de puertos y/o área geográfica, dentro de los cinco (5) días siguientes al cambio y se expedirá resolución motivada que los incorpore.

(Decreto 804 de 2001, artículo 8°).

Artículo 2.2.3.1.2.3. Vigencia. La Habilitación y Permiso de Operación y la autorización especial de operación, tendrán vigencia indefinida, mientras la empresa mantenga las condiciones inicialmente exigidas para su otorgamiento.

Parágrafo. La habilitación y permiso de operación y la autorización especial son intransferibles a cualquier título. En consecuencia, los beneficiarios de la misma no podrán celebrar o ejecutar acto alguno que de cualquier manera, implique que la actividad transportadora se desarrolle por persona diferente a la que inicialmente le fue concedida, salvo los derechos sucesorales.

(Decreto 804 de 2001, artículo 9°).

Artículo 2.2.3.1.2.4. Condiciones para empresas colombianas. Para ser empresa nacional de transporte marítimo de servicio público internacional o de cabotaje, además de los requisitos exigidos en el presente Capítulo, deberá cumplir con alguna de las siguientes condiciones:

Transporte Internacional:

1. Ser propietaria de por lo menos una nave de bandera colombiana, que sea apta para el servicio que pretende prestar.

2. Ser propietaria de por lo menos una nave de bandera extranjera, la cual podrá mantener bajo ese pabellón.

3. Ser arrendataria de una nave de bandera colombiana o extranjera.

Transporte de Cabotaje:

Ser propietaria o arrendataria de por lo menos una nave de bandera colombiana, apta para el servicio que pretenda prestar.

Parágrafo 1°. El contrato de arrendamiento debe ser a casco desnudo y en ambos casos tanto internacional como de cabotaje, este debe tener una duración mínima de seis (6) meses, prorrogable por períodos iguales o superiores, del cual deberá presentar copia para su registro, si está en idioma diferente al castellano, anexará la respectiva traducción.

Parágrafo 2°. Cuando la nave sea de bandera colombiana se debe cumplir con la legislación colombiana vigente, en relación con la nacionalidad del capitán, los oficiales y la tripulación.

(Decreto 804 de 2001, artículo 10).

Artículo 2.2.3.1.2.5. Requisitos para habilitación y permiso de operación. La empresa interesada en prestar servicio público de transporte marítimo así como los transportadores no operadores de naves, deberán cumplir con los requisitos que a continuación se relacionan:

1. Acreditarse como empresa de transporte marítimo legalmente constituida, mediante la presentación de los siguientes documentos:

Las personas jurídicas colombianas mediante certificado de existencia y representación legal, expedido por la Cámara de Comercio con jurisdicción en su domicilio principal.

Las personas naturales colombianas presentarán el certificado de inscripción en el registro mercantil. Las personas naturales y jurídicas extranjeras mediante certificado que las acredite como empresa de transporte marítimo legalmente constituida, conforme a las normas de su país de origen.

Los certificados o documentos se presentarán en original y no podrán tener fecha de expedición superior a tres (3) meses.

2. Identificar plenamente el servicio que se proyecta prestar, estableciendo si se trata de servicio internacional o de cabotaje; de pasajeros, de carga general, de carga a granel, o mixto.

3. Relacionar los puertos colombianos y extranjeros así como las frecuencias si se trata de servicio regular o el área geográfica para el servicio no regular u ocasional.

4. Relacionar y especificar las características de la nave o naves con las cuales prestará el servicio indicando nombre, bandera, tipo, tonelaje bruto y neto, eslora, calado, material del casco, capacidad para contenedores; si son propias o arrendadas, así como número máximo de pasajeros y mínimo de tripulantes y cuál de ellas será el soporte de la habilitación y permiso de operación. Se exceptúan de este requisito las empresas no operadoras de naves.

Cuando la nave base de la habilitación y permiso de operación sea arrendada, el contrato debe tener una duración mínima de seis (6) meses y se debe anexar copia del mismo al formulario de registro de contrato de fletamento; si el contrato está en idioma diferente al castellano se deberá anexar la respectiva traducción.

Vencido el contrato de arrendamiento, sin que se haya suscrito uno nuevo o prorrogado el anterior, se procederá a imponer las sanciones dispuestas en la Ley 336 de 1996.

5. Registrar las tarifas de fletes y recargos, así como el valor del pasaje tratándose del transporte de pasajeros de acuerdo con lo establecido en la Sección 5 del presente Capítulo, con excepción de las empresas de carga a granel.

6. Relacionar los consorcios, acuerdos, convenios o contratos de transporte marítimo, en los cuales participe la empresa.

7. Las oficinas de las empresas o las de sus representantes, deben ser adecuadas para la prestación de sus servicios y atención al público.

8. Nominar por escrito al agente marítimo que representará a la empresa en Colombia conforme a los artículos 1455 y siguientes del Código de Comercio Colombiano, cuando se trate de empresas operadoras de naves. El transportador no operador de naves extranjero nominará por escrito a una persona natural o jurídica que lo represente en el país.

9. Presentar certificado vigente de carencia de informes por tráfico de estupefacientes expedido por la DIMAR, de conformidad con las disposiciones que regulan la materia. Se exceptúan de este requisito las empresas extranjeras.

10. Presentar copia de la póliza de accidentes acuáticos para el transporte de pasajeros y/o turistas.

Parágrafo 1°. La empresa que pretenda prestar servicio ocasional de transporte marítimo internacional desde o hacia puertos colombianos, deberá solicitar autorización previa de la DIMAR por cada viaje, cumpliendo para ello con los requisitos y procedimiento establecidos en la Sección 4 del presente Capítulo, lo que equivale a un permiso de operación y habilitación.

Parágrafo 2°. La empresa deberá diligenciar el formulario establecido por la DIMAR, consignando la información pertinente y anexando los documentos exigidos, el cual puede radicar ante la DIMAR-Bogotá o por intermedio de una de sus Capitanías de Puerto.

Parágrafo 3°. En el evento en que la empresa de transporte marítimo cuente con un representante comercial permanente o apoderado en Colombia, debe acreditar dicha calidad presentando copia del poder otorgado en el cual conste tal designación. Este poder podrá ser otorgado en el exterior conforme a lo previsto en el Código General del Proceso.

(Decreto 804 de 2001, artículo 11, modificado por el Decreto 1342 de 2002, artículo 1°).

Artículo 2.2.3.1.2.6. Asimilación de nave o artefacto naval de bandera extranjera en arrendamiento financiero. Cuando la empresa colombiana pacte en el contrato de arrendamiento financiero la compra obligatoria de la nave o artefacto naval dentro de los siete (7) años siguientes a su celebración, se podrá asimilar para todos los efectos a la bandera colombiana, previo cumplimiento de las siguientes condiciones:

1. Presentar original y copia del contrato respectivo para su registro. Una vez registrado, se devolverá el original al solicitante.

2. Que la nave o artefacto naval no tenga más de diez (10) años de construida.

3. Matricular la nave a su nombre como propietario dentro de los siete (7) años de vigencia del contrato.

4. Indicar el valor comercial de la nave al momento de la celebración del negocio jurídico.

5. Presentar póliza de cumplimiento por un monto equivalente al 3% del valor comercial de la nave o artefacto naval referido a la fecha de celebración del contrato o entrega de la nave o del valor que fuere más alto, para responder por el incumplimiento de la compra de la nave o artefacto naval y su matrícula a bandera colombiana. Dicho monto se aplicará por cada año o proporcionalmente por cada día de explotación de la nave o artefacto naval. Las causales de exoneración son las establecidas por la ley.

La póliza debe constituirse a favor de la Nación Colombiana - Ministerio de Defensa Nacional-Dirección General Marítima - DIMAR, la cual se debe mantener vigente durante el tiempo que dure el contrato.

6. Cumplir con la legislación nacional vigente para naves de bandera colombiana, con relación a la nacionalidad del capitán, los oficiales y la tripulación.

(Decreto 804 de 2001, artículo 12).

SECCIÓN 3

Servicios y naves

Artículo 2.2.3.1.3.1. Entidades públicas. Excepcionalmente la Nación, las entidades territoriales, los establecimientos públicos y las empresas industriales y comerciales del Estado de cualquier orden, podrán prestar el servicio público de transporte marítimo, cuando éste no sea prestado por los particulares, o se presenten prácticas monopolísticas u oligopolísticas que afecten los intereses de los usuarios. En todo caso, el servicio prestado por las entidades públicas estará sometido a las mismas condiciones y regulaciones de los particulares.

(Decreto 804 de 2001, artículo 13).

Artículo 2.2.3.1.3.2. Exclusividad del servicio. Las empresas de transporte marítimo que se dediquen exclusivamente a prestar servicio público de cabotaje

no están autorizadas para movilizar carga internacional; a su vez, las empresas de transporte marítimo internacional no pueden movilizar carga de cabotaje.

Igualmente, las empresas de transporte marítimo privado no podrán prestar servicio público, salvo lo dispuesto en el presente Capítulo.

Las personas naturales o jurídicas que dispongan de naves pesqueras no podrán prestar servicio público de transporte marítimo, salvo lo dispuesto en el presente Capítulo.

Parágrafo. Las empresas colombianas de transporte marítimo de servicio público internacional podrán transportar transitoriamente cargas de cabotaje, previa autorización especial escrita de la Dirección General Marítima-DIMAR, siempre que las empresas de servicio público de cabotaje no estén en capacidad de hacerlo. Una vez haya disponibilidad de naves de bandera colombiana, operadas por empresa de servicio público de cabotaje para prestar el servicio, la autorización otorgada quedará sin vigencia por ser especial y transitoria.

Igual tratamiento se les dará a las empresas colombianas de cabotaje para prestar el servicio internacional, siempre y cuando sus naves sean aptas para este servicio.

(Decreto 804 de 2001, artículo 14).

Artículo 2.2.3.1.3.3. Trasbordo en puertos colombianos. La movilización de carga de importación que haya sido desembarcada o de exportación entre puertos colombianos se considera de cabotaje.

(Decreto 804 de 2001, artículo 15).

Artículo 2.2.3.1.3.4. Cabotaje interoceánico. Cuando en desarrollo de una operación de cabotaje entre puertos colombianos del Atlántico y del Pacífico, por circunstancias especiales, se requiera embarcar o desembarcar pasajeros, cargar o descargar mercancías en puerto extranjero, se debe solicitar previamente permiso especial y transitorio a la DIMAR.

Parágrafo. Para prestar servicios desde puertos del litoral Atlántico a puertos del litoral Pacífico y viceversa o entre éstos y el Archipiélago de San Andrés y Providencia, las naves deben tener como mínimo 200 TRB.

(Decreto 804 de 2001, artículo 16).

Artículo 2.2.3.1.3.5. Transporte dentro de la jurisdicción de una capitanía de puerto. La solicitud para la prestación del servicio público de transporte marítimo, entre localidades situadas dentro de la jurisdicción de una

misma Capitanía de Puerto cuando se trate de naves menores, se tramitará y autorizará ante y por la Capitanía respectiva; la autorización para naves mayores será concedida por el Director General Marítimo. Cuando se trate de transporte de pasajeros, la autorización contendrá el número máximo de pasajeros que cada nave puede transportar.

Para este caso la DIMAR fijará por resolución los requisitos que debe cumplir la empresa para obtener la autorización.

(Decreto 804 de 2001, artículo 17).

Artículo 2.2.3.1.3.6. Transporte mixto. Para la prestación del servicio de transporte marítimo mixto, las naves deben disponer de espacios apropiados para el adecuado transporte de los pasajeros y de la carga, reuniendo las condiciones de seguridad correspondientes.

(Decreto 804 de 2001, artículo 18).

Artículo 2.2.3.1.3.7. Servicio privado. La empresa que solicite autorización especial para prestar servicio privado de transporte marítimo, deberá cumplir con los siguientes requisitos:

1. Acreditarse como empresa legalmente constituida mediante la presentación de los siguientes documentos: certificado de existencia y representación legal, expedido por la Cámara de Comercio con jurisdicción en su domicilio principal. Las personas naturales colombianas presentarán el certificado de inscripción en el registro mercantil.

Los certificados o documentos se presentarán en original y no podrán tener fecha de expedición superior a tres (3) meses.

2. Disponer de nave propia apta para la prestación del servicio; para el transporte de cabotaje la nave debe ser de bandera colombiana.

3. Indicar el área geográfica en la que proyecta prestar el servicio.

4. Indicar si se trata de servicio internacional o de cabotaje.

5. Especificar la carga que pretende transportar.

6. Presentar certificado de carencia de informes por tráfico de estupefacientes vigente, expedido por la DIMAR, de conformidad con las disposiciones que regulen la materia.

(Decreto 804 de 2001, artículo 19).

Artículo 2.2.3.1.3.8. Aptitud de las naves. Las naves que se utilicen en el transporte marítimo deben ser aptas para el servicio al que están destinadas, disponer de clasificación vigente y contar con los certificados vigentes de seguridad, navegabilidad y de prevención de la contaminación, expedidos por la Autoridad Marítima del Estado del Pabellón o por una Sociedad de Clasificación reconocida internacionalmente, los cuales deben ser presentados cuando las autoridades colombianas competentes lo requieran.

Parágrafo. Las naves colombianas serán clasificadas de la siguiente forma:

1. De servicio internacional:

La clasificación de las naves la efectuará las Sociedades de Clasificación Internacional a quienes la Dirección General Marítima-DIMAR les haya delegado el reconocimiento, clasificación, inspección y expedición de los certificados correspondientes y se encuentren debidamente inscritas ante la misma.

2. De servicio de cabotaje:

Serán clasificadas por la Dirección General Marítima-DIMAR, así:

a) Naves con capacidad hasta de 300 pasajeros;

b) Naves para transporte mixto hasta de 150 pasajeros;

c) Naves para transporte de sustancias nocivas líquidas a granel, hasta de 100 TRB;

d) Naves para transporte de carga líquida a granel, hasta de 150 TRB;

e) Naves para transporte de carga general o de gráneles secos, hasta de 1000 TRB.

(Decreto 804 de 2001, artículo 20).

Artículo 2.2.3.1.3.9. Sustitución de naves. Cuando la nave o naves a que se refiere el numeral 4, del artículo 2.2.3.1.2.5 del presente Decreto, queden fuera de operación por pérdida eventual de sus condiciones de navegabilidad o pérdida total, situación que deberá ser determinada por la DIMAR, la empresa de transporte marítimo tendrá un plazo no superior a tres (3) meses a partir de la ocurrencia del hecho para su reparación, o su remplazo por otra u otras que cumplan con los requisitos exigidos.

Vencido el término anterior, sin que la empresa haya sustituido la nave o las naves o disponga de otra u otras propias o arrendadas, se dará cumplimiento a las sanciones dispuestas en la Ley 336 de 1996 o las normas que la modifiquen o adicionen, siempre y cuando la empresa no disponga de otra u otras naves,

propias o arrendadas según sea el caso y en las condiciones establecidas en el presente Capítulo.

(Decreto 804 de 2001, artículo 21).

Artículo 2.2.3.1.3.10. Ingreso y salida de naves del servicio. Cuando la empresa de transporte marítimo ingrese o retire naves del servicio que tiene autorizado, debe informar por escrito a la DIMAR, indicando sus características generales y las fechas de inicio y terminación del servicio.

(Decreto 804 de 2001, artículo 22).

Artículo 2.2.3.1.3.11. Naves pesqueras. Las naves pesqueras no podrán transportar pasajeros ni carga. La DIMAR podrá en casos especiales y en forma transitoria autorizarlas, siempre y cuando no exista empresa habilitada y con permiso de operación con nave disponible para el servicio de que se trate.

(Decreto 804 de 2001, artículo 23).

Artículo 2.2.3.1.3.12. Lista de tripulantes y pasajeros. El Capitán de toda nave destinada al servicio de transporte marítimo de pasajeros, al momento de su arribo o zarpe, está obligado a presentar ante la Capitanía de Puerto respectiva la lista de la tripulación y de pasajeros.

(Decreto 804 de 2001, artículo 24).

SECCIÓN 4

Fletamento y arrendamiento de naves

Artículo 2.2.3.1.4.1. Servicio internacional. Las empresas de transporte marítimo de servicio público internacional, habilitadas y con permiso de operación, podrán fletar o arrendar naves o artefactos navales, directamente o a través de un corredor de contratos de fletamento, para el servicio que tengan autorizado.

(Decreto 804 de 2001, artículo 25).

Artículo 2.2.3.1.4.2. Servicio de cabotaje. Las empresas de transporte marítimo de servicio público de cabotaje podrán arrendar o fletar naves o artefactos navales de bandera extranjera por viajes determinados, directamente o a través de un corredor de contratos de fletamento con licencia de la DIMAR, para el servicio que tengan autorizado, cuando no existan de bandera colombiana con la capacidad y aptitud requeridas, lo cual debe ser verificado por la DIMAR, previo a la expedición de la autorización respectiva.

(Decreto 804 de 2001, artículo 26).

Artículo 2.2.3.1.4.3. Usuarios. Cuando un usuario demuestre ante la DIMAR que las condiciones de seguridad, disponibilidad, capacidad técnica y de tiempo de las naves de bandera colombiana ofrecidas por las empresas nacionales de cabotaje y por las empresas nacionales que presten servicios internacionales de cabotaje, habilitadas y con permiso de operación, no son aptas, ni están disponibles para el servicio que se requiere, podrá fletar o arrendar directamente, o a través de un corredor de contratos de fletamento con licencia de la DIMAR, naves o artefactos navales de bandera extranjera, por viajes determinados, para la movilización de sus cargas propias.

Parágrafo. Para el cumplimiento de lo establecido en el presente artículo, la DIMAR deberá tener actualizado en todo tiempo, en la página web de su Entidad, toda la información de las empresas de transporte marítimo de cabotaje, habilitadas y con permiso de operación, así como la información técnica de las naves de bandera colombiana existentes, que permitan al usuario establecer si existe nave apta, para movilizar la carga que se pretenda transportar.

Si con base en dicha información, el usuario establece que no existe nave de bandera colombiana apta, ni está disponible para transportar la carga en las condiciones requeridas, consultará por escrito a las empresas de transporte marítimo de servicio público de cabotaje que estén habilitadas y con permiso de operación, para que expresen si a su juicio tienen una nave colombiana apta para el servicio o si en su defecto pueden prestarlo con nave de bandera extranjera. Estas empresas dispondrán de un (1) día hábil para responder al usuario sobre su solicitud. Transcurrido este lapso sin que se hayan pronunciado, se entenderá que no están interesadas en prestar el servicio.

Con posterioridad al plazo indicado en el inciso anterior, el usuario podrá salir a contratar una nave extranjera, operada por empresa extranjera o colombiana de transporte marítimo internacional, habilitada por la DIMAR, de acuerdo con las condiciones requeridas para el servicio.

La solicitud de autorización elevada por el usuario para el fletamento de la nave o artefacto naval de bandera extranjera, deberá dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 2.2.3.1.4.5 del presente decreto.

(Decreto 804 de 2001, artículo 27, modificado por el Decreto 3887 de 2008, artículo 1°).

Artículo 2.2.3.1.4.4. Procedimiento. Para el fletamento o arrendamiento de naves, se establece el siguiente procedimiento:

Empresa de servicio internacional. Las empresas colombianas y extranjeras habilitadas y con permiso de operación, que presten servido internacional de transporte marítimo, deberán comunicar a la DIMAR, previo al ingreso de la nave al servicio, el fletamento o arrendamiento respectivo para su registro.

Empresa de servicio de cabotaje. Las empresas colombianas de transporte marítimo de cabotaje, habilitadas y con permiso de operación, que requieran fletar o arrendar naves o artefactos navales de bandera extranjera para prestar el servicio, deben solicitar previamente a la DIMAR la autorización respectiva.

Usuarios. Los usuarios que requieran fletar o arrendar naves o artefactos navales para la movilización de las cargas de importación y exportación, deberán solicitar a la DIMAR directamente o a través de un corredor de contrato de fletamento, previo al embarque de las mercancías la autorización respectiva. Para transporte de cabotaje deben cumplir con el procedimiento establecido en el artículo anterior del presente decreto.

(Decreto 804 de 2001, artículo 28).

Artículo 2.2.3.1.4.5. Información. La información que debe contener la comunicación, la solicitud de autorización o registro, como corresponda, para fletamento o arrendamiento de naves será la siguiente:

1. Nombre, bandera, características generales, clasificación y tipo de la nave, fletador, fletante, usuario, garantía para responder por contaminación marina y certificado Internacional de Prevención de la Contaminación por Hidrocarburos (IOPP) vigente.

2. Servicio que prestará la nave, indicando la ruta que va a cubrir o los puertos de cargue y descargue, así como las fechas aproximadas de arribo o zarpe, de cargue o descargue en puerto colombiano o extranjero, según corresponda.

3. Tiempo de duración del fletamento o arrendamiento o número de viajes a realizar.

4. Clase de carga a transportar; los usuarios deben indicar además la cantidad de carga.

5. Corredor de fletamento nominado, cuando exista.

6. Agente marítimo nominado.

Parágrafo 1°. Cuando se trate de fletamentos de espacio, cada usuario debe presentar la solicitud de autorización o enviar la respectiva comunicación, según corresponda a la DIMAR, con los requisitos señalados en este artículo.

Parágrafo 2°. La comunicación o la solicitud de autorización de fletamento o arrendamiento, según sea el caso, se hará por lo menos con veinticuatro (24) horas de anticipación al embarque de las mercancías, o al ingreso de la nave al servicio.

Parágrafo 3°. Cuando la empresa pretenda prestar servicio ocasional de transporte marítimo internacional de pasajeros y/o turistas, la empresa deberá diligenciar el formato establecido por la DIMAR para tal fin, previo al embarque o desembarque de los mismos, formato que contendrá entre otras la siguiente información:

1. Nombre, bandera, características generales, clasificación y tipo de la nave, fletador, fletante, usuario, garantía para responder por contaminación marina, certificado Internacional de Prevención de la Contaminación por Hidrocarburos (IOPP) vigente y póliza de accidentes acuáticos vigente.

2. Servicio que prestará la nave, indicando la ruta que va a cubrir o los puertos de embarque y desembarque de pasajeros o de recaladas, así como las fechas aproximadas de arribo o zarpe a puerto colombiano o extranjero, según corresponda.

3. Tiempo de duración del fletamento o arrendamiento o de viajes a realizar.

4. Número de pasajeros.

5. Corredor de fletamento nominado, cuando exista.

6. Agente marítimo nominado.

(Decreto 804 de 2001, artículo 29, modificado por el Decreto 1342 de 2002, artículo 2°).

Artículo 2.2.3.1.4.6. Objeción. Dentro del término establecido en el parágrafo 2° del artículo anterior del presente Decreto, la DIMAR podrá objetar los fletamentos o arrendamientos de naves, de oficio o a petición de parte, cuando se presenten anomalías originadas por alguna de las circunstancias relacionadas a continuación:

1. Cuando se determine que la información suministrada sobre la nave fletada o arrendada no corresponde a la realidad, no está completa o no ha sido enviada oportunamente.

2. Cuando la clasificación de la nave no se encuentre vigente, haya sido suspendida o no corresponda a la exigida.

3. Cuando la garantía para responder por riesgos de contaminación y el certificado Internacional de Prevención de la Contaminación por Hidrocarburos (IOPP) no estén vigentes.

El incumplimiento de las disposiciones sobre arrendamiento o fletamento de naves o artefactos navales, dará lugar a la aplicación de las sanciones establecidas en la Ley 336 de 1996 o las normas que la modifiquen o adicionen.

(Decreto 804 de 2001, artículo 30).

Artículo 2.2.3.1.4.7. Registro del fletamento o arrendamiento. Las empresas de transporte marítimo y los usuarios, que celebren contratos de fletamento o arrendamiento de naves o artefactos navales en Colombia o en el exterior, deben presentar ante la DIMAR, Bogotá, directamente o a través de un corredor de contratos de fletamento para su registro, el formulario con la información requerida en el mismo. Para el arrendamiento o fletamento por tiempo o por viajes el registro se efectuará dentro de los veinte (20) días siguientes a la celebración del contrato.

Parágrafo. Las empresas de transporte marítimo y los usuarios, según sea el caso, están obligados a conservar copia de los contratos de que trata el presente artículo, por un término de dos (2) años contados a partir de la fecha de su celebración.

Dentro de este término, la DIMAR tiene la facultad de solicitar la información o efectuar las revisiones que estime pertinentes sobre estos contratos.

(Decreto 804 de 2001, artículo 31).

SECCIÓN 5

Acuerdos de transporte marítimo, conferencias marítimas y tarifas y fletes

Artículo 2.2.3.1.5.1. Acuerdo de transporte. Es el convenio celebrado entre empresas de transporte marítimo debidamente habilitadas y con permiso de operación con el objeto, entre otros, de mejorar los servicios; de racionalizar el empleo de naves y costos de operación; de compartir ingresos, utilidades o pérdidas y en general, de cualquier concertación en términos y condiciones para prestar servicios de transporte marítimo.

(Decreto 804 de 2001, artículo 32).

Artículo 2.2.3.1.5.2. Registro. Todos los acuerdos deben registrarse ante la DIMAR directamente por la empresa designada, por quien la represente en el

país o por su agente marítimo, diligenciando el formulario respectivo, dentro de los veinte (20) días siguientes a su celebración, cumpliendo con los siguientes requisitos:

1. Listar las empresas de transporte marítimo integrantes del acuerdo.

2. Indicar los puertos nacionales y extranjeros entre los cuales se pretende prestar el servicio.

3. Indicar las frecuencias respectivas, si se trata de servicio regular.

4. Indicar el tipo de carga que se pretende transportar.

5. Registrar los montos de las tarifas básicas y de los recargos, o el valor del transporte por pasajero, según sea el caso, de conformidad con lo establecido en la presente Sección.

6. Designar a uno de los miembros como representante ante la DIMAR para todos los efectos relativos al acuerdo.

Parágrafo. La DIMAR objetará y no registrará el Acuerdo de transporte dentro de los quince (15) días hábiles siguientes al recibo de la solicitud, con base en las siguientes causales:

a) Cuando a la empresa colombiana no se le otorgue en el país de origen de la empresa extranjera con la cual ha celebrado el acuerdo, trato igualitario con base en el principio de reciprocidad consagrado en este Capítulo;

b) Cuando el acuerdo contenga cláusulas que prohíban en forma expresa o impidan de manera efectiva a una de las partes la prestación de servicios de transporte marítimo, en uno o más tráficos, desde o hada puertos colombianos;

c) Cuando la Superintendencia de Industria y Comercio determine que el acuerdo puede resultar contrario a las disposiciones sobre prácticas comerciales restrictivas y competencia desleal. Para lo anterior, la DIMAR una vez recibido el acuerdo remitirá copia del mismo a la Superintendencia, para lo de su competencia.

La objeción debe ponerse de inmediato en conocimiento del Ministerio de Transporte quien oportunamente comunicará al Conpes.

(Decreto 804 de 2001, artículo 33).

Artículo 2.2.3.1.5.3. Reciprocidad e igualdad. Los acuerdos o convenios de transporte marítimo en los cuales participen empresas colombianas deberán

pactarse y desarrollarse en condiciones de reciprocidad e igualdad de tratamiento, lo cual será verificado y controlado por la DIMAR.

(Decreto 804 de 2001, artículo 34).

Artículo 2.2.3.1.5.4. Incumplimiento. Cuando la autoridad competente, de oficio, a petición de parte o por intermedio de cualquier autoridad, tenga conocimiento que se está aplicando un acuerdo, convenio o consorcio de transporte marítimo, sin haberse registrado previamente o incumpliendo los términos bajo los cuales fue pactado o registrado, adelantará las investigaciones a que haya lugar e impondrá las sanciones establecidas en la Ley 336 de 1996 o las normas que la modifiquen o adicionen.

Parágrafo. Cuando en desarrollo de un acuerdo se presenten casos de competencia desleal y prácticas comerciales restrictivas la Superintendencia de Industria y Comercio podrá ordenar su suspensión de conformidad con lo establecido en las Leyes 155 de 1959 y 1340 de 2009, y en los Decretos 2153 de 1992 y 4886 de 2011, para tal efecto la DIMAR le enviará copias de los acuerdos registrados.

(Decreto 804 de 2001, artículo 35).

Artículo 2.2.3.1.5.5. Participación. Las empresas colombianas de transporte marítimo podrán participar en conferencias marítimas que contemplen como objetivo principal la racionalización de fletes y los servicios de transporte marítimo, siempre que se ajusten a los principios de libre acceso y a las disposiciones sobre prácticas comerciales restrictivas y competencia desleal.

Las conferencias marítimas que cubran puertos colombianos deberán permitir el libre ingreso o retiro de las empresas colombianas de transporte marítimo.

DIMAR registrará las conferencias conforme a los procedimientos que se establecen en el presente Capítulo.

Parágrafo. El hecho de pertenecer a una conferencia marítima no implica que las naves de los armadores miembros de ella sean asimiladas a la bandera colombiana.

(Decreto 804 de 2001, artículo 36).

Artículo 2.2.3.1.5.6. Representación. Toda conferencia marítima que cubra puertos colombianos debe nombrar un representante en el país, acreditado ante la DIMAR, para todos los efectos.

(Decreto 804 de 2001, artículo 37).

Artículo 2.2.3.1.5.7. Registro. Toda conferencia marítima que opere en tráficos que cubran puertos colombianos, bien sea que cuente o no entre sus miembros con empresas nacionales de transporte marítimo, deberá registrar ante la DIMAR copia del acuerdo respectivo incluyendo las tarifas básicas y recargos y demás componentes que alteren el valor final del transporte, diligenciando el formato correspondiente.

El registro señalado anteriormente debe contener por lo menos la siguiente información:

1. Nombre de las compañías participantes.

2. Objeto de la conferencia.

3. Ámbito de aplicación.

4. Características del servicio que se presta.

5. Términos y condiciones para la admisión, retiro y readmisión de empresas de transporte marítimo como miembros.

6. Vigencia de la conferencia.

7. Tarifas básicas, cargos y recargos discriminados por tráficos, puertos y su reglamentación interna correspondiente.

(Decreto 804 de 2001, artículo 38, modificado por el Decreto 1342 de 2002, artículo 3°).

Artículo 2.2.3.1.5.8. Acción Independiente. Las conferencias que cubran puertos colombianos deben permitir a sus miembros ejercer la acción independiente para modificar las tarifas registradas. La conferencia registrará la nueva tarifa ante la DIMAR, dentro de los diez (10) días siguientes al ejercido de la acción independiente, para uso de tal miembro y de cualquier otro que notifique a la conferencia que ha decidido adoptar dicha tarifa, indicando las fechas de inicio y terminación de la citada acción.

(Decreto 804 de 2001, artículo 39).

Artículo 2.2.3.1.5.9. Flete o precio del transporte marítimo. Para los efectos del presente Capítulo, se entiende como flete o precio del transporte marítimo, la tarifa aumentada con los recargos o cualquier otro componente que altere el valor final del transporte.

(Decreto 804 de 2001, artículo 40).

Artículo 2.2.3.1.5.10. Sistema. Para el modo de transporte marítimo el sistema tarifario que se aplica es el de la libertad controlada.

No obstante lo establecido en el presente Capítulo, la DIMAR podrá en cualquier momento, de oficio o a petición de parte, revisar las tarifas y fletes registrados para el transporte marítimo y señalar si es del caso, por escrito, las objeciones que estime pertinentes.

(Decreto 804 de 2001, artículo 41).

Artículo 2.2.3.1.5.11. **Registro.** Toda empresa de transporte marítimo conferenciada o no, o que habiendo cumplido la normatividad aplicable haya celebrado acuerdos de transporte para carga general que opere tráficos que cubran puertos colombianos, debe registrar ante DIMAR las tarifas, recargos y cualquier otro componente que altere el valor final del transporte, en los términos establecidos en la presente Sección.

En el evento en que la empresa forme parte de una conferencia marítima el registro efectuado por ésta será suficiente.

La correspondiente solicitud de registro debe ser suscrita por la empresa de transporte marítimo, su representante comercial o el agente marítimo nominado.

Parágrafo. Las empresas de transporte marítimo conferenciadas o no, o que hayan celebrado acuerdos de transporte, no podrán embarcar bienes cuyo origen o destino se encuentre ubicado en el territorio colombiano, antes del registro de las tarifas o recargos, o cuando se suspenda dicho registro.

Las tarifas empezarán a regir a partir de la fecha de su registro, excepto cuando se trate de incrementos conforme se señala en el artículo 2.2.3.1.5.13 del presente decreto.

(Decreto 804 de 2001, artículo 42).

Artículo 2.2.3.1.5.12. Requisitos de registro. Las empresas de transporte marítimo conferenciadas o no, o que hayan celebrado acuerdos de transporte, deben suministrar la siguiente información:

1. Clasificación de las tarifas por producto o tipo de carga.

2. Monto de las tarifas básicas por rutas o por sector geográfico que cubran puertos colombianos, los recargos adicionales y demás componentes que alteren el valor final del transporte junto con su justificación.

3. Copia de la reglamentación interna relativa a la aplicación de las tarifas, recargos y descuentos.

4. Acuerdos de tarifas por tiempo-volumen, contratos especiales de servicio de transporte marítimo y vigencia de los mismos.

Parágrafo. Las tarifas o fletes registrados para servicio de cabotaje deben ser discriminadas en toneladas o kilos, por puerto y producto.

(Decreto 804 de 2001, artículo 43).

Artículo 2.2.3.1.5.13. Revisiones. En cualquier momento las empresas de transporte marítimo conferenciadas o no, o que hayan celebrado acuerdos de transporte y las conferencias marítimas, podrán efectuar revisiones o modificaciones parciales o totales a las tarifas, recargos y demás componentes que alteren el valor final del transporte que hubieren registrado. Cuando la revisión conduzca a un incremento de la tarifa, recargo u otro componente de la misma previa justificación, este nuevo valor tendrá vigencia a los treinta (30) días calendario siguientes a su registro. Cuando se trate de disminución, este nuevo valor regirá a partir de la fecha de su registro.

Parágrafo. Los recargos que se establezcan se considerarán temporales y se modificarán según los cambios de las circunstancias que los originaron.

Las tarifas y los recargos o la eliminación de estos últimos, deben ser de carácter general para todos los usuarios. En los casos específicos de rebajas de tarifas por tiempo-volumen, el beneficio se extenderá sólo a los usuarios que cumplan iguales condiciones a las pactadas en los acuerdos y contratos ya suscritos.

(Decreto 804 de 2001, artículo 44).

Artículo 2.2.3.1.5.14. Conductas violatorias. Cuando la autoridad competente de oficio, a petición de parte o por intermedio de cualquier autoridad, tenga conocimiento que una empresa de transporte marítimo conferenciada o no, o que haya celebrado acuerdo de transporte, incurra en conductas violatorias a las normas que consagra el presente Capítulo, adelantará las investigaciones a que haya lugar e impondrá las sanciones establecidas en la Ley 336 de 1996 o las normas que la modifiquen o adicionen.

(Decreto 804 de 2001, artículo 45).

SECCIÓN 6

Libertad de acceso, reciprocidad y competencia desleal

Artículo 2.2.3.1.6.1. Libertad de acceso. Se establece la libertad de acceso a las cargas que genere el comercio exterior del país y que se transporten por vía marítima. Esta libertad está sujeta al principio de reciprocidad el cual se aplicará en forma selectiva y discrecional rigiéndose por las disposiciones contempladas en el presente capítulo.

(Decreto 804 de 2001, artículo 46).

Artículo 2.2.3.1.6.2. Reciprocidad. Para efectos de la aplicación del principio de reciprocidad, se establece el mecanismo de restricción parcial o total de acceso a la carga de importación o exportación que genera el país para su transporte, como un instrumento ágil y flexible de negociación.

(Decreto 804 de 2001, artículo 47).

Artículo 2.2.3.1.6.3. Conveniencia. Cuando se determine la conveniencia de la aplicación del principio de reciprocidad, atendiendo los intereses del comercio exterior del país, se tomará como referencia la proporción y condiciones de acceso de las empresas colombianas de transporte marítimo a las cargas de importación y exportación que generen los demás países.

(Decreto 804 de 2001, artículo 48).

Artículo 2.2.3.1.6.4. Competencia. Sin perjuicio de las disposiciones de la Comunidad Andina de Naciones, corresponde al Ministerio de Transporte con asesoría de la Dirección General Marítima-DIMAR y previo concepto del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, determinar mediante resolución motivada e individual, a qué país o comunidad de países procede aplicar la reciprocidad y la restricción parcial o total de acceso a las cargas que genera el país, atendiendo los intereses nacionales en materia de comercio internacional.

Igualmente, podrá aplicar otras medidas que estime convenientes ante las acciones condicionantes o restrictivas de otros países a las naves de propiedad, fletadas, arrendadas o tomada s en arrendamiento financiero por empresas colombianas.

(Decreto 804 de 2001, artículo 49).

Artículo 2.2.3.1.6.5. Mecanismo de restricción. En los tráficos donde el Ministerio de Transporte, con asesoría de la Dirección General Marítima-DIMAR y previo concepto del Ministerio de Comercio Exterior, estime procedente establecer el mecanismo de restricción parcial o total, éste se entenderá impuesto a las empresas de transporte marítimo cuyos países establezcan restricciones y a sus asociadas.

(Decreto 804 de 2001, artículo 50).

Artículo 2.2.3.1.6.6. Medidas. En cualquier tiempo, el Ministerio de Transporte con asesoría de la Dirección General Marítima-DIMAR y previo concepto del Ministerio de Comercio Exterior podrá emitir resolución imponiendo, modificando o suprimiendo restricciones u otras medidas.

(Decreto 804 de 2001, artículo 51).

Artículo 2.2.3.1.6.7. Prácticas comerciales restrictivas y de competencia desleal. Las empresas de transporte marítimo, los usuarios, agentes marítimos, los corredores de contratos de fletamento y en general, todo aquel que participe en actividades relacionadas con el transporte marítimo, están sujetos a las disposiciones generales sobre prácticas comerciales restrictivas y de competencia desleal contenidas en las Leyes 155 de 1959, 256 de 1996, 336 de 1996, 446 de 1998 y 1340 de 2009, en la Decisión 486 de la Comisión de la Comunidad Andina y en los Decretos 2153 de 1992 y 4886 de 2011, y el Decreto ley 2324 de 1984 y demás normas que regulan la materia.

Parágrafo 1°. Las funciones asignadas a la Superintendencia de Industria y Comercio en materia de prácticas comerciales restrictivas y competencia desleal, deben entenderse sin perjuicio de las competencias otorgadas por las disposiciones vigentes al Ministerio de Transporte, Superintendencia de Puertos y Transporte y a la Dirección General Marítima- DIMAR.

Parágrafo 2°. El Gobierno Nacional a través de la autoridad competente deberá incluir como criterio en la habilitación y permiso de operación, normas que garanticen la competencia y eviten el monopolio, en los términos establecidos en el artículo 21 de la Ley 336 de 1996.

(Decreto 804 de 2001, artículo 52).

SECCIÓN 7

Sanciones y disposiciones finales

Artículo 2.2.3.1.7.1. Sujetos y tipos de sanciones. Son sujetos de sanciones, por violación al presente Capítulo, los señalados en el artículo 9° de la Ley 105 de 1993 o las normas que la modifiquen o adicionen, la autoridad competente impondrá a los infractores las sanciones establecidas en la Ley 336 de 1996 o las normas que la modifiquen o adicionen.

(Decreto 804 de 2001, artículo 53).

Artículo 2.2.3.1.7.2. Evaluación. Corresponde al Ministerio de Transporte en coordinación con la DIMAR evaluar los incentivos, estímulos y protecciones otorgados a las empresas extranjeras de transporte marítimo, en los países en las que están establecidas, tengan su nacionalidad, domicilio o el asiento principal de sus negocios o en los países de abanderamiento de sus naves. Dicha evaluación se hará con el fin de precisar los factores que alteren o distorsionen la libre o igualitaria competencia con las empresas colombianas de transporte marítimo, así como para promover el desarrollo de la marina mercante colombiana.

En los eventos previstos en este artículo y con el fin de restablecer o preservar la igualdad de condiciones entre las empresas de transporte marítimo, el Ministerio de Transporte podrá adoptar las medidas que permitan contrarrestar los factores que coloquen a las empresas colombianas de servicio público de transporte marítimo habilitadas y con permiso de operación en inferioridad de condiciones.

(Decreto 804 de 2001, artículo 54).

Artículo 2.2.3.1.7.3. Sobordos, itinerarios y conocimientos de embarque. Las empresas de transporte marítimo deben remitir a la DIMAR directamente o a través de su agente marítimo, los referidos documentos en las fechas que a continuación se indican:

1. Sobordo: copia del respectivo sobordo o manifiesto de carga presentado a la Aduana y sellado por ésta, dentro de los diez (10) días siguientes a la fecha de arribo o zarpe de la nave.

2. Itinerarios: copia de los itinerarios respectivos, dentro de los diez (10) primeros días del mes siguiente si los inicialmente enviados se hubieren modificado.

3. Conocimientos de embarque: copia de los conocimientos de embarque, expedidos por los transportadores no operadores de naves, dentro de los diez (10) primeros días de cada mes.

(Decreto 804 de 2001, artículo 55).

Artículo 2.2.3.1.7.4. Informes. La DIMAR debe enviar al Ministerio de Transporte informes semestrales que contengan la relación de habilitaciones y permisos de operaciones otorgados, negados, cancelados y suspendidos; de los convenios o consorcios registrados u objetados; de las autorizaciones especiales de operación, de los permisos especiales y transitorios otorgados y el número de autorizaciones de fletamento y arrendamiento de naves. Los informes serán

enviados en los meses de julio y enero siguientes a la finalización del semestre respectivo.

(Decreto 804 de 2001, artículo 56).

Artículo 2.2.3.1.7.5. Trámites y formatos. Las diferentes solicitudes y autorizaciones que los usuarios requieran diligenciar para el cumplimiento del presente Capítulo, deberán hacerlo en los formatos que para tal efecto mediante resolución establezca la DIMAR así como el valor de los trámites correspondientes.

(Decreto 804 de 2001, artículo 57).

Artículo 2.2.3.1.7.6. Funciones del Comité de Coordinación Permanente. Con el propósito de revisar los diferentes temas que sobre transporte marítimo se presenten; para verificar el seguimiento de los informes a que se refiere el presente Capítulo y las normas que lo modifiquen o adicionen y para estudiar, conceptuar sobre consultas o derechos de petición que presenten los usuarios, el Comité se reunirá ordinariamente una (1) vez por mes y extraordinariamente, cuando el Ministro de Transporte lo requiera o cuando lo solicite el Director General Marítimo.

(Decreto 804 de 2001, artículo 58). **(Nota: Según el texto oficialmente publicado de este artículo, el mismo no coincide totalmente con el del artículo 58 del Decreto 804 de 2001, referido.).**

Artículo 2.2.3.1.7.7. Habilitaciones y permisos de operación otorgados en vigencia de los Decretos 3111 de 1997 y 1611 de 1998. Las habilitaciones y permisos de operación otorgados a las empresas de transporte marítimo durante la vigencia de los Decretos 3111 de 1997 y 1611 de 1998, se entienden homologadas a partir del 8 de mayo de 2001.

(Decreto 804 de 2001, artículo 60).

CAPÍTULO 2

Servicio público de transporte fluvial

Artículo 2.2.3.2.1. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente Capítulo se aplicarán al servicio público de transporte fluvial, de acuerdo con lo establecido en la Ley 336 de 1996.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 1°).

Artículo 2.2.3.2.2. Legislación aplicable. Además de lo dispuesto en el artículo anterior, para todo lo relacionado con la navegación fluvial, se aplicarán igualmente el Código de Comercio, y demás normas legales y reglamentarias sobre la materia, así como también las que establezca el Ministerio de Transporte para desarrollar y complementar el presente reglamento.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 2°).

Artículo 2.2.3.2.3. Definiciones. Para la aplicación del presente Capítulo se adoptan las siguientes definiciones:

• Bodega portuaria: es toda construcción efectuada en la ribera de una vía fluvial, destinada al almacenamiento de la carga en tránsito. En esta definición se incluyen también los patios.

La bodega portuaria será pública o privada, según sea el servicio público o privado que preste, sin importar si es de propiedad de persona natural o jurídica, de derecho público o de derecho privado.

• Transporte de turismo. Es el servicio cuyos pasajeros a bordo participan en un programa de grupo con escalas turísticas temporales en uno o más puertos fluviales.

• Transporte mixto. Es el que se realiza trasladando simultáneamente personas y cosas.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 3°). **(Nota: Según el texto oficialmente publicado de este artículo, el mismo no coincide totalmente con el del artículo 3º del Decreto 3112 de 1997, referido.).**

Artículo 2.2.3.2.4. Competencias. Cuando dos o más autoridades fluviales pretendan conocer de un mismo asunto, la competencia será definida por el superior inmediato o jerárquico, según el caso.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 5°).

Artículo 2.2.3.2.5. Ejercicio de la autoridad. Cuando no hubiere un representante de la autoridad fluvial en un puerto o lugar, la primera autoridad política ejercerá las funciones propias de la fluvial en todo lo relacionado con la navegación que requiera investigación inmediata.

Para tal efecto, dicha autoridad política tomará las medidas legales que sean del caso y las comunicará a la autoridad fluvial más cercana, a la mayor brevedad, remitiendo el original de lo actuado.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 6°).

SECCIÓN 1

De las vías Fluviales y su uso

Artículo 2.2.3.2.1.1. De las vías fluviales. Las vías fluviales pueden ser navegadas libremente por toda clase de embarcaciones, previo el lleno de los requisitos establecidos en la ley, en el presente Capítulo y en las demás normas relacionadas con la navegación fluvial.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 7°).

Artículo 2.2.3.2.1.2. De las riberas de las vías fluviales. Los departamentos, los municipios y los dueños de tierras adyacentes a las riberas de las vías fluviales no pueden imponer derechos sobre la navegación, ni sobre las embarcaciones, ni sobre los bienes o mercancías que se transporten por dichas vías fluviales.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 8°).

Artículo 2.2.3.2.1.3. De la servidumbre legal Las servidumbres legales son relativas al uso público o a la utilidad de los particulares.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 9°).

Artículo 2.2.3.2.1.4. Servidumbre legal de uso público. La servidumbre legal de uso público de las riberas de las vías fluviales cuya navegación corresponde regular y vigilar a la Nación Ministerio de Transporte, en cuanto sea necesaria para la misma navegación y flote a la sirga, se extiende treinta (30) metros por cada lado del cauce, medidos a partir de la línea en que las aguas alcancen su mayor incremento. Para aquellas orillas que caen perpendicularmente sobre las aguas, los treinta (30) metros se contarán desde el borde superior accesible o que se preste para el paso cómodo a pie.

Parágrafo. Las riberas de las vías fluviales constituyen espacio público; por lo tanto, son de libre acceso para los navegantes y sus embarcaciones. Los dueños de los predios colindantes con las riberas de las vías fluviales están obligados a dejar libre el espacio necesario para la navegación y flote a la sirga y permitirán que los navegantes saquen sus embarcaciones a tierra y las aseguren a los árboles.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 10).

Artículo 2.2.3.2.1.5. De las obras. Toda obra que se pretenda construir o todo elemento que se pretenda colocar en las vías fluviales o en el espacio o franja determinada en el artículo anterior, será autorizada por el Ministerio de Transporte, previa expedición de la licencia ambiental por parte del Ministerio del Medio Ambiente o de la Corporación Autónoma Regional respectiva, según el caso, con el fin de evitar daños al régimen hidráulico, al sistema ecológico o que afecte la navegación.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 11).

SECCIÓN 2

De las empresas de transporte fluvial

Artículo 2.2.3.2.2.1. Clasificación. Por su destinación y servicio, las empresas de transporte fluvial se clasifican en:

1. De pasajeros, se entienden comprendidos el transporte de turismo, el transporte de servicios especiales y el transporte de apoyo social.

2. De carga

3. Mixta

Parágrafo. Cuando por razones de necesidad apremiante del servicio o cuando la situación del país así lo exigiere, la autoridad fluvial podrá obligar a las empresas de transporte fluvial privado a que presten el servicio de transporte fluvial público, según las normas que regulan este último.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 12). **(Nota: Según el texto oficialmente publicado de este artículo, el mismo no coincide totalmente con el del artículo 12 del Decreto 3112 de 1997, referido.).**

SUBSECCIÓN 1

Transporte de pasajeros

Artículo 2.2.3.2.2.1.1. Permiso, vigilancia y control. Toda empresa de transporte fluvial de pasajeros está sujeta al permiso otorgado por la autoridad fluvial correspondiente, así como también a la vigilancia y control permanentes de dicha autoridad para velar por el cumplimiento de las normas sobre navegación fluvial y de las condiciones de seguridad, salubridad e higiene de cada una de las embarcaciones.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 13).

Artículo 2.2.3.2.2.1.2. Aptitud de las embarcaciones. El transporte de pasajeros se efectuará en las embarcaciones que cumplan con las especificaciones que el Ministerio de Transporte determine, autoridad que asignará, de acuerdo con el arqueo, el número de pasajeros que pueden transportar las embarcaciones dedicadas a la prestación de este tipo de servicio.

Cuando una embarcación de pasajeros no pueda continuar el viaje por inconvenientes técnicos o porque el canal navegable no lo permita, la empresa de transporte fluvial está en la obligación de conducir los pasajeros en otra embarcación hasta donde se encuentre fácil y cómoda la continuación y culminación del viaje.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 14).

Artículo 2.2.3.2.2.1.3. Abastecimiento de combustible. Las embarcaciones de servicio público no podrán abastecer de combustible a la embarcación con pasajeros a bordo.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 15).

Artículo 2.2.3.2.2.1.4. Transporte de colonización. El transporte público de pasajeros de colonización es fundamental para el desarrollo de las regiones rurales del país.

El capitán, o quien haga sus veces, está obligado a atender la llamada que desde la ribera haga el usuario y a recogerlo en la embarcación, junto con su equipaje, enseres y animales menores, siempre que ello no constituya sobrecupo que ponga en peligro a las personas, a la embarcación o a los enseres en ella transportados.

Salvo fuerza mayor, las embarcaciones que transporten víveres, provisiones y enseres, deberán ser atracadas en los sitios más favorables al usuario.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 16).

Artículo 2.2.3.2.2.1.5. Transporte de pasajeros enfermos o heridos. Cuando el pasajero sea un enfermo o un herido, el capitán, o quien haga sus veces, ayudará en su asistencia y comodidad y procurará conducirlo a la mayor brevedad posible al lugar de su destino.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 17).

Artículo 2.2.3.2.2.1.6. Quejas. Los pasajeros, presentarán ante la autoridad fluvial los reclamos por deficiencias en la prestación del servicio de transporte o

por incumplimiento de lo ordenado en esta Sección. Dicha autoridad investigará los hechos y, si el caso lo amerita, aplicará las sanciones a que hubiere lugar.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 18).

SUBSECCIÓN 2

Transporte de carga

Artículo 2.2.3.2.2.2.1. De la clasificación de la carga. Los tipos de carga se clasifican en:

a) Carga General (Incluye contenedores);

b) Cargas de Graneles Sólidos;

c) Cargas de Graneles Líquidos;

d) Cargas de hidrocarburos líquidos al granel (incluye Gas Licuado de Petróleo);

e) Carga de graneles líquidos especiales (productos químicos, aceites y similares);

f) Cargas refrigeradas y/o congeladas;

g) Otras Cargas.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 19). **(Nota: Según el texto oficialmente publicado de este artículo, el mismo no coincide totalmente con el del artículo 19 del Decreto 3112 de 1997, referido.).**

Artículo 2.2.3.2.2.2.2. Aptitud de las embarcaciones Las embarcaciones destinadas al transporte de carga deben tener las necesarias especificaciones y adaptaciones técnicas que para el efecto ordenará el Ministerio de Transporte, de acuerdo con la clasificación a que se refiere el artículo anterior.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 20).

Artículo 2.2.3.2.2.2.3. Organización de la carga. El ordenamiento, ubicación, almacenamiento, protección y etiquetas distintivas de la carga dentro de la embarcación deberán efectuarse conforme lo establezca el Ministerio de Transporte.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 21).

SECCIÓN 3

De la habilitación de empresas de transporte fluvial

Artículo 2.2.3.2.3.1. De la habilitación. La habilitación es la autorización expedida por la Subdirección de Transporte para la prestación del servicio público de transporte fluvial.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 22).

Artículo 2.2.3.2.3.2. De las empresas de servicio público de transporte fluvial. Las empresas de transporte fluvial que presten el servicio de transporte público o privado, de pasajeros, carga o mixto, de turismo y de servicios especiales estarán sujetas a las normas legales y reglamentarias existentes sobre la materia, y a cumplir con los requisitos y las órdenes de carácter organizacional, financiero, técnico y de seguridad que fije el Ministerio de Transporte.

Parágrafo. Las empresas fluviales extranjeras que pretendan prestar servicios de transporte entre puertos extranjeros y puertos colombianos localizados en los ríos limítrofes serán habilitadas por la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional, de conformidad con las Leyes 336 de 1996 y 1242 de 2008.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 23).

Nota 1, artículo 2.2.3.2.3.2: Según el texto oficialmente publicado de este parágrafo, el mismo no coincide totalmente con el del artículo 23 del Decreto 3112 de 1997, referido.

Nota 2, artículo 2.2.3.2.3.2: Ver Resolución 903 de 2018, DIMAR.

Artículo 2.2.3.2.3.3. **Prestación del servicio público.** Toda empresa de transporte público fluvial podrá hacer uso de las vías fluviales una vez haya obtenido la habilitación por parte de la Subdirección de Transporte.

Parágrafo. La habilitación a que se refiere el presente artículo se cancelará cuando la empresa no cumpla con las normas sobre navegación fluvial o no renueve o demuestre los documentos a que se refiere el artículo siguiente.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 24). **(Nota: Según el texto oficialmente publicado de este parágrafo, el mismo no coincide totalmente con el del artículo 24 del Decreto 3112 de 1997, referido.).**

Artículo 2.2.3.2.3.4. Requisitos comunes. Para efectos de la habilitación de una empresa de transporte público fluvial, se requiere que exista la demanda o necesidad del servicio de pasajeros o carga, debidamente evaluados por el Ministerio de Transporte. Para obtener la habilitación para prestar el servicio público de transporte fluvial, el interesado deberá presentar una solicitud ante la Subdirección de Transporte respectiva, acreditando el cumplimiento de los siguientes requisitos:

A. De organización empresarial:

1. Identificación de la empresa, acompañando certificado de existencia y representación, con fecha de expedición no mayor a sesenta (60) días. Cuando se trate de persona natural, deberá demostrar la calidad y experiencia como comerciante y/o transportador fluvial.

2. Organigramas y reglamentos internos de funcionamiento, distintivos y logotipo de la empresa.

3. Disponibilidad de infraestructura adecuada para el funcionamiento de la empresa y de sus sedes operativas.

4. Número de afiliación a la EPS.

5. Copia de la propiedad, de los contratos de arrendamiento o de vinculación a cualquier título de las embarcaciones que integran el parque fluvial de la empresa.

6. Acreditar la propiedad y tenencia de los elementos de seguridad exigidos por el Ministerio de Transporte.

B. De carácter técnico:

1. Área de operación que pretende servir, de acuerdo con la necesidad del servicio; la forma como se prestará el servicio; manejo de demanda insatisfecha contra la oferta de transporte que pretende servir, incluyendo número, clase y tipo de embarcaciones y el nivel del servicio que ofrecerá.

2. Relación de las embarcaciones que integran el parque fluvial de la empresa, con su certificado de inspección técnica y arqueo.

3. Sistema de mantenimiento, control y vigilancia individualizada para cada embarcación a su cargo.

4. Programas de capacitación acreditados con el fin de mejorar la calidad de la empresa.

C. En materia de seguridad:

1. Programas y sistemas de seguridad de acuerdo con los manuales de seguridad y sanidad fluvial, señalización y balizaje, expedidos por el Ministerio de Transporte.

2. Programas de reposición, revisión y mantenimiento de la flota fluvial.

3. Adjuntar la(s) póliza(s) de seguro de responsabilidad contractual y extracontractual que ampare los riesgos en que incurra la empresa, derivados de la prestación del servicio, de conformidad con lo establecido en la Sección 4 del presente Capítulo.

D. De carácter financiero:

1. Patrimonio y origen del capital para personas naturales.

2. Capital pagado o patrimonio líquido de la empresa y origen del capital para personas jurídicas

(Decreto 3112 de 1997, artículo 25).

Artículo 2.2.3.2.3.5. Procedimiento. La Subdirección de Transporte, verificará dentro de un término no superior a sesenta (60) días calendario, contados a partir de la fecha de radicación de la solicitud, el cumplimiento de los requisitos exigidos y decidirá si es procedente o no su habilitación. Si la documentación está incompleta se seguirá el procedimiento establecido en las normas vigentes que regulen el derecho de petición.

La habilitación se concederá mediante resolución motivada y cualquier modificación o cambio deberá ser comunicada al Ministerio de Transporte - Subdirección de Transporte - el cual, en caso que dichas modificaciones alteren las condiciones iniciales bajo las que se otorgó la habilitación, expedirá nueva resolución motivada.

La habilitación tendrá vigencia indefinida, mientras el interesado mantenga las condiciones inicialmente exigidas para su otorgamiento, en cuanto al cumplimiento de los requisitos aquí establecidos. El Ministerio de Transporte - Subdirección de Transporte -, podrá en cualquier tiempo de oficio o a petición de parte, verificar el cumplimiento de los mismos. En el evento que determine su incumplimiento procederá a aplicar las sanciones previstas en el Capítulo IX de la Ley 336 de 1996 y en la reglamentación que para el efecto expedirá el Ministerio de Transporte.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 26). **(Nota: Según el texto oficialmente publicado de este parágrafo, el mismo no coincide totalmente con el del artículo 26 del Decreto 3112 de 1997, referido.).**

Artículo 2.2.3.2.3.6. Obligaciones de las empresas de transporte fluvial. Son obligaciones de las empresas de transporte fluvial:

1. Suministrar al Ministerio de Transporte todos los datos sobre costos para el estudio y cálculo de las tarifas de transporte en las diversas vías fluviales, dentro de los treinta (30) días siguientes a la fecha de solicitud.

2. Presentar copia de la póliza o pólizas de seguros a que se refiere la Sección 4 del presente Capítulo.

3. Responder solidariamente con el capitán, o con quien haga sus veces, por los daños que por su culpa o dolo llegaren a ocasionar a terceros o a la infraestructura portuaria fluvial.

4. Evitar la competencia desleal.

5. Solicitar autorización a la autoridad fluvial de la jurisdicción para prestar servicio privado de transporte fluvial o en condiciones especiales, conforme lo establece el Título X de Libro Quinto del Código de Comercio.

6. Pagar las multas que le sean impuestas.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 27).

SECCIÓN 4

De los seguros en el transporte fluvial

Artículo 2.2.3.2.4.1. Seguros. Las empresas de transporte fluvial están obligadas a tomar las siguientes coberturas de seguros:

1. Cobertura de responsabilidad civil contractual por daños a los pasajeros o a la carga.

2. Cobertura de responsabilidad civil extracontractual por daños derivados de la actividad de transporte fluvial.

3. Cobertura de responsabilidad civil por contaminación a las vías fluviales.

El Ministerio de Transporte establecerá mediante resolución las cuantías mínimas que deberán cubrir las pólizas de seguros a que se refiere el presente artículo.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 28).

Artículo 2.2.3.2.4.2. Inspecciones de las compañías de seguros. Las compañías de seguros debidamente acreditadas en Colombia, al expedir las pólizas correspondientes y durante la vigencia de las mismas, podrán efectuar las inspecciones que estimen necesarias a las empresas, así como inspecciones técnicas a sus embarcaciones para comprobar su estado de navegabilidad.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 29).

SECCIÓN 5

De la matrícula de las embarcaciones

Artículo 2.2.3.2.5.1. Aptitud para navegar. Para que una embarcación o un artefacto fluvial pueda navegar por las vías fluviales de la República, deberá estar matriculado en el Libro de Registro de la respectiva Inspección fluvial si se trata de una embarcación mayor o un artefacto fluvial, o en la Inspección Fluvial si se trata de una embarcación menor, y estar provisto de la respectiva Patente de Navegación.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 30).

Artículo 2.2.3.2.5.2. Prueba del dominio. Las certificaciones que expida la autoridad fluvial en donde se encuentre matriculada la embarcación o el artefacto fluvial, constituirán plena prueba del dominio y demás derechos reales y medidas cautelares que recaen sobre ellos.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 32).

Artículo 2.2.3.2.5.3. Requisitos. Para matricular una embarcación o un artefacto fluvial, deberán cumplirse los siguientes requisitos:

1. Presentar ante la autoridad fluvial:

a) Copia del documento que acredite la propiedad de la embarcación, en el que conste el nombre y características de la embarcación;

b) Planos suscritos por ingeniero naval;

c) Certificado de la inspección técnica efectuada por la Oficina del Grupo Técnico de la respectiva Inspección Fluvial.

d) Licencia otorgada para construirla.

El constructor podrá hacer la solicitud para sí o para un tercero.

Si existiere hipoteca, este gravamen se inscribirá en la matrícula.

2. Al matricular una embarcación o un artefacto fluvial provenientes de otra jurisdicción, deberá cancelarse la matrícula anterior.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 33).

Artículo 2.2.3.2.5.4. Cambio de matrícula. Para matricular una embarcación o un artefacto fluvial anteriormente matriculados en el extranjero, se acompañará, además del título que acredite la propiedad del solicitante, constancia de la cancelación de la matrícula extranjera, la prueba de la entrega real y material de la embarcación y la presentación de los documentos exigidos en el numeral 1 del artículo anterior.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 34).

Artículo 2.2.3.2.5.5. Cancelación de matrícula. La matrícula de una embarcación colombiana se cancelará por los mismos motivos establecidos en el artículo 1457 del Código de Comercio.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 35).

SECCIÓN 6

Permiso de operación de las empresas de transporte fluvial

Artículo 2.2.3.2.6.1. Permiso de operación. Las empresas nacionales y extranjeras, de servicio público o privado, que pretendan prestar servicio de transporte fluvial, deben obtener previamente un permiso de operación expedido por el Ministerio de Transporte - Subdirección de Transporte -, el cual es intransferible a cualquier título, a excepción de los derechos sucesorales conforme a lo establecido en la Ley 336 de 1996, y obliga a sus beneficiarios a cumplir lo autorizado bajo las condiciones en él establecidas.

Para obtener el permiso de operación el interesado, directamente o a través de su representante, debe presentar al Ministerio de Transporte - Subdirección de Transporte -, previamente a la iniciación del servicio, la solicitud correspondiente de acuerdo con la naturaleza del servicio que pretenda prestar y cumpliendo con los requisitos señalados en esta Sección.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 36).

Artículo 2.2.3.2.6.2. Transporte mixto. El Ministerio de Transporte autorizará la prestación del servicio de transporte conjunto de pasajeros y carga una vez demostrada la disponibilidad de espacios para su adecuado transporte, siempre y cuando se reúnan las condiciones de seguridad necesarias, con base en el formato establecido para este fin.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 37).

Artículo 2.2.3.2.6.3. Carga peligrosa. Se entiende por carga peligrosa la descrita en el Manual de Seguridad y Sanidad Fluviales expedido por el Ministerio de Transporte.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 38).

Artículo 2.2.3.2.6.4. Excepción. Excepcionalmente el Ministerio de Transporte - Subdirección de Transporte -, podrá expedir permisos especiales y transitorios debidamente motivados en forma individual a un transportador fluvial privado para transportar carga propia que no sea del giro ordinario de su actividad económica.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 39).

Artículo 2.2.3.2.6.5. **Término de expedición.** El Ministerio de Transporte Subdirección de Transporte, dentro del término de treinta (30) días calendario contados a partir de la fecha de radicación de la solicitud respectiva, otorgará el permiso de operación en los diferentes servicios, mediante resolución motivada, previo el lleno total de los requisitos exigidos para cada servicio. Si la documentación está incompleta, se seguirá el procedimiento establecido en las normas vigentes que regulen el derecho de petición.

Cuando el servicio a prestar no esté sujeto a rutas e itinerarios predeterminados, el permiso se podrá otorgar directamente junto con la habilitación para operar como empresa de transporte.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 40).

Artículo 2.2.3.2.6.6. Vigencia del permiso de operación. El permiso de operación tendrá una vigencia de tres (3) años, contados a partir de la fecha de ejecutoria de la resolución que lo otorgó.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 41).

Artículo 2.2.3.2.6.7. Prórroga. Previa solicitud y con el cumplimiento de los requisitos para ello exigidos, el permiso de operación será prorrogado por el mismo término prescrito en el presente Capítulo.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 42).

Artículo 2.2.3.2.6.8. Requisitos para servicio público. Para obtener permiso de operación para prestar servicios de transporte fluvial público de pasajeros, carga o mixto, el interesado deberá cumplir con los siguientes requisitos:

1. Estar debidamente habilitado, a excepción de las empresas de transporte fluvial privado.

2. Disponer de embarcaciones de bandera colombiana, aptas para la prestación del servicio y provistas de su correspondiente patente de navegación, o presentar un plan de adquisición de las mismas en cumplimiento de lo dispuesto en el Capítulo 4 del Título 2 de la Ley 336 de 1996.

3. Indicar las rutas, horarios y frecuencias respectivos.

4. Si el servicio incluye transporte de pasajeros el solicitante debe presentar copia de la inspección practicada a la embarcación por la autoridad fluvial respectiva en la que se determine:

1. Aptitud para transporte de pasajeros.

2. Condiciones relativas a la seguridad de la vida humana en la vía fluvial.

3. Instalaciones y elementos básicos para la comodidad de los pasajeros.

4. Descripción de los equipos de radio comunicación y su estado de operabilidad, si la embarcación los requiere.

5. Copia de las pólizas de seguros, establecidas en la Sección 4 del presente Capítulo.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 43).

SECCIÓN 7

De la operación fluvial

Artículo 2.2.3.2.7.1. Obligación de reportar la carga. Cuando una embarcación recibe a bordo cualquier cargamento, deberá reportarlo a la autoridad fluvial respectiva. En caso que en el lugar de embarque no exista autoridad fluvial, el capitán, o quien haga sus veces, deberá presentar la documentación correspondiente en el primer puerto de recorrido de la embarcación en el que exista dicha autoridad fluvial.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 44).

Artículo 2.2.3.2.7.2. Permanencia en puerto. Cuando la embarcación se encuentre en puerto, la permanencia de tripulantes a bordo está sujeta al reglamento interno de trabajo y reglamentación fluvial vigente.

El capitán, o quien haga sus veces, al llegar a puerto, ordenará el turno de personal para maniobras normales y de emergencia. La empresa deberá mantener a bordo la conveniente dotación y responderá ante la autoridad fluvial por cualquier irregularidad en este servicio de la embarcación.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 45). **(Nota: Según el texto oficialmente publicado de este artículo, el mismo no coincide exactamente con el del artículo 45 del Decreto 3112 de 1997, referido.).**

Artículo 2.2.3.2.7.3. Requisitos para zarpar. Ninguna embarcación podrá salir de puerto en donde exista autoridad fluvial sin que ésta haya otorgado el correspondiente permiso de zarpe. Para su obtención se cumplirán los siguientes requisitos:

A. Para embarcaciones mayores:

1. Solicitud escrita.

2. Patente de navegación, tanto de la unidad propulsora como de las demás embarcaciones que conforman el convoy.

3. Certificado de inspección técnica y matrícula.

4. Licencias de los tripulantes relacionados en el rol de tripulación.

5. Sobordo de carga y conocimiento de embarque, expedido por la empresa de transporte fluvial, en los cuales se indique la cantidad aproximada de la carga a transportar.

6. Lista de rancho.

7. Diario de navegación.

8. Comprobante de pago de derechos por servicios.

B. Para embarcaciones menores:

1. Embarcaciones dedicadas al servicio público de pasajeros:

a) Solicitud escrita;

b) Patente de navegación;

c) Permiso de tripulantes;

d) Lista de pasajeros;

e) Comprobante de pago de derechos por servicios.

2. Embarcaciones dedicadas al transporte mixto:

a) Solicitud escrita;

b) Patente de navegación;

c) Permiso de los tripulantes;

d) Lista de pasajeros;

e) Lista de carga;

f) Diario de navegación;

g) Comprobante de pago de derechos por servicio.

Parágrafo 1°. El incumplimiento de la obligación anterior hará acreedor al capitán, o quien haga sus veces, de las sanciones establecidas en el Capítulo IX de la Ley 336 de 1996 y en la reglamentación que al respecto dicte el Ministerio de Transporte.

Cuando sea el armador, el agente fluvial o el representante legal de la empresa, quienes hayan ordenado al capitán, o a quien haga sus veces, salir del puerto sin la autorización de zarpe, aquéllos serán los responsables y se les impondrá las sanciones a que se refiere el inciso anterior.

Parágrafo 2°. Excepcionalmente y cuando una embarcación deba zarpar durante situaciones tales como vacancia dominical, horas nocturnas o días festivos, el capitán, o quien haga sus veces, deberá presentar los documentos a que hace referencia el presente artículo, el último día hábil anterior a la fecha de partida de la embarcación, ante la autoridad fluvial del primer puerto de arribo, la cual expedirá el permiso de zarpe.

El incumplimiento de lo establecido en este parágrafo, acarreará al infractor la imposición de las sanciones correspondientes.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 46).

Artículo 2.2.3.2.7.4. Zarpes especiales. La autoridad fluvial en cada jurisdicción, está autorizada para expedir zarpes especiales, tanto para embarcaciones mayores como para las menores, que podrán comprender varios viajes por un tiempo determinado y prudencial, cuando se trate de programas de turismo y de servicios especiales. Este zarpe especial tendrá esa exclusividad y no podrá otorgarse para embarcaciones de carga.

Parágrafo. El presente artículo será aplicable al zarpe de embarcaciones de pesca y deportivas.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 47).

Artículo 2.2.3.2.7.5. Itinerario especial. Cuando un convoy atraque en un puerto intermedio de su itinerario, requerirá permiso de zarpe de la autoridad fluvial para recoger botes cargados u otros que se tomen en dicho puerto.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 48).

Artículo 2.2.3.2.7.6. Permanencia en puerto. Cuando las embarcaciones atraquen para pernoctar, aprovisionarse o hacer reparaciones o maniobras, no requerirán tener permiso de zarpe, siempre y cuando no permanezcan por tiempo superior a cuarenta y ocho (48) horas; además, deberán dar previo aviso de estas circunstancias a la autoridad fluvial.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 49).

Artículo 2.2.3.2.7.7. Actividad portuaria fluvial. El Ministerio de Transporte, a través de las autoridades fluviales respectivas, será el encargado de coordinar y de determinar los lugares para atraque, zarpe, amarre, almacenamiento, reparación de embarcaciones, cargue y descargue y demás actividades fluviales de los usuarios del puerto.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 50).

Artículo 2.2.3.2.7.8. Utilización del muelle. El capitán o quien haga sus veces, está obligado a atracar la embarcación en el sitio dentro del muelle, asignado por la autoridad fluvial o portuaria competentes.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 51).

Artículo 2.2.3.2.7.9. Continuidad de la actividad portuaria. El cargue y descargue serán continuos y en lo posible mecánicos y se efectuarán con los equipos con que cuente el puerto, o que sean contratados.

Las variaciones en los horarios, las rutas y los turnos de cargue y descargue establecidos, deberán efectuarse proporcional y razonablemente por la autoridad fluvial o portuaria competentes, dando aviso a los capitanes de las embarcaciones afectadas; solamente por razones de calamidad pública, de emergencia o conveniencia para la economía nacional, debidamente comprobadas.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 52).

Artículo 2.2.3.2.7.10. Del convoy. Cuando en su convoy una embarcación transporte cargamentos para diversos puertos podrá dejar botes en los puertos intermedios para el cargue y descargue y para recogerlos al regreso. El transportador deberá mantener en el puerto, o dejar contratada, una unidad propulsora que ejecute las operaciones para que no haya entorpecimiento en las labores de los muelles. Si el transportador no lo hiciere, la autoridad fluvial podrá ejecutar la maniobra y cobrará el costo de la misma.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 53).

Artículo 2.2.3.2.7.11. Cargue y descargue. El cargue y el descargue en cualquier puerto serán independientes el uno del otro. Se realizará en turno de acuerdo con el orden de atraque y la presentación del diario de navegación y demás documentación ante la autoridad fluvial, portuaria o marítima competentes, según el caso, cuando llegue la unidad remolcadora con su convoy.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 54).

Artículo 2.2.3.2.7.12. Turnos. Aunque haya embarcaciones en turno de cargue o descargue y no pueda verificarse con éstas la operación respectiva habiendo muelle, equipos o personal disponible cuando no haya embarcaciones en turno, podrán ser cargados o descargados los botes de cualquier embarcación siempre que haya en puerto un representante de la empresa fluvial que asuma la responsabilidad de la operación y la carga, pero se suspenderá dicha operación tan pronto como cese el impedimento u otra embarcación adquiera legalmente el turno.

(Decreto 3112 de 1997, artículo 55).

CAPÍTULO 3

Trámite de solicitud de concesiones para el desarrollo de actividades portuarias previstas en las Leyes 1ª de 1991 y 1242 de 2008

Artículo 2.2.3.3.1. Campo de aplicación. El presente Capítulo regula lo relativo al procedimiento para el otorgamiento de las concesiones,

autorizaciones temporales, modificaciones a los contratos sobre bienes de uso público, para el desarrollo de las actividades portuarias, incluidas las actividades pesqueras industriales, conforme a lo previsto en las leyes 1 de 1991 y 1242 de 2008.

(Decreto 474 de 2015, artículo 1°).

Artículo 2.2.3.3.2. Competencia. Corresponde al Estado a través la Agencia Nacional de Infraestructura y la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena – Cormagdalena –, en las zonas de su jurisdicción, el otorgamiento de concesiones y demás trámites previstos en el artículo anterior.

(Decreto 474 de 2015, artículo 2°).

Artículo 2.2.3.3.3. Condiciones generales de la solicitud de contrato de concesión. La petición original y las alternativas si las hubiere deberán ajustarse a lo previsto por el artículo 9° de la Ley 1ª de 1991 y la actividad pesquera industrial a las disposiciones, regulaciones y políticas establecidas por la Autoridad Nacional de Acuicultura y Pesca - AUNAP, de conformidad con las regulaciones y normas vigentes sobre la materia, en especial lo dispuesto en la Ley 13 de 1990 o en aquellas normas que la modifiquen, adicionen o sustituyan.

(Decreto 474 de 2015, artículo 3°).

Artículo 2.2.3.3.4. Principios del procedimiento. Las entidades competentes deberán interpretar y aplicar las disposiciones que regulan los procedimientos previstos en el presente Capítulo, de conformidad con los principios consagrados en la Constitución Política, en leyes especiales y reglamentarias. Las actuaciones se adelantarán con sujeción a los principios del debido proceso, igualdad, imparcialidad, buena fe, moralidad, participación, responsabilidad, transparencia, publicidad, coordinación, eficacia, economía y celeridad.

Igualmente las entidades, en cumplimiento del artículo 65 de la Constitución Política, darán especial prioridad a los proyectos de infraestructura que desarrollen las actividades previstas en el citado artículo.

(Decreto 474 de 2015, artículo 4°).

SECCIÓN 1

Trámite de las concesiones

Artículo 2.2.3.3.1.1. Iniciativa. El trámite administrativo para el otorgamiento de concesiones portuarias, embarcaderos y autorizaciones temporales podrá iniciarse a solicitud de parte u oficiosamente por las entidades competentes.

(Decreto 474 de 2015, artículo 5°).

Artículo 2.2.3.3.1.2. Trámite. El trámite administrativo de la solicitud para otorgamiento de concesiones portuarias se inicia con la radicación de la petición de concesión ante la entidad competente, siempre que reúna los requisitos exigidos por el artículo 9° de la Ley 1ª de 1991 y los siguientes:

1. Para los puertos cuyo objeto es el servicio público o privado de importación o exportación de bienes.

1.1. Documentos mínimos del Estudio Técnico de la Solicitud:

1.1.1. Planos georreferenciados a escala legible, donde se identifiquen las zonas de uso público, las zonas públicas adyacentes y la infraestructura si la hubiere. La georreferencia debe hacerse a partir de puntos geodésicos o topográficos de la red MAGNA-SIRGAS, los cuales se encuentran materializados a través del territorio nacional, utilizando para tal fin las coordenadas suministradas por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi.

1.1.2. Un estudio de batimetría y los planos de esta sobre las zonas de maniobras respectivas tales como dársenas, profundidad de zona de atraque, y canal de acceso.

1.1.3. Diseños conceptuales a una escala donde se identifiquen claramente las áreas de los muelles, bodegas y patios; igualmente deben entregarse planos estructurales, procesos constructivos de los muelles, patios, bodegas y en general de toda la infraestructura portuaria que se va a construir.

1.1.4. Documentos sobre la descripción general del proyecto.

1.1.5. El estudio debe indicar el tipo de puerto que se va a construir, si es multipropósito o especializado en algún tipo de carga, cuál es el volumen de carga que va a movilizar y sus proyecciones, si el servicio será público o privado, presentando una propuesta sobre las tarifas de servicios.

1.1.6. Plan de conectividad de los potenciales terminales con las principales rutas terrestres, férreas y/o fluviales de comercio exterior e interior o directamente con los centros de producción y consumo que garantizarán la movilización de carga, en condiciones óptimas de accesibilidad.

1.1.7. Especificaciones de las zonas de uso público necesarias para el cálculo de la contraprestación portuaria, de conformidad con lo establecido en el Decreto 1099 de 2013 o aquellas normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan.

1.2. Documentos mínimos del Estudio Financiero de la solicitud:

1.2.1. Flujo caja libre en dólares constantes de los Estados Unidos de América, en medio físico y magnético, debidamente formulado, donde se incluyan ingresos, egresos e inversiones. Las contraprestaciones portuarias deberán ser incluidas como gastos, de conformidad con lo establecido en el Decreto 1099 de 2013 o aquellas normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan.

1.2.2. Rubro de Ingresos: el rubro de ingresos debe desagregarse así: tipo de carga a movilizar, volúmenes por tipo de carga a movilizar, tarifas por el uso de instalaciones a la carga y al operador, muellaje, almacenaje y otros ingresos portuarios, número de naves a atracar y sus características, porcentaje de carga a almacenar y tiempo de almacenaje discriminado en horas o días dependiendo del modelo a presentar y tiempo libre de almacenaje.

1.2.3. Rubro de Egresos: el rubro de egresos debe contener los costos y gastos propios de un proyecto portuario discriminando cada uno de ellos.

La contraprestación deberá incluirse en este rubro de conformidad con lo establecido en el Decreto 1099 de 2013 o aquellas normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan.

1.2.4. Rubro de Inversiones: las inversiones que se deben incluir en el flujo de caja libre, serán aquellas que se realicen en las zonas de uso público y que junto con los bienes fiscales entregados en concesión, deberán ser revertidas a la Nación al término del contrato. El rubro de inversiones debe tener un cronograma detallado con su ejecución a través del tiempo, donde se describan los capítulos de inversión con sus correspondientes ítems, es decir, debe especificar cuáles son las obras de infraestructura portuaria y cuáles son las obras marítimas, así como el suministro e instalación de equipos. Además se incluirá el anexo especial que contenga las especificaciones técnicas del plan de obras.

1.2.5. Para observar la coherencia del modelo se debe entregar con la petición un escenario macroeconómico con las variables que se estiman puedan influir en el mismo, por ejemplo inflación interna, inflación externa, devaluación de largo plazo, TRM (Tasa Representativa del Mercado) fin de año y promedio, PIB (Producto Interno Bruto), entre otros, de conformidad con lo establecido en el Decreto 1099 de 2013, o aquellas normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan.

1.3. Otros documentos de la solicitud:

1.3.1. Aportar la garantía a que se refiere el artículo 9 numeral 6 de la Ley 1 de 1991 y sus normas reglamentarias.

1.3.2. Anexar el Certificado de Existencia y Representación Legal. Si se trata de una persona jurídica, debe allegar con la petición el certificado de existencia y representación legal acreditando además las facultades para su actuación.

Si el peticionario no es Sociedad Portuaria, acompañará la promesa para constituir dicha sociedad, suscrita por el solicitante y los eventuales socios, con indicación de los aportes respectivos y con los requisitos exigidos por el Código de Comercio.

1.3.3. El solicitante deberá acreditar que dispone de los terrenos de propiedad privada aledaños necesarios para el desarrollo de la actividad para la cual se solicitó la concesión, acreditando el título del cual deriva dicha disposición.

2. Para puertos de servicio público o privado en vías fluviales y para actividades pesqueras industriales, madereras y bananeras:

2.1. Certificado de existencia y representación legal de la sociedad peticionaria o la promesa de contrato de sociedad en el evento de no haberse constituido esta.

2.2. Identificación y ubicación del inmueble que corresponde a los terrenos aledaños, acreditando su disposición.

2.3. Identificación de las zonas de uso público que se pretenden en concesión.

2.4. Identificación y especificación de la infraestructura existente en la zona de uso público, si la hubiere.

2.5. Descripción general del proyecto, identificando modalidad de operación, volúmenes de carga y especificaciones técnicas y financieras, incluyendo estas últimas inversiones, ingresos y egresos.

2.6. Información sobre si se prestará servicio público o este será privado.

2.7. Aportar la garantía en los términos del numeral 6 del artículo 9 de la Ley 1 de 1991.

2.8. Indicación del plazo para el cual se pretende la concesión.

2.9. Constancia de la publicación de que trata el artículo 2.2.3.3.1.3 del presente Decreto.

La solicitud deberá presentarse en medios físico y magnético, en original y seis (6) copias.

Parágrafo 1°. En caso de que la solicitud no reúna los requisitos previstos en el presente artículo, se requerirá al interesado por una sola vez para que complete su solicitud. El requerimiento interrumpirá los términos establecidos para que las entidades decidan. Si hecho el requerimiento el peticionario no da respuesta en el término de un (1) mes, contado a partir del día siguiente de la celebración de la audiencia pública, se ordenará el archivo del expediente mediante acto administrativo debidamente motivado.

Parágrafo 2°. La solicitud tendrá que radicarse ante la entidad competente dentro del mes siguiente a la fecha de la última publicación de que trata el numeral 9.8 del artículo 9° de la Ley 1ª de 1991.

Parágrafo 3. Una vez recibida la solicitud de concesión, la entidad competente deberá enviar por correo certificado a las autoridades de que trata el artículo 10 de la Ley 1ª de 1991 y a las demás autoridades que considere oportuno, teniendo en cuenta las normas y reglamentaciones vigentes sobre la materia, la copia de la solicitud de concesión, anunciándoles la fecha de la audiencia a la que hace referencia el mismo artículo.

(Decreto 474 de 2015, artículo 6°).

Artículo 2.2.3.3.1.3. Publicidad de la petición. El interesado en solicitar una concesión sobre bienes de uso público, deberá presentar ejemplares debidamente certificados de los cuatro (4) avisos publicados en dos (2) periódicos de circulación nacional. Las publicaciones deberán ser de dos (2) días distintos, con intervalos de diez (10) días hábiles entre cada publicación.

Los avisos deberán contener los datos a que se refieren los numerales 2, 3 y 4 del artículo 9° de la Ley 1ª de 1991.

Parágrafo. La entidad competente rechazará y ordenará devolver al peticionario la documentación, cuando no se alleguen las cuatro (4) publicaciones que se exigen, o éstas no se hubieren realizado dentro de los términos señalados, o no contengan la totalidad de los datos exigidos por la ley o que sean sustancialmente distintos de los contenidos en la solicitud, sin perjuicio que el solicitante pueda volver a presentar su solicitud con el lleno de los requisitos legales.

(Decreto 474 de 2015, artículo 7°).

Artículo 2.2.3.3.1.4. Intervención de terceros. Cualquier persona que acredite un interés puede oponerse a la solicitud o formular una petición alternativa dentro de los términos señalados en el artículo 10 de la Ley 1ª de 1991.

El plazo para formular oposiciones o formular propuestas alternativas se contará a partir de la última publicación efectuada por el peticionario dentro de los dos (2) meses siguientes a la fecha de la última publicación, y con el lleno de los requisitos previstos en el artículo 10 de la Ley 1 de 1991.

(Decreto 474 de 2015, artículo 8°).

Artículo 2.2.3.3.1.5. Audiencia pública. Transcurridos los dos (2) meses siguientes a la fecha de la última publicación, la entidad competente realizará la audiencia pública de que trata el artículo 10 de la Ley 1ª de 1991.

Las entidades competentes citarán a esta audiencia a las autoridades que por ley deban comparecer, a los solicitantes, a quienes hubieren presentado propuestas alternativas y a los terceros que hubieren presentado oposición o que a juicio de la entidad puedan estar directamente interesados en el resultado del trámite.

En esta audiencia pública el peticionario presentará a las autoridades y asistentes el proyecto de concesión que pretende desarrollar con todas sus implicaciones técnicas, jurídicas y financieras.

En esta audiencia las autoridades realizarán los requerimientos en forma verbal que consideren necesarios para conformar la solicitud de concesión, los cuales servirán de base para fijar las condiciones para el otorgamiento de la concesión.

Parágrafo. A partir del requerimiento efectuado en la audiencia de que trata este artículo, el peticionario contará con un término de un (1) mes para allegar la información requerida, término que podrá ser prorrogado por la autoridad competente de manera excepcional, hasta antes del vencimiento del plazo y por un término igual, previa solicitud del interesado, de conformidad con lo dispuesto en las normas vigentes que regulen el derecho de petición. En todo caso, la información que allegue el solicitante deberá ser exclusivamente la requerida y sólo podrá ser aportada por una única vez. En el evento que el solicitante allegue información diferente a la consignada en los requerimientos o la misma sea sujeta a complementos de manera posterior a la inicialmente entregada, la autoridad competente no considerará dicha información dentro del proceso de evaluación de la solicitud.

(Decreto 474 de 2015, artículo 9°).

Artículo 2.2.3.3.1.6. Fijación de las condiciones para otorgar la concesión portuaria. Cumplido el anterior procedimiento, se expedirá una resolución dentro de los cinco (5) meses siguientes a la fecha de presentación de la solicitud que indicará los términos en que se otorgará la concesión, acto administrativo que deberá contener un análisis de la petición y de todos sus documentos anexos, de los escritos de oposición, las consideraciones y decisión sobre las mismas, así como de las propuestas alternativas y de los conceptos de las autoridades. La parte resolutiva contendrá las disposiciones previstas en el artículo 12 de la Ley 1ª de 1991.

La resolución que indica los términos en los cuales se podrá otorgar la concesión se comunicará al peticionario, a las autoridades competentes y demás intervinientes.

(Decreto 474 de 2015, artículo 10).

Artículo 2.2.3.3.1.7. Oposición de las autoridades a la resolución de fijación de condiciones para otorgar la concesión portuaria. Dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la comunicación sobre la resolución a que se refiere el artículo anterior, las autoridades podrán oponerse a ella por motivos de legalidad o de conveniencia, conforme a lo previsto en el artículo 12 de la Ley 1ª de 1991 o la norma que la modifique, adicione o sustituya.

(Decreto 474 de 2015, artículo 11).

Artículo 2.2.3.3.1.8. Decisión negativa. En caso de que la petición no estuvieren conforme a la ley y al Plan de Expansión Portuaria, o tuviere impacto negativo ambiental o no se contemplen las obras necesarias para prevenirlo, o tuvieran inconvenientes cuya solución no sea posible, o la actividad resulte contraria a las disposiciones vigentes que regulen la actividad, o prosperaren las oposiciones propuestas, la entidad negará la solicitud de concesión. Esta decisión se adoptará por resolución motivada y se notificara al solicitante.

(Decreto 474 de 2015, artículo 12).

Artículo 2.2.3.3.1.9. Modificación en la etapa precontractual. Cuando el solicitante manifieste su interés de modificar la propuesta de concesión portuaria después de la expedición del acto administrativo de fijación de condiciones, el concedente verificará si se trata de una modificación que afecte lo establecido en los numerales 2, 3 y 4 del artículo 9° de la Ley 1ª de 1991. En dicho evento, el solicitante deberá dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 17 de la misma ley.

Si corresponde a un cambio que no afecte los numerales 2, 3 y 4 del artículo 9° de la Ley 1ª de 1991, la entidad concedente continuará con el trámite y se manifestará sobre ello en el acto administrativo de otorgamiento de la concesión.

Parágrafo. Si del análisis integral efectuado se establece que se trata de cambios en los factores determinantes de la concesión, entre ellos, menor valor de las inversiones o disminución de la contraprestación, se iniciará un nuevo trámite de concesión portuaria.

(Decreto 474 de 2015, artículo 13).

SECCIÓN 2

Oferta oficiosa de contratos de concesión

Artículo 2.2.3.3.2.1. Trámite cuando existe oferta oficiosa. La oferta oficiosa de que trata el artículo 13 de la Ley 1ª de 1991 se inicia con la previa consulta a las autoridades a las que se refiere el inciso segundo del artículo 10 de la misma Ley. Para ello, la entidad competente les remitirá un proyecto de la oferta con los datos generales de la propuesta y les concederá un plazo de veinte (20) días hábiles para que emitan su concepto.

Vencido el término anterior, si la entidad competente lo estima procedente o conveniente y previas las modificaciones que le llegare a introducir, expedirá una resolución de oferta de la concesión, la cual contendrá:

1. La descripción general de las condiciones de la concesión, su duración, ubicación del puerto a desarrollar, clase y tipo de puerto, bienes y volúmenes de carga, así como las contraprestaciones que se pagarán y los criterios de selección.

2. La indicación de que quienes estén interesados en formular propuestas, deberán presentar una garantía en la que se verifique el compromiso de constituir una sociedad portuaria en los términos del artículo 2.2.3.3.7.5 del presente decreto.

3. La orden de realizar las publicaciones de la resolución, en la forma prevista en el inciso 1° del artículo 13 de la Ley 1ª de 1991.

4. La fijación de los plazos para recibir los sobres que contengan las propuestas.

5. La orden para que al día siguiente de la expedición de la providencia se comunique la misma a las autoridades competentes y a las personas que tengan derechos reales sobre los predios de propiedad privada necesarios para otorgar la concesión ofrecida.

6. La citación a las autoridades competentes, a los titulares de derechos reales y a los proponentes, al acto público en el cual se abrirán los sobres y se leerán las oposiciones si las hubo. Este acto debe realizarse un mes después de la última publicación prevista en el artículo 13 de la Ley 1ª de 1991.

7. La orden de informar a las autoridades competentes la prohibición de modificar los avalúos catastrales de los predios a los que se refiere la concesión.

(Decreto 474 de 2015, artículo 14).

Artículo 2.2.3.3.2.2. Decisión en el trámite de oferta oficiosa. Presentadas las propuestas en la fecha prevista en la convocatoria y realizada la evaluación de estas, la entidad competente otorgará la concesión mediante resolución motivada, con base en los criterios y condiciones señalados en la convocatoria.

(Decreto 474 de 2015, artículo 15).

Artículo 2.2.3.3.2.3. Oposición de las autoridades en el trámite de oferta oficiosa. En caso que alguna de las autoridades no esté conforme con la resolución de otorgamiento podrá oponerse por escrito dentro de los diez (10) días siguientes a la expedición de la resolución.

Presentada oportunamente la oposición, la entidad consultará a las otras autoridades en relación con la oposición presentada, las cuales tendrán un plazo de cinco (5) días hábiles para pronunciarse al respecto. Dentro de los treinta (30) días siguientes a la presentación del escrito de oposición, hará una evaluación escrita de ella y la remitirá al Consejo Nacional de Política Económica y Social para que decida.

(Decreto 474 de 2015, artículo 16).

SECCIÓN 3

Otorgamiento de la concesión

Artículo 2.2.3.3.3.1. Otorgamiento formal de la concesión a petición de parte o por oferta oficiosa. La concesión portuaria se otorgará solo cuando se hayan cumplido los requisitos establecidos en el acto administrativo de fijación de condiciones, incluidos los trámites ante las autoridades ambientales y el acto administrativo que la otorga deberá expedirse de conformidad con lo dispuesto en el artículo 14 de la Ley 1ª de 1991.

En dicha providencia se señalará el plazo para suscribir el contrato de concesión y los requisitos esenciales que deberá reunir e igualmente se señalará el deber

de dar trámite a las licencias o permisos que fueren necesarios y la consideración que el proyecto deba ajustarse a estos.

Esta providencia se notificará en la forma prevista por la Ley 1437 de 2011 o en la norma que la modifique, complemente o sustituya.

(Decreto 474 de 2015, artículo 17).

Artículo 2.2.3.3.3.2. Requisitos de los contratos de concesión. Los contratos de concesión portuaria deberán contener:

1. Descripción exacta de la ubicación, linderos y extensión de los bienes de uso público otorgados en concesión, con su correspondiente plano de localización.

2. Descripción exacta de los accesos hasta dichos terrenos.

3. Descripción exacta del proyecto, sus especificaciones técnicas, sus modalidades de operación, los volúmenes y la clase de carga a que se destinará.

4. La forma en que se prestarán los servicios y los usuarios de la misma.

5. Descripción de las construcciones que se harán con indicación del programa para su construcción.

6. El señalamiento de las garantías constituidas y aprobadas por la entidad competente para el cumplimiento del contrato, construcción de las obras, adopción de medidas de protección ambiental impuestas por la autoridad correspondiente y responsabilidad civil.

7. Plazo de la concesión.

8. La obligación del concesionario de ceder gratuitamente a la Nación, y en buen estado de mantenimiento y operación, al término del contrato de concesión o de ser declarada la caducidad, , todas las construcciones e inmuebles por destinación que se encuentren habitualmente instalados en la zona de uso público objeto de la concesión.

9. La obligación del concesionario de pagar el monto de la contraprestación fijada, acorde con las fórmulas y metodología definidas en la política sobre contraprestaciones.

10. La obligación del concesionario de cumplir con lo dispuesto en el Plan de manejo ambiental y/o Licencia y/o Autorización ambiental que se le otorgue.

11. La obligación del concesionario de cumplir con los requerimientos que establezcan las autoridades para el inicio de la operación del puerto.

(Decreto 474 de 2015, artículo 18).

Artículo 2.2.3.3.3.3. Pérdida del derecho. Vencido el plazo para suscribir el contrato de concesión portuaria otorgada mediante resolución, sin que el beneficiario del otorgamiento haya cumplido con los requisitos señalados en dicho acto administrativo, se revocará este y se hará exigible la garantía de seriedad de la oferta.

Parágrafo. Este plazo podrá prorrogarse, por una sola vez y por el mismo término, siempre y cuando existan motivos que lo justifiquen y que sean debidamente calificados por la entidad competente que adelante el trámite.

(Decreto 474 de 2015, artículo 19).

Artículo 2.2.3.3.3.4. Iniciación de la ejecución del contrato de concesión. Suscrito y en firme el correspondiente contrato de concesión y aprobadas las garantías, el concesionario entrará a ocupar y a utilizar los bienes de uso público señalados, y a realizar las actividades propuestas dentro de los plazos estipulados.

(Decreto 474 de 2015, artículo 20).

Artículo 2.2.3.3.3.5. Modificación de los contratos de concesión. El procedimiento para la modificación de los contratos de concesión será el siguiente:

1. Quien solicite la modificación del contrato de concesión deberá publicar en un diario de circulación nacional un aviso que indique el objeto y alcance de la modificación y el valor aproximado de las nuevas inversiones a realizar.

En el evento que la modificación incluya la solicitud sobre zonas de uso público adicionales se describirán estas de conformidad con lo dispuesto en los numerales y 1.1.1. y 2.3 del artículo 2.2.3.3.1.2 del presente decreto.

2. Dentro de los dos (2) meses siguientes a la publicación, cualquier persona que tenga interés legítimo podrá oponerse a la solicitud de modificación.

3. Vencido el término para formular oposiciones, la entidad convocará a Audiencia Pública a quienes por Ley deban citarse para divulgar los términos y condiciones de la modificación.

4. La entidad competente aprobará o negará la solicitud de modificación previa decisión de su Consejo Directivo o su Órgano equivalente.

(Decreto 474 de 2015, artículo 21).

SECCIÓN 4

Trámite de las concesiones para embarcaderos y/o construcciones destinadas a la pesca industrial

Artículo 2.2.3.3.4.1. Solicitud de trámite para embarcaderos y/o construcciones destinadas a la pesca industrial. Cualquier persona natural o jurídica podrá solicitar el otorgamiento de una concesión portuaria para construir y operar embarcaderos y/o construcciones destinadas a la pesca industrial, si se acredita que ellos convienen al desarrollo económico social de la región y que los existentes no se adecuan al uso del peticionario, previo el trámite previsto en el presente Capítulo y la presentación de la siguiente documentación e información:

1. Identificación del solicitante.

2. Identificación de la zona de uso público que se pretende en concesión con su respectivo Plano topográfico.

3. Descripción del proyecto junto con sus especificaciones técnicas, modalidades de la operación, volúmenes y clase de carga o identificación del servicio cuando se trate de embarcaderos para uso de comunidades.

4. Estudio mediante el cual se acredite la conveniencia del embarcadero para el desarrollo económico y social de la región y que no resulta adecuado para el peticionario el uso de los puertos y embarcaderos existentes.

5. Plazo de la concesión que no podrá ser superior a dos (2) años.

6. La constancia de la publicación de la solicitud en los términos del artículo 2.2.3.3.1.3. del presente decreto.

(Decreto 474 de 2015, artículo 22).

Artículo 2.2.3.3.4.2. Términos para la decisión. Recibida la solicitud por la entidad competente, dispondrá de un plazo de quince (15) días para su estudio y evaluación, al cabo de los cuales deberá decidir mediante resolución motivada que será notificada al peticionario. Cuando no fuere posible resolver la solicitud en dicho plazo, se informará así al interesado, expresando los motivos de la demora y señalando a la vez la fecha en que se decidirá la petición.

(Decreto 474 de 2015, artículo 23).

Artículo 2.2.3.3.4.3. Prórroga de la concesión para embarcaderos. Quien pretenda solicitar la prórroga de los dos (2) años de concesión para embarcaderos tendrá que solicitarla con tres (3) meses de antelación al vencimiento de la misma, acreditando que las condiciones para el otorgamiento inicial se conservan. Si la solicitud no se hace dentro de este término, la entidad competente procederá a solicitar la reversión de las zonas de uso público y de la infraestructura que allí se encuentre habitualmente instalada.

(Decreto 474 de 2015, artículo 24).

Artículo 2.2.3.3.4.4. Reversión a la Nación. Al expirar el plazo por el cual se otorga la concesión, las construcciones levantadas en las zonas de uso público y los inmuebles por destinación que hagan parte de ellas, revertirán a la Nación. Es deber del beneficiario garantizar que las instalaciones se reviertan en buen estado de operación.

(Decreto 474 de 2015, artículo 25).

SECCIÓN 5

Autorizaciones temporales

Artículo 2.2.3.3.5.1. Otorgamiento de autorizaciones temporales. Sólo se otorgarán autorizaciones temporales a quienes teniendo un permiso o autorización para ocupar y utilizar en forma temporal y exclusiva los bienes de uso público, incluidas las construcciones e inmuebles por destinación que se hallen habitualmente instalados en dicha zona de uso público, se encuentren operando y desarrollando actividades portuarias, siempre y cuando hayan radicado previamente ante la entidad competente solicitud formal de concesión portuaria en los términos de los artículos 9° y 13 de la Ley 1ª de 1991 y en las condiciones establecidas en el presente Capítulo.

En ningún evento podrán otorgarse autorizaciones para ocupar y utilizar en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquellas y las construcciones e inmuebles por destinación que se encuentren habitualmente instalados en zonas de uso público donde no se estén desarrollando actividades portuarias previamente autorizadas.

Parágrafo 1°. La autorización para ocupar y utilizar en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquéllas y las construcciones e inmuebles por destinación que se encuentren habitualmente allí instalados, no le da otro derecho al autorizado que el de uso y goce durante

el término de la misma; por lo tanto dicha autorización no obliga a la entidad competente al otorgamiento de la concesión solicitada.

Parágrafo 2°. Por gozar de especial protección del Estado se otorgarán autorizaciones temporales a las sociedades que desarrollen actividades agrícolas, pecuarias, pesqueras industriales, forestales y agroindustriales, mientras tramitan solicitud de concesión sobre bienes de uso público donde existan construcciones e inmuebles por destinación que permitan la prestación inmediata de este servicio, siempre y cuando cuenten con la respectiva autorización temporal.

(Decreto 474 de 2015, artículo 26).

Artículo 2.2.3.3.5.2. Vigencia de las autorizaciones temporales. La vigencia de la autorización temporal que se otorgue será hasta por el término de un año (1).

La entidad competente podrá prorrogar la autorización temporal por un término igual al inicial, siempre y cuando el interesado haya radicado solicitud de prórroga de la autorización temporal un mes antes de su vencimiento. Si el peticionario no presenta su solicitud de prórroga dentro de este término, la entidad rechazará de plano la solicitud de prórroga.

Se entiende que la autorización temporal ha expirado cuando:

1. Se niega o rechaza la prórroga de la autorización temporal.

2. Se niega por las causales indicadas en los artículos 11 de la Ley 1ª de 1991 y 2.2.3.3.1.8 del presente decreto, la solicitud de concesión portuaria que presente el beneficiario de la autorización temporal.

3. La entidad competente suscriba el contrato de concesión portuaria, excepto si las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias de la concesión que se tramita, están ubicadas en zonas diferentes a las que se autorizan temporalmente, en los términos señalados en el inciso anterior de este artículo, y

4. No se pague oportunamente la contraprestación tasada por la autorización temporal.

(Decreto 474 de 2015, artículo 27).

Artículo 2.2.3.3.5.3. Reversión. Dentro de los noventa (90) días siguientes al vencimiento de la autorización temporal, el autorizado deberá revertir las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquellas y las construcciones e

inmuebles por destinación que se encuentren habitualmente allí instalados, en los términos establecidos en el artículo 8 de la Ley 1ª de 1991, sin que implique indemnización alguna a cargo de la Nación por los gastos en que el usuario incurra para adecuarlos o mantenerlos.

El estado de los bienes que se deben revertir, tiene que ser verificado por la entidad competente antes de llevarse a cabo el acta de reversión de los mismos. Si los bienes inmuebles por destinación y los equipos que hayan sido objeto de la autorización temporal llegasen a presentar daños o deterioros, se le requerirá al autorizado su reparación. La reparación deberá hacerse dentro de los dos (2) meses siguientes a la fecha de este requerimiento. Si el peticionario no repara los daños dentro del término señalado, la entidad competente tiene la obligación de hacer efectiva la póliza de cumplimiento que para el efecto se haya constituido.

Las mejoras necesarias de los bienes entregados que se requieran deberán ser autorizadas previamente por la entidad competente y no dará derecho al beneficiario a indemnización o reconocimiento alguno por parte de la Nación, además se revertirán en las mismas condiciones a que se refiere el artículo 8° de la Ley 1ª de 1991.

(Decreto 474 de 2015, artículo 28).

Artículo 2.2.3.3.5.4. Garantías. El beneficiario de la autorización temporal deberá presentar para su aprobación a la entidad competente, garantía única para el cumplimiento de las condiciones generales de la autorización temporal, garantía de responsabilidad civil extracontractual y garantía de pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones laborales del personal, de conformidad con lo dispuesto en el presente Capítulo y/o en la normatividad vigente para este efecto. Estas pólizas deben aprobarse antes de la expedición de la resolución que otorga la autorización temporal.

(Decreto 474 de 2015, artículo 29).

Artículo 2.2.3.3.5.5. Permiso ambiental. Al momento de otorgar la autorización temporal, el autorizado deberá tener vigente la licencia ambiental y/o el plan de manejo ambiental, expedidos por las respectivas autoridades competentes, además de contar con los permisos de las autoridades que así lo requieran.

(Decreto 474 de 2015, artículo 30).

Artículo 2.2.3.3.5.6. Documentos de la solicitud. Para obtener la autorización temporal de que trata el presente Capítulo, el interesado

directamente o a través de apoderado debe radicar en la entidad competente, petición formal de solicitud de autorización y en ella informar:

1. Número de radicado de la solicitud de concesión portuaria.

2. Número y fecha del acto administrativo mediante el cual se le otorgó el derecho de uso y goce de las zonas de uso público. Para este efecto deberá anexar los siguientes documentos:

2.1. Original del certificado de existencia y representación legal, expedido por la Cámara de Comercio con una fecha de expedición no mayor a tres (3) meses.

2.2. Certificación expedida por la autoridad ambiental competente de la vigencia de la licencia ambiental y/o plan de manejo ambiental, según el caso.

2.3. Garantía única para el cumplimiento de las obligaciones surgidas de la autorización temporal, garantía de responsabilidad civil extracontractual y garantía de pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones laborales del personal. Las garantías consistirán en pólizas expedidas por compañías de seguros legalmente autorizadas para funcionar en Colombia, en garantías bancarias y, en general, en los demás mecanismos de cobertura del riesgo autorizados por el reglamento.

2.4. Paz y salvo del Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, de la Superintendencia de Puertos y Transporte y del Alcalde de la localidad donde se desarrolla su actividad, respecto de las obligaciones derivadas del ejercicio de la misma y en especial del pago de contraprestación y tasa de vigilancia.

2.5. Constancia de las autorizaciones, licencias o permisos establecidos en las normas que regulan la actividad.

(Decreto 474 de 2015, artículo 31).

Artículo 2.2.3.3.5.7. Trámite. Recibida la solicitud por la entidad competente, esta dispondrá de un plazo de quince (15) días para su estudio y evaluación, al cabo de los cuales deberá decidir mediante resolución motivada que notificará al peticionario. Cuando no sea posible resolver la solicitud en este plazo, se debe informar al interesado, indicando los motivos de la demora y se señalará la fecha en que se dará respuesta.

La entidad competente tiene el deber de tomar la información presentada en la solicitud de la autorización temporal, para estudiar, evaluar y conceptuar sobre la viabilidad técnica, financiera y legal de la solicitud de autorización temporal.

Si la información o documentación que allegue el interesado con la solicitud de petición de concesión portuaria no es suficiente para decidir, se le requerirá en forma escrita y por una sola vez para que aporte lo que haga falta. Este requerimiento interrumpirá los términos establecidos para decidir.

Desde el momento en que el peticionario aporte nuevos documentos o informaciones con el propósito de satisfacer el requerimiento, se reanudarán los términos para decidir con base en la información y documentación que se posea para el efecto.

Se entenderá que el peticionario ha desistido de su solicitud de autorización temporal, si hecho el requerimiento de completar los requisitos, documentos o informaciones, no da respuesta en el término de un (1) mes. Acto seguido se archivará el expediente mediante acto debidamente motivado.

Parágrafo 1°. La solicitud de autorización temporal podrá ser negada si el peticionario no cumple los requisitos para su otorgamiento, o si el Ministerio de Transporte como máximo rector de la política portuaria nacional, considera en forma motivada que existen razones de política portuaria, conveniencia nacional u orden público, para negarla.

Parágrafo 2°. La entidad competente enviará fotocopia de la resolución con la cual se autorice la ocupación y utilización en forma temporal y exclusiva de las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquellas, incluidas las construcciones e inmuebles por destinación que se encuentren habitualmente instalados en dicha zona de uso público, a la autoridad ambiental respectiva, a la Superintendencia de Puertos y Transporte, al Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, al Alcalde de la localidad donde se ejecuta el proyecto, a la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional – DIMAR, a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales –DIAN y a las demás autoridades señaladas en el artículo 10 de la Ley 1ª de 1991.

(Decreto 474 de 2015, artículo 32).

SECCIÓN 6

Contraprestaciones y reversiones

Artículo 2.2.3.3.6.1. Contraprestación por zonas de uso público. La contraprestación por concepto de otorgamiento de concesión sobre zonas de uso público se determinará según las políticas y las metodologías vigentes al momento de otorgar la concesión.

(Decreto 474 de 2015, artículo 33).

Artículo 2.2.3.3.6.2. Contraprestación por infraestructura para los puertos fluviales destinados a actividades pesqueras industriales, madereras y bananeras. Los puertos y muelles de servicio público y privado pagarán por el uso de la infraestructura de propiedad de la Nación la contraprestación que determine el Gobierno Nacional por conducto del Ministerio de Transporte, como también las contraprestaciones por las concesiones para embarcaderos y cuyo objeto sea el desarrollo de las actividades pesqueras industriales, madereras y bananeras.

(Decreto 474 de 2015, artículo 34).

Artículo 2.2.3.3.6.3. Contraprestación por autorizaciones temporales. La contraprestación que pagará el beneficiario de una autorización temporal se calculará de conformidad con lo establecido en el último documento de política que haya establecido la metodología de contraprestación portuaria.

(Decreto 474 de 2015, artículo 35).

Artículo 2.2.3.3.6.4. Reversiones. Todas las construcciones e inmuebles por destinación que se encuentren habitualmente instaladas en las zonas de uso público objeto de concesión portuaria, concesión para embarcadero y autorización temporal, deberán ser revertidas a la Nación una vez finalicen o cesen los derechos de explotación de las zonas de uso público, de conformidad con el artículo 8 de la Ley 1ª de 1991.

Corresponderá a las autoridades concedentes establecer el procedimiento mediante el cual se llevará a cabo el trámite de reversión.

(Decreto 474 de 2015, artículo 36).

SECCIÓN 7

Garantías

Artículo 2.2.3.3.7.1. Garantías. En los contratos de concesión portuaria, concesión para embarcaderos y autorizaciones temporales, para actividades portuarias en áreas marítimas y fluviales, se deberán otorgar las garantías que a continuación se enuncian:

(i) la seriedad de los ofrecimientos, (ii) el cumplimiento de las obligaciones del contrato de concesión portuaria, cualquiera que sea su naturaleza, (iii) la responsabilidad extracontractual que pueda surgir para la administración y (iv) los demás riesgos a que se encuentre expuesta la administración.

(Decreto 474 de 2015, artículo 37).

Artículo 2.2.3.3.7.2. Clases de Garantías. Para el trámite de las solicitudes y con el fin de garantizar el cumplimiento de las obligaciones de que trata el artículo anterior, podrán otorgarse pólizas expedidas por compañías de seguros legalmente autorizadas para funcionar en Colombia, garantías bancarias a primer requerimiento o primera demanda y, en general, los demás mecanismos de cobertura del riesgo autorizados por las disposiciones reglamentarias aplicables para el efecto, siempre y cuando cumplan con las condiciones de idoneidad y suficiencia.

(Decreto 474 de 2015, artículo 38).

Artículo 2.2.3.3.7.3. Aspectos atinentes a las garantías de las autorizaciones temporales. Para la constitución de las garantías de las autorizaciones temporales, el valor comercial de los inmuebles por destinación, de la infraestructura construida o de los equipos a revertir a la Nación, según el caso, estará fundamentado en los correspondientes avalúos presentados por el solicitante, los cuales deberán ser realizados por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi, la entidad que haga sus veces o las personas naturales o jurídicas de carácter privado registradas y autorizadas por las lonjas de propiedad raíz del lugar donde se ubiquen los bienes objeto de la valoración, por una casa clasificadora, por peritos marítimos o por avaluadores, los cuales deberán cumplir con los requisitos que establezcan las disposiciones legales y normativas que les sean aplicables para el ejercicio.

(Decreto 474 de 2015, artículo 39).

Artículo 2.2.3.3.7.4. Garantía de seriedad de la solicitud de contrato de concesión portuaria. La garantía de seriedad de la solicitud de contrato de concesión portuaria debe cubrir la sanción derivada del incumplimiento de la solicitud, en los siguientes eventos:

1. La no constitución de una sociedad portuaria para el otorgamiento de la concesión.

2. La no suscripción del contrato sin justa causa, en los términos establecidos en la resolución de otorgamiento.

3. La falta de presentación por parte del concesionario portuario de la garantía de cumplimiento establecida en el contrato de concesión portuaria.

Esta garantía tendrá carácter sancionatorio y el valor amparado no podrá ser inferior al tres por ciento (3%) del valor del plan de inversión que se propone ejecutar de acuerdo con la solicitud y su valor se establecerá en dólares de los Estados Unidos de América liquidados en moneda colombiana, a la tasa

representativa del mercado - TRM del día de la expedición o en la moneda que se establezca para el pago de la contraprestación.

La vigencia inicial de la garantía será como mínimo de dos (2) años contados a partir de la presentación de la solicitud y deberá ser prorrogada hasta por dos (2) años más, en el evento que no se haya otorgado la concesión dentro de dicho período. Vencidos los términos anteriores sin que se haya otorgado la concesión, el solicitante deberá constituir una nueva garantía de seriedad.

Esta garantía deberá ser presentada de forma simultánea con la respectiva solicitud y mantenerse vigente durante el tiempo que dure el trámite.

Parágrafo. La vigencia inicial de la garantía de seriedad de solicitud de concesión para un embarcadero será como mínimo de seis (6) meses contados a partir de la presentación de la solicitud y deberá ser prorrogada hasta por seis (6) meses más, en el evento que no se haya otorgado la concesión para embarcadero dentro de dicho período. Vencidos los términos anteriores sin que se haya otorgado la concesión para embarcadero, el solicitante deberá constituir una nueva garantía de seriedad. Esta garantía deberá ser presentada de forma simultánea con la respectiva solicitud y mantenerse vigente durante el tiempo que dure el trámite.

(Decreto 474 de 2015, artículo 40).

Artículo 2.2.3.3.7.5. Garantía de cumplimiento de las obligaciones generales de los contratos de concesión portuaria, concesiones para embarcaderos y autorizaciones temporales sobre zonas de uso público marítimas y fluviales. En zonas de uso público marítimas y fluviales, los beneficiarios de contratos de concesión portuaria, concesión para embarcaderos y autorización temporal deberán otorgar garantía que ampare a la Nación, a través de la entidad concedente, al Instituto Nacional de Vías-INVIAS, a la Superintendencia de Puertos y Transporte y al municipio o distrito donde opere el puerto o el embarcadero, de los perjuicios que se deriven del incumplimiento de las obligaciones surgidas del contrato de concesión o autorización.

Esta garantía se otorgará para las concesiones portuarias y concesiones para embarcaderos por el tres por ciento (3%) del valor del plan de inversión aprobado, sin que en ningún caso, ésta pueda ser inferior a 100 salarios mínimos mensuales legales vigentes.

Esta garantía se otorgará para las autorizaciones temporales por el tres por ciento (3%) del valor comercial de los inmuebles por destinación y de la infraestructura construida en la zona de uso público, donde funcione el puerto, muelle o embarcadero, sin que en ningún caso, ésta pueda ser inferior a 100 salarios mínimos mensuales legales vigentes.

El valor asegurado se establecerá en dólares de los Estados Unidos de América, liquidados en moneda colombiana a la tasa representativa del mercado -TRM del día de su expedición o en la moneda que se establezca para el pago de la contraprestación.

La vigencia de la garantía será como mínimo igual al plazo de los contratos de concesión portuaria, concesión para embarcadero o autorización temporal y seis (6) meses más, y en caso de prórroga del plazo o modificación de los contratos, la misma deberá ser prorrogada o reajustada.

La mencionada garantía en todos los casos deberá cubrir el pago de las multas y la cláusula penal.

Adicionalmente dentro de la garantía de cumplimiento deben cubrirse los siguientes amparos:

a) Garantía de pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones laborales este amparo tendrá por objeto garantizar el pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones del personal que el concesionario vincule para la ejecución del contrato.

El valor asegurado de la garantía de pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones laborales de las concesiones portuarias, concesiones para embarcaderos y autorizaciones temporales será como mínimo del cinco por ciento (5%) del valor total de la contraprestación. La garantía se otorgará en dólares de los Estados Unidos de Norteamérica, liquidados en moneda colombiana a la tasa representativa del mercado - TRM del día de su expedición, o en la moneda que se establezca para el pago de la contraprestación. Esta garantía tendrá una vigencia igual al término de duración del contrato de concesión portuaria, concesión para embarcadero o autorización temporal y tres (3) años más.

b) Garantía de calidad de mantenimiento de las construcciones e inmuebles por destinación. Por medio de la cual los beneficiarios de concesiones portuarias y concesiones para embarcaderos garantizan a la Nación, a través de la entidad concedente, la calidad de mantenimiento que se hubiera efectuado en las obras ejecutadas en la zona de uso público y en los inmuebles por destinación. El valor de esta garantía será del cinco por ciento (5%) del valor de los bienes a revertir que hayan sido objeto de labores de mantenimiento, sin que en ningún caso ésta pueda ser inferior a cien (100) salarios mínimos mensuales legales vigentes. La vigencia de esta cobertura será de dos (2) años contados a partir de la suscripción del acta de reversión. El valor asegurado de la garantía de calidad de mantenimiento de las construcciones e inmuebles por destinación se expresará en dólares de los Estados Unidos de Norteamérica, liquidados en

moneda colombiana a la tasa representativa del mercado TRM del día de su expedición o en la moneda que se establezca para el pago de la contraprestación.

c) Garantía de estabilidad y calidad de las obras. Por medio de este amparo los beneficiarios de concesiones portuarias y concesiones para embarcadero garantizan a la Nación, a través de la entidad concedente, la estabilidad de la obra construida en zona de uso público. El valor de esta garantía será del cinco por ciento (5%) del valor de la obra construida, sin que en ningún caso ésta pueda ser inferior a (100) salarios mínimos mensuales legales vigentes. La vigencia de esta cobertura será de cinco (5) años contados a partir de la fecha de finalización de la obra, situación que será certificada por escrito por el concesionario a la entidad concedente, la cual deberá avalar dicha circunstancia. El valor asegurado de la garantía de estabilidad de la obra se expresará en dólares de los Estados Unidos de Norteamérica, liquidados en moneda colombiana a la tasa representativa del mercado - TRM del día de su expedición o en la moneda que se establezca para el pago de la contraprestación.

(Decreto 474 de 2015, artículo 41).

Artículo 2.2.3.3.7.6. Póliza de seguro de responsabilidad civil extracontractual. Por medio de la cual los beneficiarios de contratos de concesión portuaria, concesión para embarcaderos y autorizaciones temporales amparan a la Nación, a través de las entidades que las otorgan, frente al pago de indemnizaciones que llegaren a ser exigibles como consecuencia de daños causados a terceros. El valor asegurado del seguro de responsabilidad civil extracontractual para contratos de concesión portuaria y concesión para embarcaderos será como mínimo del diez por ciento (10%) del valor total del plan de inversión aprobado. El valor asegurado del seguro de responsabilidad civil extracontractual de las autorizaciones temporales, será como mínimo del diez por ciento (10%) del valor comercial de los inmuebles por destinación y de la infraestructura construida en zona de uso público. El valor asegurado de la póliza de seguro de responsabilidad civil extracontractual se expresará en dólares de los Estados Unidos de Norteamérica, liquidados en moneda colombiana a la tasa representativa del mercado - TRM del día de su expedición o en la moneda que se establezca para el pago de la contraprestación. Esta póliza tendrá una vigencia igual al término de duración de los contratos de concesión portuaria, concesión para embarcaderos y autorización temporal.

(Decreto 474 de 2015, artículo 42).

Artículo 2.2.3.3.7.7. Aceptación de las garantías por vigencias. En el caso de las concesiones cuyo plazo sea superior a cinco (5) años, la entidad podrá aceptar que las garantías sean otorgadas por vigencias de cinco (5) años cada una. En tal evento, antes del vencimiento de cada vigencia, el beneficiario de la concesión está obligado a aportar para aprobación, la prórroga de dichas

garantías o unas garantías nuevas, que amparen el cumplimiento de las obligaciones en la vigencia subsiguiente. Si el garante de una de las vigencias decide no continuar garantizando la siguiente vigencia, deberá informarlo por escrito al beneficiario de la concesión y a la entidad otorgante de la misma, con seis (6) meses de anticipación a la fecha de vencimiento de la garantía correspondiente y en caso de no dar aviso quedará obligado a garantizar la siguiente vigencia. Lo anterior, sin perjuicio que los beneficiarios de las concesiones deban garantizar el plazo total de las mismas, para lo cual deberán mantener vigente durante toda la ejecución y liquidación de la concesión las garantías que amparen las obligaciones. En caso de incumplimiento de la obligación de prorrogar u obtener las garantías para cualquiera de las etapas del contrato, el beneficiario de la concesión quedará sujeto a las sanciones previstas en la ley, no pudiendo ser afectada la garantía de la etapa inmediatamente anterior, en lo que tiene que ver con dicha obligación.

(Decreto 474 de 2015, artículo 43).

Artículo 2.2.3.3.7.8. Aprobación de las garantías. Antes del inicio de ejecución del contrato de concesión portuaria, concesión para embarcadero y autorización temporal, la entidad contratante aprobará las garantías siempre y cuando reúnan las condiciones legales y reglamentarias propias de cada garantía, sean suficientes e idóneas y amparen los riesgos establecidos para cada caso.

(Decreto 474 de 2015, artículo 44).

Artículo 2.2.3.3.7.9. Devolución de la garantía de seriedad de la solicitud. Una vez quede en firme el acto administrativo que resuelve en forma negativa una solicitud para concesión portuaria y concesión para embarcadero, previa solicitud escrita de la persona que haya realizado el ofrecimiento, la entidad devolverá la garantía de seriedad de la solicitud.

(Decreto 474 de 2015, artículo 45).

Artículo 2.2.3.3.7.10. Efectividad de las garantías. Cuando se presente alguno de los eventos constitutivos de incumplimiento cubiertos por las garantías previstas en este Capítulo, la entidad procederá a hacerlas efectivas, mediante la expedición de acto administrativo, a excepción del seguro de responsabilidad civil extracontractual, el cual surtirá el trámite que por regla general corresponde a los seguros de daños.

Para efectos de reclamar la garantía bancaria, el siniestro se entenderá acaecido con la expedición del acto administrativo que declara el incumplimiento de las obligaciones contractuales o cualquiera de los eventos constitutivos de incumplimiento de la seriedad de los ofrecimientos hechos y será efectiva a

primer requerimiento o primera demanda, cuando el acto administrativo en firme se ponga en conocimiento del establecimiento de crédito.

(Decreto 474 de 2015, artículo 46).

Artículo 2.2.3.3.7.11. Modificación de las garantías. Los beneficiarios de concesión portuaria, concesión para embarcadero y autorización temporal deberán restablecer el valor de las garantías cuando éste se haya visto reducido por reclamaciones de la entidad otorgante y en cualquier evento en que se adicione el valor del contrato, se prorrogue su término, se modifique o haya variación en los valores que sirvieron de base para la determinación del valor de la garantía.

(Decreto 474 de 2015, artículo 47).

Artículo 2.2.3.3.7.12. Aspectos no regulados. En los aspectos no contemplados en el presente Capítulo se seguirá lo dispuesto en el Decreto 1510 de 2013, o la norma que lo modifique, adicione, sustituya o compile.

(Decreto 474 de 2015, artículo 48).

SECCIÓN 8

Disposiciones varias

Artículo 2.2.3.3.8.1. Requisitos de los actos administrativos. Los actos administrativos que se expidan con ocasión del trámite de otorgamiento de concesiones de que trata el presente Capítulo, se sujetarán en su forma y requisitos de notificaciones a lo dispuesto en la Ley 1437 de 2011 o en las normas que la modifiquen, complementen o sustituyan.

(Decreto 474 de 2015, artículo 49).

Artículo 2.2.3.3.8.2. Saneamiento del trámite. Si durante los trámites que se indican en el presente Capítulo se encontrare que se ha pretermitido alguno de los requisitos exigidos, deberá ordenarse su cumplimiento o corrección en todos los casos en que no se hubiera incurrido en una causal de nulidad absoluta.

Así mismo, las resoluciones de fijación de condiciones, otorgamiento y los contratos de concesión pueden ser aclaradas cuando incurran en errores de forma.

También podrá ser adicionada la resolución de otorgamiento de que trata el artículo 2.2.3.3.2.2 del presente Decreto, cuando en virtud del trámite de oferta

oficiosa el beneficiario de esta, estuviera obligado a presentar estudios, diseños, planos e identificación de inversiones definitivos.

(Decreto 474 de 2015, artículo 50).

Artículo 2.2.3.3.8.3. Publicidad del procedimiento. Las entidades competentes, deberán publicar los trámites de que trata el artículo 2.2.3.3.1 del presente Decreto, en la página web de la entidad.

(Decreto 474 de 2015, artículo 51).

Artículo 2.2.3.3.8.4. Régimen de transición. Las actuaciones del trámite de solicitudes de concesión portuaria, de concesión para embarcaderos, autorizaciones temporales y modificaciones de contratos que estuvieren iniciadas con anterioridad al 17 de marzo de 2015, se regirán por la normatividad vigente al tiempo de su iniciación, pero las etapas que no se hubieren surtido, se adelantarán según lo previsto en este capítulo.

(Decreto 474 de 2015, artículo 52).

CAPÍTULO 4

Condiciones, obligaciones y responsabilidades para la modificación de los contratos de concesión portuaria para el manejo de hidrocarburos, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 61 de la Ley 1682 de 2013

Artículo 2.2.3.4.1. Objeto. El presente Capítulo fija las condiciones, obligaciones y responsabilidades que deben cumplir los titulares de los contratos de concesión portuaria de servicio privado existentes que manejen hidrocarburos y que estén interesados en prestar servicios portuarios a los agentes del sector de hidrocarburos con los que no tengan vinculación jurídica o económica, en los términos del artículo 61 de la Ley 1682 de 2013.

(Decreto 119 de 2015, artículo 1º).

Artículo 2.2.3.4.2. Solicitud. Los titulares de los contratos de concesión portuaria a los que se refiere el presente Capítulo, interesados en prestar los servicios portuarios a agentes del sector de hidrocarburos no vinculados jurídica o económicamente, deben presentar ante la autoridad competente una solicitud de modificación del contrato que será aprobada previo cumplimiento de las condiciones, obligaciones y responsabilidades reglamentadas en el presente Capítulo.

(Decreto 119 de 2015, artículo 2°).

Artículo 2.2.3.4.3. Condiciones. Para aprobar la solicitud de prestación de los servicios portuarios a los que se refiere el presente Capítulo debe verificarse el cumplimiento de las siguientes condiciones:

1. Que el contrato de concesión portuaria de servicio privado para el manejo de hidrocarburos se encuentre vigente.

2. Que la solicitud se suscriba por el representante legal de la sociedad portuaria titular del contrato de concesión o su apoderado.

3. Que al menos un agente del sector de hidrocarburos, no vinculado jurídica o económicamente al concesionario, haya solicitado por escrito la prestación de los servicios, y en ella exprese que se sujeta a lo dispuesto en el reglamento de condiciones técnicas de operación establecido para la prestación de los servicios a cargo del concesionario o sociedad portuaria.

4. Que en los puertos públicos de la zona portuaria no se cuente con la capacidad y disponibilidad logística y técnica para movilizar hidrocarburos, en los términos en que el tercero no vinculado jurídica o económicamente lo haya solicitado.

5. Que las tarifas y la prestación del servicio a los agentes del sector de hidrocarburos no vinculados jurídica o económicamente se sujeten a las normas que regulan el servicio público portuario.

6. Que se respeten los acuerdos o contratos existentes y se garantice el derecho de preferencia de acceso y uso, de que trata el artículo 60 de la Ley 1682 de 2013.

(Decreto 119 de 2015, artículo 3º).

Artículo 2.2.3.4.4. Autorización. La entidad concedente debe resolver la solicitud mediante acto administrativo, dentro de los dos (2) meses siguientes a su radicación.

El acto administrativo de autorización debe establecer las obligaciones, los derechos y las responsabilidades que serán incorporadas, suprimidas, modificadas o sustituidas en el respectivo contrato de concesión.

De igual forma, determinará la vigencia de la autorización de conformidad con la solicitud, que no podrá exceder de cinco (5) años desde el momento de su otorgamiento y que en todo caso no podrá exceder la vigencia del contrato de concesión.

La autorización podrá ser prorrogada antes de su vencimiento y a solicitud del concesionario, previa acreditación de las condiciones establecidas en el artículo 2.2.3.4.3 del presente decreto, por períodos iguales o inferiores al de la solicitud inicial. Una vez ejecutoriado el acto administrativo, la entidad concedente convocará al concesionario para que suscriba la modificación contractual pertinente.

En el evento que el concesionario requiera realizar obras o inversiones adicionales a las contempladas en el contrato de concesión portuaria, deberá cumplir con la normatividad vigente y lo establecido en el contrato de concesión y/o las prórrogas del mismo.

La autorización se mantendrá vigente dentro del plazo por ella señalado siempre que se conserven durante su período las condiciones que le dieron origen, con excepción de la señalada en el numeral 4 del artículo 2.2.3.4.3 del presente Decreto, que se valorará únicamente al momento de conferir la autorización inicial o cualquiera de sus prórrogas, según corresponda.

Parágrafo. Durante la vigencia de la autorización de que trata el presente artículo o de sus prórrogas, el titular de la concesión portuaria deberá continuar empleando la capacidad de las instalaciones y bienes dados en concesión para el manejo de su producción o la de sus vinculados jurídicos o económicos, conforme a los términos de la concesión otorgada, de modo que no se desnaturalice el tipo de servicio privado autorizado en el momento de la concesión. Esta situación deberá ser constatada por la entidad concedente.

Para tal efecto, el concesionario deberá informar trimestralmente a la entidad concedente los volúmenes movilizados en ese período, discriminando la carga propia de la carga de terceros no vinculados jurídica o económicamente con este. Cuando de los informes se evidencie la desnaturalización del servicio privado autorizado de que trata el inciso anterior por el término de seis (6) meses continuos, previa observancia del debido proceso, la entidad concedente deberá revocar en cualquier momento la autorización conferida al titular de la concesión para la prestación de servicios a terceros no vinculados jurídica o económicamente.

Lo anterior, sin perjuicio de las medidas legales y contractuales que procedan por posible incumplimiento del contrato de concesión, y del ejercicio de las facultades de supervisión por parte de la entidad concedente y de las autoridades de inspección, vigilancia y control.

(Decreto 119 de 2015, artículo 4°).

Artículo 2.2.3.4.5. Obligaciones. En el acto administrativo que concede la autorización para la prestación de los servicios portuarios a los que se refiere el presente Capítulo, se consignarán las siguientes obligaciones:

1. Cumplir las condiciones, obligaciones y responsabilidades que se fijen en el acto administrativo que lo autoriza.

2. Presentar a la Superintendencia de Puertos y Transporte, cuando las adopte o modifique, las tarifas correspondientes a la autorización. La Superintendencia de Puertos y Transporte tendrá un plazo máximo de dos (2) meses para emitir su pronunciamiento y solo hasta ese momento, de ser procedente, podrán ser cobrabas.

3.Presentar a la Superintendencia de Puertos y Transporte, dentro de los primeros quince (15) días de la respectiva vigencia fiscal, un informe consolidado de los volúmenes de carga movilizada dentro del año inmediatamente anterior, discriminando la carga propia de la de los agentes del sector de hidrocarburos no vinculados jurídica o económicamente.

4. Ajustar las garantías otorgadas en virtud del contrato de concesión conforme se le requiera.

5. Pagar una contraprestación adicional a la prevista en el contrato de concesión en favor del Estado, por los servicios portuarios que preste a agentes del sector de hidrocarburos no vinculados jurídica o económicamente, de conformidad con la metodología del Documento Conpes 3744 de 2013 adoptado mediante el Decreto 1099 de 2013, exclusivamente en su componente variable.

6. Las demás obligaciones que de acuerdo con la especialidad de la autorización resulten pertinentes.

Parágrafo. La autorización que se otorgue al concesionario no lo exime de cumplir con las obligaciones contenidas en el contrato de concesión portuaria, y en ningún caso modificará el esquema de asignación de riesgos del contrato de concesión portuaria.

(Decreto 119 de 2015, artículo 5º).

Artículo 2.2.3.4.6. Responsabilidades. El titular del contrato de concesión portuaria de servicios privados autorizado para prestar los servicios de que trata este Capítulo será responsable ante las autoridades y frente a terceros por la prestación de los mismos.

(Decreto 119 de 2015, artículo 6°).

Artículo 2.2.3.4.7. Protección a la libre competencia. Con el fin de proteger la libre competencia y en virtud del principio de coordinación, la Superintendencia de Puertos y Transporte deberá informar a la Superintendencia de Industria y Comercio sobre las conductas por parte de los titulares de la concesión portuaria que puedan distorsionar el mercado para extraer de manera ilegítima rentas de los usuarios y/o excluir a los competidores del mercado, y en general, todas aquellas que puedan tener incidencia sobre la libre competencia.

(Decreto 119 de 2015, artículo 7°).

CAPÍTULO 5

Criterios para determinar el cobro de las contraprestaciones por concepto de las concesiones portuarias, sobre los activos entregados a las Sociedades Portuarias Regionales de Barranquilla, Santa Marta y Buenaventura.

Artículo 2.2.3.5.1. Criterios para fijar el valor de las contraprestaciones por la zona de uso público y por los activos entregados en concesión. El nuevo valor de la contraprestación que deben pagar las Sociedades Portuarias Regionales de Barranquilla, Santa Marta y Buenaventura, en el evento de llegar a ser modificados los contratos de concesión portuaria para explotar la zona de uso público y la infraestructura de propiedad de la Nación, se determinará así:

$$Cti = MAX (0{,}175*IPi; 0{,}175*Ipi + 0{,}275*(IRi-IPi))$$

Donde:

Cti: es la contraprestación por la explotación de la zona de uso público e infraestructura para un determinado año (año i) y corresponde al mayor valor resultante de las siguientes operaciones.

- 0,175*IPi

- 0,175*IPi+0,275*(IRi-Pi)

Donde:

IPi: son los ingresos brutos portuarios proyectados del concesionario para el año "i" según lo determinado en la resolución modificatoria de la concesión de las Sociedades Portuarias Regionales de Barranquilla, Santa Marta y Buenaventura emitida por la entidad competente y comprende los siguientes conceptos:

- Muellaje.

• Uso de las instalaciones a la carga.

• Uso de instalaciones al operador portuario, sea o no prestado el servicio por la

Sociedad Portuaria.

• Almacenamiento.

IRi: son los Ingresos brutos portuarios reales del concesionario para el año "i" según sus registros financieros y comprenden los siguientes conceptos:

• Muellaje.

• Uso de las instalaciones a la carga.

• Uso de instalaciones al operador portuario, sea o no prestado el servicio por la Sociedad Portuaria.

• Almacenamiento.

0,175 = Coeficiente de recaudo de los ingresos brutos portuarios proyectados del concesionario.

0,275 = Coeficiente de recaudo de los ingresos brutos reales portuarios que excedan los ingresos brutos portuarios proyectados del concesionario.

Cuando los ingresos brutos portuarios reales sean menores a los ingresos brutos portuarios proyectados, el valor de la contraprestación se pagará multiplicando los ingresos brutos proyectados por el 0,175. En el evento que el menor valor de los ingresos brutos portuarios reales respecto de los ingresos brutos portuarios proyectados del concesionario sea la consecuencia de la disminución de las tarifas ponderadas reales, respecto de las tarifas ponderadas proyectadas, se multiplicará la tarifa ponderada real por la carga proyectada, y sobre el valor resultante se aplicará el 0,175.

Los ingresos brutos proyectados del concesionario y reales portuarios se determinan de la siguiente manera.

$$Ii = (A \times Cg) + (B \times Cc)$$

Donde:

Ii: es el monto en dólares para un determinado año de los ingresos brutos portuarios proyectados o ingresos brutos reales del concesionario según sea el caso.

A: es la tarifa ponderada para muellaje, uso de instalaciones a la carga, uso de las instalaciones al operador portuario y almacenamiento, referidos a la carga general y la carga a granel.

Cg: es el volumen de toneladas movilizada de carga general y carga a granel durante el período año i.

B: es la tarifa ponderada para muellaje, uso de instalaciones a la carga, uso de las instalaciones al operador portuario y almacenamiento para la carga contenerizada.

Cc: es el número de TEUS movilizados durante el año i.

(Decreto 1873 de 2008, artículo 1°).

Artículo 2.2.3.5.2. Forma de pago de la contraprestación. La contraprestación determinada de conformidad con los criterios adoptados mediante el presente Capítulo corresponde a anualidades vencidas que se pagará por semestres vencidos, utilizando para tal efecto una tasa de actualización del 12% anual y se aplicará en cada contrato en particular, a partir del día siguiente de aquel en que expire el plazo del contrato original suscrito con las Sociedades Portuarias Regionales a las que se refiere este Capítulo.

(Decreto 1873 de 2008, artículo 2°).

Artículo 2.2.3.5.3. Moneda de pago. Las contraprestaciones serán liquidadas en dólares de los Estados Unidos de Norteamérica y deberán pagarse de conformidad con lo establecido en la Resolución Externa número 8 de 2000 del Banco de la República y las demás normas que la modifiquen y adicionen y lo estipulado en los contratos de concesión.

(Decreto 1873 de 2008, artículo 3°).

Artículo 2.2.3.5.4. Distribución de la contraprestación. La contraprestación obtenida con base en los criterios fijados en el presente Capítulo, se distribuirá de conformidad con lo previsto en la ley.

(Decreto 1873 de 2008, artículo 4°).

TÍTULO 4

TRANSPORTE FÉRREO

CAPÍTULO 1

Disposiciones generales

Artículo 2.2.4.1.1. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente Capítulo se aplicarán integralmente al servicio público de transporte ferroviario de carga y pasajeros, de acuerdo con lo establecido en la Ley 336 de 1996.

(Decreto 3110 de 1997, artículo 1°).

Artículo 2.2.4.1.2. Radio de acción. La actividad de transporte ferroviario se prestará en el ámbito nacional e internacional a través de empresas de transporte legalmente constituidas de acuerdo con las disposiciones colombianas.

(Decreto 3110 de 1997, artículo 3°).

Artículo 2.2.4.1.3. Aplicación de acuerdos o tratados internacionales. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo anterior, el transporte ferroviario internacional cumplirá con los términos y condiciones previstos en los acuerdos o tratados internacionales aplicables.

(Decreto 3110 de 1997, artículo 4°).

Artículo 2.2.4.1.4. Autoridad competente. Le corresponde al Ministerio de Transporte como organismo rector del sector, definir la política integral de transporte en el modo ferroviario en Colombia y planificar, regular y controlar el cumplimiento de la misma.

Le corresponde al Instituto Nacional de Vías - INVIAS y a la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, o a las entidades que hagan sus veces, ejecutar la política del Estado en esta materia, en las vías férreas de su respectiva competencia.

(Decreto 3110 de 1997, artículo 5°).

CAPÍTULO 2

Habilitación y operación

Artículo 2.2.4.2.1. Habilitación. De conformidad con lo establecido en el artículo 11 de la Ley 336 de 1996, la habilitación es la autorización que expide la autoridad competente para prestar el servicio público de transporte ferroviario de acuerdo con las condiciones señaladas en la ley, en este Título y en el acto que la conceda.

(Decreto 3110 de 1997, artículo 6°).

Artículo 2.2.4.2.2. Requisitos y permiso de operación. La habilitación y el permiso de operación se otorgarán como consecuencia de la celebración de un contrato de concesión adjudicado mediante licitación pública.

De conformidad con lo establecido en el artículo 11 de la Ley 336 de 1996, el respectivo pliego de condiciones especificará los siguientes requisitos que deberán cumplir los interesados:

A) Capacidad organizacional:

1. Identificación:

a) Personas naturales:

- Nombre

- Documento de identificación, anexando fotocopia

- Certificado de registro mercantil

- Domicilio;

b) Personas jurídicas:

- Nombre o razón social, anexando certificado de existencia y representación legal

- Tipo de sociedad

- NIT

- Representante legal con su documento de identidad

- Domicilio

2. Requerimientos en cuanto al personal vinculado a la empresa, discriminándolo entre personal administrativo, técnico y operativo.

3. Requerimientos en cuanto a sedes operativas, tales como estaciones, bodegas y talleres de mantenimiento, indicando su ubicación y dirección.

B) Capacidad financiera:

- Patrimonio mínimo

- Origen de capital

- Capital pagado mínimo, en el caso de las personas jurídicas.

C) Capacidad técnica:

1. Requerimientos mínimos de equipo ferroviario indicando las siguientes características:

a) Clase

b) Marca

c) Referencia

d) Modelo

e) Capacidad

f) Forma de vinculación a la empresa

Los vehículos que conformen el equipo ferroviario a que se refiere el presente numeral deberán estar vinculados en propiedad, en arrendamiento, en leasing o en administración a la empresa interesada.

2. Programa de capacitación al personal técnico para que la prestación de los servicios sea eficiente y segura.

D) Condiciones de seguridad:

Los pliegos contendrán las condiciones de seguridad contempladas en el artículo 2.2.4.2.4 del presente decreto.

(Decreto 3110 de 1997, artículo 7°).

Artículo 2.2.4.2.3. Condiciones de comodidad y accesibilidad. Las condiciones de comodidad y accesibilidad que deben cumplir quienes presten el servicio de transporte ferroviario de pasajeros están determinadas por:

1. El diseño de los equipos en concordancia con el uso propuesto.

3. Las estaciones y anexidades deben contar con un adecuado programa arquitectónico que incluya: servicios complementarios, salas de espera, servicios
4. sanitarios, facilidades para personas discapacitadas, maleteros, servicios

de comunicaciones para el público, oficinas de administración y señalización.

(Decreto 3110 de 1997, artículo 8°).

Artículo 2.2.4.2.4. Condiciones de seguridad. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 2.2.4.2.2 del presente Decreto, las empresas u operadores de transporte ferroviario deberán cumplir como mínimo con las siguientes condiciones de seguridad:

1. Adoptar un programa anual de mantenimiento preventivo y correctivo de los equipos. Los programas deberán elaborarse atendiendo normas nacionales e internacionales sobre la materia.

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

3. Cumplir con las normas internacionales en materia de manipulación, transporte y almacenamiento de mercancías.

Además de los anteriores requisitos deberán tener en cuenta lo siguiente:

a) Los equipos deben contar 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;

b) El personal operador o auxiliar del equipo deberá someterse a exámenes médicos, teóricos, técnicos y prácticos en la especialidad correspondiente;

c) Los anuncios publicitarios apostados en la vía no podrán instalarse en lugares que obstruyan las señales o que pongan en riesgo la operación.

Parágrafo. El servicio de transporte privado ferroviario de acuerdo con lo estipulado en el artículo 5 de la Ley 336 de 1996, deberá cumplir con las condiciones de seguridad a que se refiere este artículo.

(Decreto 3110 de 1997, artículo 9°).

Artículo 2.2.4.2.5. Seguros. Sin perjuicio de los seguros exigidos en la ley o en el pliego de condiciones de la licitación, previo al inicio de la operación, las empresas deberán presentar una póliza de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual amparando los siguientes riesgos.

1. Muerte, incapacidad total y permanente, incapacidad temporal y gastos médicos y de hospitalización.

2. Daño o pérdida de las mercancías de conformidad con las normas aplicables al contrato de transporte.

(Decreto 3110 de 1997, artículo 10).

Artículo 2.2.4.2.6. Sistema de información. La empresa de transporte ferroviario deberá contar con un sistema de información idóneo, que le permita hacer seguimiento al movimiento de los pasajeros y la carga y conocer su estado y ubicación.

(Decreto 3110 de 1997, artículo 11).

Artículo 2.2.4.2.7. Aseguramiento de la calidad. Al iniciar el tercer año de operación, la empresa de transporte ferroviario deberá presentar las certificaciones de conformidad con las normas ISO 9000 de aseguramiento de la calidad, las normas de gestión ambiental ISO 14000 o EMAS, BS7750.

(Decreto 3110 de 1997, artículo 12).

Artículo 2.2.4.2.8. Vías concesionadas sin exclusividad. Cuando se trate de vías concesionadas sin exclusividad, la autoridad administrativa que otorgó la concesión podrá otorgar permiso de operación a empresas o terceros interesados en operar el corredor en determinados segmentos de la red concesionada.

Para los efectos previstos en el inciso anterior la autoridad competente deberá determinar previamente la capacidad disponible del corredor.

La empresa concesionaria inicial podrá convenir con la nueva o nuevas empresas concesionarias que ingresen al corredor, la forma en que se prestará el servicio.

(Decreto 3110 de 1997, artículo 13).

Artículo 2.2.4.2.9. Prioridad de los trenes de pasajeros. Cuando se trate de vías concesionadas para el transporte de carga, el concesionario permitirá la libre circulación de trenes de pasajeros otorgándoles prioridad a los mismos, siempre y cuando se encuentren vinculados a empresas de transporte ferroviario debidamente habilitadas por la autoridad competente y con permiso de operación vigente.

(Decreto 3110 de 1997, artículo 14).

Artículo 2.2.4.2.10. Centros de control de tráfico. Los operadores de transporte ferroviario contarán con centros de control de tráfico, los que se deberán establecer dentro del territorio nacional y organizarse de tal modo que permitan el intercambio de información de manera expedita entre operadores.

Los centros de control de tráfico contarán con las instalaciones, equipos y sistemas operativos necesarios para regular en forma segura y eficiente la operación de trenes, su recorrido y la ocupación de tramos de vía, así como con sistemas informativos que permitan dar seguimiento a la carga, conocer su ubicación, mantener actualizadas estadísticas referente a la demanda de transporte atendida e índices de siniestralidad y de calidad del servicio prestado.

(Decreto 3110 de 1997, artículo 15).

Artículo 2.2.4.2.11. Conexión de los sistemas informativos. Los sistemas informativos a que hace referencia el artículo anterior deben estar conectados con los sistemas de información de Instituto Nacional de Vías - INVIAS y de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, o a las entidades que hagan sus veces, según corresponda.

(Decreto 3110 de 1997, artículo 16). **(Nota: Según el texto oficialmente publicado de este artículo, el mismo no coincide exactamente con el del artículo 16 del Decreto 3110 de 1997, referido.).**

Artículo 2.2.4.2.12. Tarifas. Los operadores de transporte ferroviario de carga fijarán libremente las tarifas, sin perjuicio de los contratos vigentes, en términos que permitan la prestación de los servicios en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad y seguridad.

(Decreto 3110 de 1997, artículo 17).

TÍTULO 5

TRANSPORTE POR CABLE

CAPÍTULO 1

Disposiciones generales

Artículo 2.2.5.1.1. Objeto y principios. El presente Capítulo tiene como objeto reglamentar el transporte público por cable y a las empresas prestadoras de este servicio, a fin de que ofrezcan un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a las

cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la ley y los convenios internacionales.

(Decreto 1072 de 2004, artículo 1°).

Artículo 2.2.5.1.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente Capítulo se aplicarán integralmente al sistema de transporte por cable de pasajeros y carga para dar cumplimiento a lo establecido en la ley, en cuanto a la reglamentación que se debe dar a cada modo, teniendo en cuenta las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996.

(Decreto 1072 de 2004, artículo 2°).

Artículo 2.2.5.1.3. Definiciones y clasificaciones. Para la interpretación y aplicación del presente Capítulo, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

1. Transporte por cable:

Los sistemas de transporte por cable se clasifican en cuatro grandes grupos: teleférico, cable aéreo, cable remolcador y funicular.

• Teleférico: es un sistema de cabinas suspendidas de un cable fijo, las que se transportan por otro cable móvil, generalmente unido a manera de circuito.

• Cable aéreo: es un sistema compuesto por cables aéreos, en los cuales los vehículos están soportados por uno o más cables, dependiendo del tipo de mecanismo a utilizar, los vehículos son propulsados por un cable tractor o simultáneamente por un sistema de cable sustentador y cable tractor.

• Cable remolcador: es un sistema compuesto por cables utilizados para remolcar pasajeros por zonas de poca pendiente y poca distancia.

• Funicular: es un sistema que consiste en vehículos tirados y sustentados por cable que transmiten la tracción al vehículo que se desplaza por rieles o guías instalados a nivel con la vía, sobre una estructura fija.

2. Servicio público de transporte por cable de pasajeros y carga:

• Transporte 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.

• Transporte 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.

3. Clasificación:

3.1. Según el soporte de su movimiento:

3.1.1. Terrestres: funiculares y otras instalaciones con vías o pistas, guiados sobre rieles, situados en el suelo y en los que la tracción se efectúa mediante cable.

3.1.2. Aéreos: teleféricos, es decir, instalaciones de transporte o sistemas con vehículos suspendidos de uno o más cables:

Entre las diversas clases de teleféricos existen algunos denominados usualmente por constructores, operadores y usuarios de la siguiente forma:

a) Telecabina: teleférico de movimiento unidireccional dotado de cabinas de diferente capacidad.

b) Telebén: teleférico de movimiento unidireccional cuyas cabinas son cestas destinadas a transportar uno o más pasajeros de pie.

c) Telesilla: teleférico de movimiento unidireccional constituido por sillas suspendidas a un cable aéreo único.

3.2. Según el número y disposición de sus cables, los teleféricos pueden ser:

a) Monocables: dotados de un solo cable llamado portador-tractor, que sirve como guía o carril y de elemento tractor. En este mismo grupo se incluyen aquellos sistemas provistos de más de un cable que, al moverse de forma sincrónica, ejercen de hecho la función de uno solo.

b) Bicables: dotados de uno o varios cables-carril, que sirven como soporte y guía, y de uno o varios cables tractores.

3.3. Según el sistema de sujeción de las cabinas al cable móvil:

a) Instalaciones de pinza fija, en las cuales el elemento de acoplamiento queda unido al cable de forma permanente mientras esté en operación;

b) Instalaciones de pinza embargable, mediante elementos que permiten desacoplar las cabinas del cable en estaciones de pasajeros.

3.4. Según el tipo de cabina:

a) Instalaciones provistas de cabinas cerradas.

b) Instalaciones provistas de cabinas abiertas como sillas y otras cabinas que no pertenezcan a la categoría anterior.

3.5. Según el sistema de movimiento:

a) De vaivén: cuando las cabinas están provistas para desplazarse por un movimiento de ida y vuelta entre las estaciones.

b) Unidireccionales: cuando las cabinas se mueven siempre en el mismo sentido.

Entre estos los hay de "movimiento continuo", que se mueven a una velocidad constante y "pulsados" cuyos cables se mueven de manera intermitente o a una velocidad que varía periódicamente según la posición de las cabinas.

3.6. Según la situación del puesto de mando:

De acuerdo con la situación del puesto de mando en servicio normal, se pueden considerar los siguientes tipos:

a) Con puesto de mando en la estación.

b) Con puesto de mando en la cabina.

3.7. Según el tipo de operación:

a) Manual, en el que la marcha está regulada por un agente situado en la sala de máquinas o bien en los andenes o en las cabinas-telemando;

b) Automático, en el que la acción de un agente o de los mismos viajeros, se limita a la puesta en marcha de la instalación, sin ninguna intervención posterior.

Las anteriores definiciones sin perjuicio de que la autoridad de transporte competente pueda definir otras precisiones que se requiera establecer en su jurisdicción.

(Decreto 1072 de 2004, artículo 3°).

Artículo 2.2.5.1.4. Autoridades de transporte. La autoridad competente para todos los efectos a que haya lugar en relación con el servicio público de transporte por cable, es el Ministerio de Transporte, quien establecerá las normas y las especificaciones técnicas requeridas para este servicio.

(Decreto 1072 de 2004, artículo 4°).

Artículo 2.2.5.1.5. Control y vigilancia. La inspección, vigilancia y control de la prestación del sistema de transporte por cable estarán a cargo de la Superintendencia de Puertos y Transporte, o la entidad que haga sus veces.

(Decreto 1072 de 2004, artículo 5°).

CAPÍTULO 2

Estudios de soporte del proyecto

Artículo 2.2.5.2.1. Estudios de soporte. Los entes territoriales que estén interesados en implementar un proyecto de transporte mediante el sistema por cable y para el cual pretenda acceder a recursos de la Nación para la financiación, deberán estar soportados en estudios elaborados por una empresa o entidad con reconocida experiencia, estos deberán contener como mínimo los siguientes puntos:

1. Ubicación geográfica.

2. Zona de Influencia.

3. Análisis de la demanda de viajeros y proyección a 15 años.

4. Sistema tecnológico y descripción del mismo.

5. Análisis de costo de inversión y financiación.

6. Presupuesto de ejecución de obras y equipos.

7. Costos de operación.

8. Factibilidad del proyecto y sostenibilidad.

9. Análisis de aspectos ambientales y factibilidad ambiental.

10. Análisis de seguridad de equipos y protección de usuarios.

11. Programa de mantenimiento de instalaciones y equipos.

12. Ficha de Estadísticas Básicas de Inversión (EBI) establecida por el Departamento Nacional de Planeación debidamente diligenciada.

Parágrafo 1°. Las empresas que no requieran de recursos de la Nación para la financiación de los proyectos deberán adjuntar con la solicitud de habilitación de la empresa pública o privada, un resumen ejecutivo de los numerales del 1 al 12 de los estudios antes citados, acreditando la realización de los mismos.

Parágrafo 2°. El Ministerio de Transporte será el encargado de expedir un concepto sobre la viabilidad técnica y financiera de los proyectos presentados, cuando se trate de aportes del Gobierno Nacional; en todo caso estos sistemas son excluidos de la aplicación de la Ley 310 de 1996 y de lo dispuesto en la Sección 1, Capítulo 2, Título 1, Parte 2, Libro 2, del presente decreto.

(Decreto 1072 de 2004, artículo 6°).

CAPÍTULO 3

Habilitación de la empresa

Artículo 2.2.5.3.1. De la habilitación de las empresas o entidades. De acuerdo con lo establecido en el artículo 11 de la Ley 336 de 1996, la habilitación es la autorización que expide la autoridad competente para prestar el servicio público o privado de transporte por cable de acuerdo con las condiciones señaladas en la ley, en este Título y en el acto que la conceda.

(Decreto 1072 de 2004, artículo 7°).

Artículo 2.2.5.3.2. Empresas nuevas. Ninguna empresa nueva podrá entrar a operar hasta tanto el Ministerio de Transporte otorgue la respectiva habilitación.

De darse el caso de la prestación del servicio sin que medie la autorización a que se refiere el presente Capítulo, la autoridad competente procederá a ordenar la suspensión inmediata de este.

(Decreto 1072 de 2004, artículo 8°).

Artículo 2.2.5.3.3. Requisitos para obtener la habilitación. La habilitación a que se refiere el artículo 2.2.5.3.1 de este decreto, se otorgará a solicitud del interesado, llenando los siguientes requisitos:

1. Solicitud dirigida al Ministerio de Transporte suscrita por el representante legal.

2. Certificado de existencia y representación legal, con fecha de expedición por parte de la Cámara de Comercio no mayor a 30 días hábiles, con respecto a la fecha de radicación de la solicitud, en el que conste que la empresa dentro de su objeto social desarrolla la industria del transporte.

3. Indicación del domicilio principal y relación de sus oficinas y agencias, señalando su dirección.

4. Una descripción de la organización de la empresa con las certificaciones de idoneidad del personal administrativo, profesional, técnico y tecnólogo contratado por la empresa.

5. Relación del equipo propio de transporte, de socios o de terceros, con el cual se prestará el servicio, indicando el nombre o identidad de los propietarios, marca del fabricante, modelo, capacidad y demás especificaciones que permitan su clara identificación.

6. Certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia del programa de revisión y mantenimiento preventivo de carácter periódico o rutinario que desarrollará la empresa para los equipos propios con los cuales prestará el servicio.

7. Estados financieros básicos certificados de los dos (2) últimos años, con sus respectivas notas. Las empresas nuevas solo requerirán el balance general inicial. Igualmente se deben incluir el origen del capital de la empresa.

8. Demostración la capacidad financiera-patrimonio y/o capital pagado, en caso de las personas jurídicas.

9. Comprobación del origen de capital aportado por los socios, propietarios o accionistas.

10. Determinación del ámbito de operación y necesidades del servicio.

(Decreto 1072 de 2004, artículo 10).

CAPÍTULO 4

Trámite

Artículo 2.2.5.4.1. Plazo para decidir. Presentada la solicitud de habilitación, para decidir el Ministerio de Transporte dispondrá de un término no superior a noventa (90) días hábiles, una vez recepcionada toda la documentación.

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

La habilitación se concederá mediante resolución motivada en la que se especificará como mínimo el nombre, razón social o denominación, domicilio principal, capital pagado o patrimonio líquido, radio de acción y modalidad de servicio. La habilitación se otorgará con la misma denominación invocada por los interesados desde el inicio de la actuación administrativa y cualquier modificación o cambio de aquella solo podrá hacerse con permiso previo del Ministerio de Transporte.

En el evento de ser rechazada la solicitud por parte del Ministerio, del acto administrativo que así lo disponga, contendrá las razones en las que se fundamenta dicha negativa.

(Decreto 1072 de 2004, artículo 11).

Nota, artículo 2.2.5.4.1: Ver Resolución 4303 de 2015, M. de Transporte.

Artículo 2.2.5.4.2. Vigencia de la habilitación. La habilitación será indefinida mientras subsistan las condiciones exigidas y acreditadas para su otorgamiento en cuanto al cumplimiento de los requisitos establecidos por las disposiciones pertinentes.

El Ministerio como autoridad competente podrá en cualquier tiempo de oficio o a petición de parte, verificar las condiciones que dieron origen a la habilitación.

En todos aquellos casos de transformación, fusión, absorción o incorporación, la empresa comunicará este hecho al Ministerio de Transporte y a la Superintendencia de Puertos y Transporte o la entidad que hiciere sus veces, adjuntando los nuevos certificados de existencia legal, con el objeto de estudiar la autorización para que la nueva empresa pueda operar el servicio.

(Decreto 1072 de 2004, artículo 12).

Artículo 2.2.5.4.3. Suministro de información. Las empresas deberán tener permanentemente a disposición de la autoridad de transporte y de la Superintendencia de Puertos y Transporte, libros y demás documentos actualizados que permitan verificar la información suministrada.

(Decreto 1072 de 2004, artículo 13).

CAPÍTULO 5

Operación y prestación del servicio

Artículo 2.2.5.5.1. Permiso de operación. El permiso de operación para prestar el servicio público de transporte por cable es revocable e intransferible y obliga al beneficiario a cumplir lo autorizado bajo las condiciones en él establecidas. La prestación del servicio público de transporte por cable estará sujeta a la habilitación, a la demostración de la consistencia de la red, de los equipos y de la infraestructura, a la existencia y vigencia de las pólizas de seguros de que trata el Capítulo 7 de este Título y a la presentación de los Manuales de Operación y de Seguridad.

(Decreto 1072 de 2004, artículo 14).

Artículo 2.2.5.5.2. Manual de Operación. La empresa o el operador de transporte por cable están obligados a contar con un manual de operación para la prestación del servicio público, el cual deberá ajustarse a la reglamentación que expida para el efecto el Ministerio de Transporte.

(Decreto 1072 de 2004, artículo 15).

Artículo 2.2.5.5.3. Manual de Seguridad. La empresa o el operador de transporte por cable están obligados a contar con un manual de seguridad para la prestación del servicio público, el cual deberá ajustarse a la reglamentación que expida para el efecto el Ministerio de Transporte.

(Decreto 1072 de 2004, artículo 16).

Artículo 2.2.5.5.4. Obligatoriedad. Las empresas prestadoras del servicio público de transporte por cable, deberán cumplir y hacer cumplir los manuales determinados en los artículos anteriores.

(Decreto 1072 de 2004, artículo 17).

CAPÍTULO 6

Certificado de conformidad

Artículo 2.2.5.6.1. Certificado de conformidad. Los equipos y demás elementos que conformen el sistema de transporte por cable deberán ajustarse a las normas reconocidas internacionalmente y acreditadas por el fabricante y deben ser presentados ante la autoridad competente.

(Decreto 1072 de 2004, artículo 18).

Artículo 2.2.5.6.2. Ficha técnica. Para obtener el permiso de operación del sistema de transporte por cable, el fabricante, ensamblador o importador deberán llenar la ficha técnica suministrada por el Ministerio de Transporte, anexando los certificados de conformidad expedidos por los fabricantes de las partes y planos de diseño de las cabinas y elementos que componen el sistema.

Parágrafo 1°. Hasta tanto se defina y esté debidamente adoptada por el Ministerio de Transporte la Norma Técnica Colombiana, NTC para estos equipos, el Certificado de conformidad hará sus veces.

Parágrafo 2°. La empresa o el operador de transporte por cable están obligados a cumplir con los plazos de vida útil de los vehículos y los requisitos de reposición de los mismos, el cual deberá ajustarse a la reglamentación que expida para el efecto el Ministerio de Transporte.

(Decreto 1072 de 2004, artículo 19).

CAPÍTULO 7

Seguros

Artículo 2.2.5.7.1. Obligatoriedad. De conformidad con los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio las empresas de transporte por cable de personas y de carga, deberán tomar con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las ampare contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora, así:

1. Póliza de responsabilidad civil contractual que deberá cubrir al menos, los siguientes riesgos:

Muerte.

Incapacidad permanente

Incapacidad temporal, gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios.

El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 SMMLV por persona.

2. Póliza de responsabilidad civil extracontractual que deberá cubrir al menos los siguientes riesgos:

Muerte o lesiones a una persona. Daños a bienes de terceros.

Muerte o lesiones a dos o más personas.

El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 SMMLV por persona.

Parágrafo. De conformidad con el artículo 994 del Código de Comercio, las empresas de transporte por cable o de carga deberán tomar por cuenta propia o por cuenta del propietario de la carga, un seguro que cubra a los bienes o cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte, a través de una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia.

(Decreto 1072 de 2004, artículo 20). **(Nota: Según el texto oficialmente publicado de este artículo, el mismo no coincide exactamente con el del artículo 20 del Decreto 1072 de 2004, referido.).**

Artículo 2.2.5.7.2. Vigencia de los seguros. La vigencia de los seguros contemplados en este Capítulo, será condición para la operación de la empresa autorizada para la prestación del servicio de transporte por cable.

La compañía de seguros deberá informar a las instancias correspondientes del Ministerio de Transporte y de la Superintendencia de Puertos y Transporte, o de la entidad que haga sus veces, acerca de la terminación automática del contrato de seguros por mora en el pago de la prima o la revocación unilateral del mismo, dentro de los treinta (30) días siguientes a la fecha de terminación o de revocación. Así mismo, la empresa de transporte por cable deberá informar al Ministerio de Transporte la vigencia de la renovación y anexar el certificado de pago de la prima.

(Decreto 1072 de 2004, artículo 21).

CAPÍTULO 8

Tarifas

Artículo 2.2.5.8.1. Tarifas. De conformidad con el artículo 29 de la Ley 336 de 1996, corresponde al Ministerio de Transporte fijar las políticas y los criterios a tener en cuenta para la directa, controlada o libre fijación de las tarifas de servicio público de transporte por cable de pasajeros y carga. Las demás autoridades competentes las determinarán de acuerdo con lo establecido en el artículo 30 de la citada ley.

(Decreto 1072 de 2004, artículo 22).

TÍTULO 6

SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO DE PASAJEROS POR METRO LIGERO, TREN LIGERO, TRANVÍA Y TREN-TRAM

CAPÍTULO 1

Objeto y principios

Artículo 2.2.6.1.1. Objeto y principios. El presente Título tiene como objeto reglamentar la prestación del servicio de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram, y establecer los requisitos que deben cumplir las empresas interesadas en la habilitación en esta modalidad, quienes deberán operar de manera eficiente, segura, oportuna y económica, cumpliendo los principios rectores del transporte, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a las cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la ley y los convenios internacionales.

(Decreto 1008 de 2015, artículo 1°).

CAPÍTULO 2

Ámbito de aplicación y definiciones

Artículo 2.2.6.2.1. Ámbito de aplicación**.** Las disposiciones contenidas en el presente Título se aplicarán integralmente a los operadores y usuarios del servicio público de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren- tram, conforme a lo establecido en las Leyes 105 de 1993, 310 de 1996, 336 de 1996 y 1682 de 2013 y la Sección 1, Capítulo 2, Título 1, Parte 2 del Libro 2 del presente decreto, y demás normas que apliquen sobre la materia.

Parágrafo 1°. Para los efectos de este Título, se entiende por operadores de servicio público de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram, las personas jurídicas, sociedades mercantiles y entidades públicas o privadas, que presten el servicio en el área de influencia definida de conformidad con lo establecido en el artículo 1 de la Ley 310 de 1996 o aquella que la modifique, adicione o sustituya.

Parágrafo 2°. Se consideran usuarios del servicio público de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram, las personas que ingresen a sus instalaciones y cancelen la tarifa para acceder al servicio de transporte.

(Decreto 1008 de 2015, artículo 2°).

Artículo 2.2.6.2.2. Definiciones. Para la interpretación y aplicación del presente Título, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

• Alarma de pasajeros: dispositivo ubicado en las puertas del metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram, que le permite al usuario informar al operario irregularidades en el vehículo.

• Balizas fijas: son dispositivos electrónicos instalados a lo largo de la línea férrea que permiten recibir y emitir información al equipo rodante, por medio de señales electromagnéticas.

• Bretelle: equipo de vía complementario a los cambiavías que sirve para desviar un vehículo guiado de una vía a otra de forma segura.

• Capacidad de la línea: número de trenes o de vehículos de transporte masivo, que permite un modo de transporte en un intervalo de tiempo, por vía y sentido.

• Capacidad del vehículo: número de usuarios que se encuentran al interior del vehículo sin sobrepasar los estándares de operación. El valor se toma en pasajeros/m2.

• Carga máxima de usuarios por vehículo en la hora pico: número de usuarios que se transportan al interior del vehículo en la hora pico, vía y sentido.

• Catenaria: Cable suspendido de alimentación de suministro de energía eléctrica para la tracción del metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram mediante pantógrafo.

• Convivencia urbana: los vehículos del sistema metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram, durante su circulación interactúan con peatones y diferentes vehículos que hacen uso o transitan por dicho entorno, así mismo con todos los diferentes elementos que componen amueblamiento urbano, como calles, cruces, aceras, plazoletas y señalética. Esta característica de convivencia urbana hace que los operarios del metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram, tengan la obligación de marchar a la vista, es decir, regulando la velocidad, observando la vía y la catenaria con la máxima atención, verificando en todo momento que no existan personas, vehículos u impedimentos que no permitan la marcha segura.

• Enclavamiento: dispositivo mecánico, eléctrico o de otro tipo destinado a controlar las señales y en su caso el accionamiento de los aparatos de vía para garantizar la seguridad de la circulación.

• Entrevía: es la distancia entre ejes de la vía. La existencia de postes de catenaria influye en el valor de la entrevía.

• Estación: se denomina estación a la infraestructura de transporte de pasajeros en la cual se hace transferencia de un sistema a otro directamente sin pasar por los accesos (torniquetes).

• Galibo: es un contorno de referencia transversal con unas reglas asociadas.

• Galibo libre de obstáculos (GLO): define el espacio que se debe respetar con el fin de permitir la movilización segura del vehículo; éste delimita la zona que debe estar libre de obstáculos, que tanto peatones, vehículos, ciclistas y otros elementos deben respetar para el tránsito seguro del metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram y su correcto funcionamiento, señalizado con una textura de piso especial diferente al resto del urbanismo.

• Gálibo Estático: el contorno del vehículo parado en alineación recta y horizontal.

• Gálibo Dinámico: es el espacio ocupado por el vehículo ferroviario en movimiento.

• Mantenimiento mayor: son rutinas de mantenimiento preventivo que se ejecutan según el kilometraje recorrido, en las cuales se desmontan los diferentes equipos y se desarman y se cambian los elementos que presentan desgaste. Su característica principal consiste en que se recuperan los estándares operacionales de los equipos. A diferencia de las Inspecciones, tiene una duración mayor y el vehículo o el sistema sale de servicio durante varias semanas.

• Mantenimiento correctivo: actividades de reparación de equipos que han fallado y no pueden ser detectadas en las actividades de mantenimiento preventivo y/o predictivo.

• Mantenimiento preventivo: ejecución de actividades rutinarias, programadas para anticipar posibles fallas y evitar paradas por éstas o desgastes evidenciables en los componentes de los equipos.

• Material rodante: vehículos necesarios para la prestación del servicio de transporte público masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram, entre los cuales se incluyen los vehículos principales del sistema y los vehículos auxiliares.

• Metro ligero: sistema ferroviario urbano y/o suburbano para el servicio de pasajeros que se caracteriza por tener derechos exclusivos de vía, sistemas de control avanzados y capacidades de transporte superiores a los sistemas tranviarios e inferiores a la de los metros pesados.

• Operador de Línea de Tranvía (OPL): es el responsable de dirigir las acciones necesarias para la óptima regulación de la circulación de la línea tranviaria. Está bajo las órdenes del Supervisor de Operaciones.

• Operario de Tranvía (TOP): es el responsable para la conducción de un tranvía, con marcha a la vista, dando cumplimiento a las órdenes de las señales tranviarias y demás normativa que le afecten.

• Parada: Se denomina parada a la infraestructura de transporte de pasajeros en la cual se asciende o desciende del sistema al mismo nivel de llegada, en una forma muy expedita.

• Plataforma compartida: vía pública únicamente ocupada por un metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram, excepto en algunas intersecciones reguladas por donde pueden cruzar otros vehículos.

• Puesto Central de Control (PCC): es la dependencia responsable de la organización y coordinación de la circulación del metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram, en las líneas a su cargo.

• Repotenciación: son intervenciones técnicas que incluyen el cambio o mejoramiento de equipos con el fin de extender el uso del mismo.

• Rutina de mantenimiento: actividades de mantenimiento que se realizan con una frecuencia según el kilometraje recorrido o según las horas de operación, a los diferentes equipos y sistemas para garantizar el buen funcionamiento de éstos.

• Supervisor de Operaciones (SOP): es el responsable de dirigir la circulación desde el Puesto Central de Control (PCC) y ejercer el mando del personal en todo lo relativo a la circulación.

• Sistemas de señalización y control de tráfico: para dirigir la operación del metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram se cuenta con un conjunto de señales especiales, destinadas a informar y regular el tránsito de peatones y de vehículos de todo tipo en inmediaciones de las instalaciones del corredor. Realiza la coordinación y sincronización automática – unificada en un mismo equipo y de forma segura, de todos los aspectos de las señales que se encuentran en cada intersección para los dos tráficos cruzados, tanto para los semáforos convencionales, como para las señales luminosas correspondientes.

• Sistema metro o metrovía: sistema ferroviario urbano destinado al servicio de transporte masivo de pasajeros que se caracteriza por tener derechos exclusivos de vía, sistemas de control avanzados y con capacidad de pasajeros mayor a la ofrecida por el metro ligero.

• Servicio menor: es una rutina de mantenimiento preventivo de corta duración donde se verifica (visualmente en su mayoría), que los componentes se encuentren en su sitio y en buen estado.

• Trazado de la vía: es la definición geométrica de la misma.

• Vehículo tranviario: vehículo guiado bidireccional, derivado de los sistemas ferroviarios, cuyas características le permiten circular por vías tranviarias con circulación a nivel de las vías urbanas, zonas peatonales y cruce con otros vehículos en entornos urbanos densamente poblados. Habitualmente están compuestos por varios módulos articulados, considerándose todo el conjunto como un solo vehículo.

• Tranvía convencional: es un sistema de transporte que circula sobre rieles y por la superficie en áreas urbanas, en las propias calles, sin separación del resto de la vía ni senda o sector reservado.

• Tranvía con ruedas neumáticas: sistema que se encarga del transporte de pasajeros guiado por riel central, con una superficie de rodadura que puede ser en diferentes materiales como el asfalto o concreto entre otros y en lugar de ruedas de acero, tiene ruedas neumáticas.

• Tranvía: sistema de transporte ferroviario urbano de pasajeros que se caracterizan por ser guiado, así como por tener componentes de inserción urbana que promueven la convivencia del ciudadano con los medios de transporte y se clasifica en tranvía con ruedas neumáticas y tranvía convencional sobre ruedas de acero.

• Tren Ligero: sistema ferroviario urbano y/o suburbano para el servicio de pasajeros que se caracteriza por tener derechos exclusivos de vía y ocasionalmente compartir tráfico en vías urbanas. Cuenta con sistemas de control avanzados y capacidades de transporte superiores a los sistemas tranviarios e inferiores a la de los metros pesados.

• Tren-Tram: sistema ferroviario con propiedades urbanas y/o suburbanas que tiene características de tranvía y metro ligero y que por tanto, puede circular en áreas urbanas a velocidad reducida y en las suburbanas a velocidades medias.

• Telemática operativa: conjunto de equipos y sistemas que permiten las comunicaciones operativas, la transmisión y gestión de datos necesarios para la supervisión y control de la operación.

• Vehículos biviales: vehículos auxiliares para mantenimiento, montajes o maniobras de rescate, capacitados para circular tanto sobre la vía, como sobre el resto de la calzada.

• Vía tranviaria: parte de la calzada delimitada por un Gálibo libre de obstáculos a cada lado (izquierda y derecha), entre la cual circula con preferencia de vía un vehículo guiado, ya sea de pasajeros, auxiliar y vehículos autorizados por la Empresa habilitada o de destinación específica.

• Vehículo auxiliar: es un vehículo destinado para el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria.

Parágrafo. No obstante las definiciones anteriores, se deberán tener en cuenta las que contengan los manuales técnicos adoptados por el Estado colombiano.

(Decreto 1008 de 2015, artículo 3º).

CAPÍTULO 3

Servicio público de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram

Artículo 2.2.6.3.1. Servicio público de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram. 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 esta y cada una de las personas que han de utilizar un vehículo de servicio público vinculado a la empresa, para recorrer total o parcialmente una o más rutas legalmente autorizadas.

(Decreto 1008 de 2015, artículo 4°).

CAPÍTULO 4

Autoridades competentes

Artículo 2.2.6.4.1. Autoridades de transporte. Son los entes territoriales o administrativos, debidamente autorizados por el Ministerio de Transporte.

Se encargarán de ejercer funciones de planificación, organización, control objetivo y vigilancia, bajo la coordinación institucional del Ministerio de Transporte, y velarán por el cumplimiento de las normas y las especificaciones técnicas requeridas para la prestación del servicio de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram en lo relacionado con:

1. Trazado de la vía.

2. Diseño de la infraestructura.

3. Descripción de los sistemas de señalización a implementar.

4. Descripción de los sistemas de comunicaciones a implementar.

5. Inserción urbana del respectivo sistema.

6. Suministro de equipos y material rodante.

7. Suministro de energía.

8. Dimensionamiento de infraestructura comercial y de mantenimiento.

9. Planes de operación y mantenimiento.

10. Reglamento del usuario.

11. Habilitación de empresa como operador del servicio público.

12. Permiso de operación de corredor de transporte.

13. Certificado de conformidad.

14. Modelo preliminar de operación.

15. Operación de recaudo.

16. Control de Tráfico.

17. Integración con otros sistemas de transporte público.

18. Fijación de las tarifas de acuerdo con la normatividad vigente.

Parágrafo 1°. Los Entes Territoriales o administrativos deberán establecer la Autoridad de Transporte encargada de la planeación y regulación de los sistemas masivos y determinar el ente responsable de adelantar las acciones para la integración, evaluación y seguimiento de la operación del transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram, así como llevar a cabo los procesos de selección necesarios para poner en marcha la integración del transporte colectivo con el actual sistema de transporte público masivo bajo las condiciones previstas en el Plan Maestro de Movilidad, la Ley 310 de 1996 y sus normas reglamentarias y modificatorias.

En las Áreas Metropolitanas los Alcaldes de los Municipios que la conforman determinarán la Autoridad de Transporte.

Parágrafo 2°. La autoridad de transporte, previo al ejercicio de las funciones antes mencionadas, deberá estar autorizada por el Ministerio de Transporte.

Parágrafo 3°. La inspección, vigilancia y control subjetivo de las empresas habilitadas, estará a cargo de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

(Decreto 1008 de 2015, artículo 5°).

CAPÍTULO 5

Esquema de integración

Artículo 2.2.6.5.1. Integración del transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram. El sistema transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram debe estar articulado con todos los actores que intervienen en los demás modos de transporte público de pasajeros, como también con las instituciones o entidades creadas para la planeación, organización, control, construcción de la infraestructura requerida para la accesibilidad, circulación y recaudo del sistema. La integración deberá realizarse bajo una o varias de las siguientes modalidades:

Integración Operativa: bajo esta modalidad, se busca la articulación de los elementos de programación y control de la operación del transporte público de pasajeros, mediante la determinación centralizada, técnica, coordinada y complementaria de servicios, estableciendo horarios, recorridos, frecuencias de despacho e interconexión de la operación, facilitando la transferencia de pasajeros para cumplir las expectativas y necesidades de transporte de la demanda, según su origen y destino.

Integración física: es la articulación a través de una infraestructura común o con accesos. En este aspecto deberá proveerse al sistema de la infraestructura de soporte que garantice la integración con otros medios y que se minimicen los trasbordos.

Integración de recaudo: con el fin de facilitar el intercambio modal de los pasajeros, es necesario garantizar que el usuario pueda acceder a los diferentes modos con el mismo sistema de pago, de manera que pueda cancelar el pasaje para el acceso y utilización de todos los servicios del Sistema. En todos los casos se deberá garantizar la utilización de un único medio de pago.

En el mismo sentido, en el evento de una asociación entre dos o más entidades territoriales para emprender proyectos de desarrollo, se deberá contar con una política tarifaria que, partiendo de la definición constitucional de servicio público, considere como mínimo la capacidad de pago de los usuarios, la sostenibilidad del sistema y la capacidad fiscal de cada entidad territorial involucrada.

(Decreto 1008 de 2015, artículo 6°).

CAPÍTULO 6

Presentación del proyecto para la prestación del servicio

Artículo 2.2.6.6.1. Elaboración de estudios. Los estudios para la estructuración técnica, legal y financiera de los sistemas de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram deberán ser formulados en concordancia con la normatividad y política pública nacional, los Planes Maestros de Movilidad y los Planes de Ordenamiento Territorial y podrán ser adelantados por los entes territoriales o administrativos, autoridades de transporte autorizadas conforme a lo previsto en el presente Título, empresas públicas o asociaciones público privadas.

(Decreto 1008 de 2015, artículo 7º).

Artículo 2.2.6.6.2. Estudios de soporte. Los entes territoriales o administrativos, autoridades de transporte competentes, las empresas públicas o quienes estén interesados en implementar un proyecto de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram bajo la modalidad de una asociación público privada, para cuya financiación aspiren a acceder a recursos de la Nación, deben presentar al Ministerio de Transporte los respectivos estudios técnicos de soporte, que contendrán:

1. Ubicación geográfica.

2. Zona de influencia.

3. Infraestructura en la que se pretende prestar el servicio.

4. Modelo de integración técnico, legal y financiero con el Sistema de Transporte masivo de pasajeros, en concordancia con la normatividad y política pública nacional, los Planes Maestros de Movilidad y los Planes de Ordenamiento Territorial.

5. Análisis de la demanda de viajeros y proyección a 30 años.

6. Sistema tecnológico y descripción del material rodante y el control de tránsito.

7. Análisis de costo de inversión y financiación.

8. Presupuesto de ejecución de obras y equipos.

9. Costos de operación.

10. Factibilidad del proyecto y sostenibilidad.

11. Análisis de aspectos ambientales, sociales y factibilidad ambiental y propuestas de mitigación a los problemas ambientales.

12. Análisis de seguridad de equipos y protección de usuarios.

13. Indicadores del sistema tarifario.

14. Sistema de recaudo y soporte tecnológico.

15. Ficha de Estadísticas Básicas de Inversión (EBI) establecida por el Departamento Nacional de Planeación, debidamente diligenciada.

16. Análisis de información secundaria hidrológica, hidráulica, de drenaje y de socavación.

17. Identificación preliminar de cantidades y tipos de alcantarillas (tubo o cajón) y pontones del corredor.

18. Caracterización del terreno a partir de información geológica existente.

19. Análisis de información secundaria geológica y geotécnica con investigaciones a escala 1:100.000.

20. Identificación de zonas con problemas de estabilidad, deslizamientos y fallas en el corredor propuesto.

21. Identificación de fuentes potenciales de materiales y de zonas de botadero, y volúmenes probables.

22. Propuesta de índice de estado o estándar mínimo en el cual se debe mantener la vía.

23. Con información catastral del IGAC, identificación a nivel general de la distribución predial.

24. Identificación de usos del suelo, tipología de predios y valores de referencia.

25. Diseño de instalaciones fijas (estaciones, talleres y edificios) incluyendo capacidad y ubicación.

26. Modelo operacional en que se basará la movilización de los equipos rodantes identificados.

27. Tiempos de marcha y ciclos de rotación.

29. Organización y plan de mantenimiento del material rodante.

30. Organización y plan de mantenimiento de la infraestructura.

31. Identificación y descripción de las fuentes de retribución con las cuales contará el proyecto.

32. Estimación inicial de los ingresos operacionales.

Parágrafo 1°. Los entes territoriales o administrativos, autoridades de transporte competentes, las empresas públicas o los esquemas de asociaciones público privadas que no requieran de recursos de la Nación para la financiación de los proyectos, deberán adjuntar un resumen ejecutivo de los requisitos señalados en el presente artículo, acreditando la realización de los mismos. En los casos en que no se requieran recursos de la Nación, el Ministerio de Transporte conceptuará sobre la viabilidad técnica del proyecto.

Parágrafo 2°. El Ministerio de Transporte conceptuará sobre la viabilidad técnica y financiera de los proyectos presentados cuando los mismos tengan aportes del Gobierno Nacional.

(Decreto 1008 de 2015, artículo 8°).

CAPÍTULO 7

Habilitación

Artículo 2.2.6.7.1. De la habilitación de las empresas. La habilitación para prestar el servicio público de transporte masivo por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram se expedirá por parte de la autoridad de transporte constituida para el efecto por el ente territorial o administrativo correspondiente y debidamente autorizada por el Ministerio de Transporte.

Las empresas legalmente constituidas, interesadas en prestar el servicio público de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram deberán solicitar y obtener habilitación, previa asignación u otorgamiento del permiso de operación.

La habilitación es la autorización que expide la autoridad competente para prestar el servicio público de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram, de acuerdo con las condiciones señaladas en el presente Título.

(Decreto 1008 de 2015, artículo 9°).

Artículo 2.2.6.7.2. Requisitos para obtener la habilitación. Para obtener la habilitación para la prestación del servicio de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram, las empresas deben acreditar ante la autoridad de transporte los siguientes requisitos:

A) Requisitos Generales:

1. Solicitud suscrita por el representante legal.

2. Anexar certificado de existencia y representación legal, expedido con una antelación máxima de 30 días hábiles contados a partir de la fecha de radicación de la solicitud, en el que conste que la empresa dentro de su objeto social desarrolla la industria del transporte.

3. Indicación del domicilio principal y relación de sus oficinas y agencias, señalando su dirección.

4. Organigrama de la empresa que defina cada uno de los cargos y perfiles, con las certificaciones de idoneidad del personal administrativo, profesional, técnico y tecnólogo contratado a su servicio.

5. Las instalaciones de apoyo que prevé emplear, ya sean del Concesionario de la Infraestructura o propias y, en particular, de las dedicadas al mantenimiento del material rodante.

B) Requisitos Financieros:

1. Los rangos de tarifas estimados a aplicar y los ingresos a obtener, año a año.

2. El monto de las inversiones a realizar en material rodante y otras instalaciones y equipamientos.

3. La evolución prevista de los costos de operación a través del tiempo.

4. Las fuentes de financiamiento.

5. Las proyecciones financieras.

6. Estados financieros básicos certificados de los dos (2) últimos años, con sus respectivas notas. Las empresas nuevas sólo requerirán el balance general inicial.

7. Demostración de la capacidad financiera y un patrimonio líquido no inferior a cinco mil (5000) Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes. El salario mínimo al que se hace referencia, corresponderá al vigente al momento de cumplir el requisito.

8. Declaración de renta de la empresa solicitante, correspondiente a los dos últimos años gravables anteriores a la fecha de la solicitud, si por ley está obligada a presentarla.

9. El compromiso de realizar la contratación de los seguros aplicables.

C) Requisitos Técnicos:

1. Acreditación de experiencia previa como Operador Ferroviario de pasajeros o la presentación de una certificación que demuestre que ha celebrado un contrato con una empresa nacional o extranjera que la acredite o la presentación de una certificación que indique el compromiso permanente de una empresa que cuente con la experiencia de operación ferroviaria de pasajeros para prestar sus servicios como asistente técnico especializado durante los primeros 3 años de operación.

2.Descripción detallada de las distintas áreas técnicas del Operador Ferroviario con sus competencias respectivas y las responsabilidades en materia de operaciones, mantenimiento del material rodante, investigación y prevención de accidentes, cumplimiento de las reglamentaciones vigentes, gestión ambiental y seguridad del trabajo.

3. Descripción de las actividades que habrán de ser tercerizadas.

4. Descripción de los establecimientos, instalaciones, bienes y equipamientos a ser empleados.

5. Manual de Procedimientos, Sistemas y Equipamientos a ser utilizado.

6. Descripción del material rodante a ser empleado con las características técnicas centrales en materia de operación, mantenimiento y seguridad de las operaciones, el cual podrá ser de propiedad de la empresa de transporte público masivo, de socios o de terceros.

7. Procedimientos mediante los cuales se prevé lograr el cumplimiento de los estándares requeridos por el Concesionario de la infraestructura para permitir el acceso del material rodante del operador.

8. Descripción detallada de los procedimientos de selección, contratación y formación del personal operador del material rodante.

9. Descripción detallada de los procedimientos periódicos de evaluación de los conocimientos de los operadores del material rodante, su reentrenamiento y la salud de los operadores.

10. Descripción detallada de los sistemas de gestión y seguridad y medio ambiente para las personas y los bienes.

11. Certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia del programa de revisión y mantenimiento preventivo de carácter periódico o rutinario que desarrollará la empresa para los equipos.

(Decreto 1008 de 2015, artículo 10).

CAPÍTULO 8

Trámite de la habilitación

Artículo 2.2.6.8.1. Plazo para decidir. Presentada la solicitud de habilitación, para decidir la autoridad de transporte dispondrá de un término no superior a noventa (90) días calendario, una vez recepcionada la documentación.

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

La habilitación se concederá mediante resolución motivada en la que se especificará como mínimo el nombre, razón social o denominación, domicilio principal, patrimonio líquido y radio de acción.

Ninguna empresa podrá entrar a prestar el servicio hasta tanto la autoridad competente le otorgue la habilitación correspondiente.

(Decreto 1008 de 2015, artículo 11).

CAPÍTULO 9

Vigencia de la habilitación

Artículo 2.2.6.9.1. Vigencia. La habilitación será indefinida mientras subsistan las condiciones exigidas y acreditadas para su otorgamiento en cuanto al cumplimiento de los requisitos establecidos por las disposiciones pertinentes.

La autoridad de transporte podrá en cualquier tiempo, de oficio o a petición de parte, verificar las condiciones que dieron origen a la habilitación.

Corresponderá a la Superintendencia de Puertos y Transporte autorizar previamente la solemnización y registro de las reformas estatutarias de transformación, fusión y escisión de las empresas de servicio público de transporte masivo por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram, las cuales comunicarán este hecho a la autoridad de transporte competente, adjuntando la citada autorización y los nuevos certificados de existencia y representación legal, con el objeto de efectuar las modificaciones correspondientes.

(Decreto 1008 de 2015, artículo 12).

Artículo 2.2.6.9.2. Suministro de información. Las empresas deberán tener permanentemente a disposición de la autoridad de transporte competente y de la Superintendencia de Puertos y Transporte, libros y demás documentos actualizados que permitan verificar la información suministrada.

(Decreto 1008 de 2015, artículo 13).

CAPÍTULO 10

Requisitos para la operación y prestación del servicio

Artículo 2.2.6.10.1. Prestación del servicio. La prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram, estará sujeta a la expedición de un permiso de operación otorgado por la autoridad competente, el cual será adjudicado mediante el proceso de selección pública que aplique, o la celebración de un contrato de concesión o a través de contratos interadministrativos de acuerdo con las normas del Estatuto General de Contratación Pública.

(Decreto 1008 de 2015, artículo 14).

Artículo 2.2.6.10.2. Permiso de operación. El permiso de operación para prestar el servicio público de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram, es revocable e intransferible y obliga al beneficiario a cumplir lo autorizado bajo las condiciones en él establecidas.

Para la prestación del servicio se requerirá la demostración de la consistencia de la red, de los equipos y de la infraestructura, la existencia y vigencia de las pólizas de seguros establecidas en el artículo 2.2.6.11.1 del presente Decreto y la presentación de los manuales de operación y de seguridad señalados en el presente Título.

Una vez adjudicado el servicio por la autoridad de transporte competente, para obtener el permiso de operación del sistema de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram, la empresa deberá cumplir con los siguientes requisitos:

1. Solicitud dirigida a la autoridad de transporte competente**,** suscrita por el representante legal o apoderado de la empresa, para prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram.

2. Certificado de existencia y representación legal, expedido con una antelación máxima de 30 días hábiles contados a partir de la fecha de radicación de la solicitud, en el que conste que la empresa dentro de su objeto social desarrolla la industria del transporte.

3. Manual de operación que deberá contener las medidas técnicas para la segura operación de la línea de metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram; la descripción del el servicio en todos los puestos operacionales y los procedimientos para que el personal realice mantenimientos en la línea.

4. Manual de seguridad, el cual deberá contener el conjunto de recursos, equipos, procesos y procedimientos, que identifican las medidas operativas que permiten proteger a los usuarios que accedan al sistema y los equipos e infraestructura destinada a la prestación del servicio.

5. Certificado de conformidad, en el que conste que los equipos y demás elementos que conforman el sistema de transporte por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram se ajustan a las normas reconocidas internacionalmente y acreditadas por el fabricante para estos equipos. Al iniciar el tercer año de la operación, la empresa deberá presentar las certificaciones de conformidad con las normas ISO 9001 de aseguramiento de la calidad, la norma de gestión ambiental 14001 o el Reglamento EMAS.

6. Manual de mantenimiento del equipo, que deberá contener las actividades, procesos y procedimientos para el mantenimiento del material rodante y equipos complementarios con sus correspondientes frecuencias conforme a las especificaciones y recomendaciones de fábrica con el fin de identificar las acciones correctivas que permitan lograr niveles adecuados de fiabilidad, seguridad y disponibilidad del servicio.

7. Reglamento del usuario, con los derechos y obligaciones de los usuarios del servicio público de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren- tram que accedan a los vehículos y a sus instalaciones.

8. Copia de las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas en el presente Título.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte reglamentará el contenido y alcance del Manual de Operación, el cual deberá ser adoptado por las empresas que se encuentren habilitadas, dentro de los seis (6) meses siguientes a su expedición.

(Decreto 1008 de 2015, artículo 15).

Artículo 2.2.6.10.3. Obligatoriedad. Las empresas prestadoras del servicio público de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram, deberán cumplir y hacer cumplir los manuales determinados en el artículo anterior.

(Decreto 1008 de 2015, artículo 16).

CAPÍTULO 11

Seguros

Artículo 2.2.6.11.1. Pólizas de seguros. De conformidad con los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio, las empresas de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram deberán constituir a través de una compañía de seguros debidamente autorizada para operar en el país, pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual, que las ampare contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora así:

1. Póliza de responsabilidad civil contractual, que deberá cubrir al menos los siguientes riesgos:

a) Muerte;

b) Incapacidad permanente;

c) Incapacidad temporal;

d) Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios.

El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 100 SMMLV por persona.

2. Póliza de responsabilidad civil extracontractual, que deberá cubrir al menos los siguientes riesgos:

a) Daños a bienes de terceros;

b) Muerte o lesiones a una persona;

c) Muerte o lesiones a dos o más personas.

El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 100 SMMLV por persona.

Lo anterior sin perjuicio de los demás seguros que se establezcan en los términos de referencia o pliego de condiciones.

(Decreto 1008 de 2015, artículo 17).

Artículo 2.2.6.11.2. Vigencia del seguro. Mantener vigentes los seguros contemplados en este Título, será condición para la operación de la empresa autorizada para la prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram.

La compañía de seguros que ampare a la empresa de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram, en relación con los seguros de que trata el presente capítulo, deberá informar a la autoridad de transporte competente la terminación automática del contrato de seguro por mora en el pago de la prima o la revocación unilateral del mismo, dentro de los treinta (30) días siguientes a la fecha de terminación o revocación.

(Decreto 1008 de 2015, artículo 18).

Artículo 2.2.6.11.3. Fondos u otros mecanismos de cobertura. Sin perjuicio de la obligación de obtener y mantener vigentes las pólizas de seguros señaladas en el presente Título, las empresas de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram podrán constituir fondos de responsabilidad u otros mecanismos complementarios para cubrir los riesgos derivados de la prestación del servicio, cuyo funcionamiento, administración, vigilancia y control lo ejercerá la Superintendencia Financiera o la entidad de inspección y vigilancia que sea competente según la naturaleza jurídica del mecanismo utilizado.

(Decreto 1008 de 2015, artículo 19).

CAPÍTULO 12

Condiciones de seguridad para la prestación del servicio

Artículo 2.2.6.12.1. Condiciones de seguridad. Además de las exigencias generales de seguridad contempladas en la normatividad vigente, las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte masivo de

pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram, deberán cumplir como mínimo con las siguientes condiciones de seguridad:

1. Adoptar un programa anual de mantenimiento preventivo y correctivo de los equipos. Los programas deberán elaborarse atendiendo normas nacionales e internacionales sobre la materia.

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

3. Los equipos deben contar con las especificaciones técnico-mecánicas que exigen las normas internacionales y las del fabricante. Las especificaciones técnicas de vía y de los equipos deben ser compatibles.

4. El personal operador o auxiliar del equipo deberá someterse a exámenes médicos, teóricos, técnicos y prácticos en la especialidad correspondiente.

(Decreto 1008 de 2015, artículo 20).

Artículo 2.2.6.12.2. Licencia de los operadores. El personal operador o auxiliar de los equipos deberá cumplir los requisitos exigidos en la normatividad vigente y contar con la licencia de tripulante establecida en la Resolución 005540 del 15 de diciembre de 2006, o en aquella que la modifique o sustituya.

(Decreto 1008 de 2015, artículo 21).

Artículo 2.2.6.12.3. Sistema de información de seguimiento. Las empresas habilitadas para la prestación del servicio de transporte público masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram deberán contar con un sistema de información que garantice el seguimiento en línea y en tiempo real de la operación.

(Decreto 1008 de 2015, artículo 22).

Artículo 2.2.6.12.4. Centros de control de tráfico. Las empresas habilitadas para la prestación del servicio de transporte público masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram, contarán con centros de control de tráfico, que permitan el reporte en línea y en tiempo real de información a la autoridad competente.

Los centros de control de tráfico contarán con las instalaciones, equipos y sistemas operativos necesarios para regular en forma segura y eficiente la operación del equipo de transporte, su recorrido y la ocupación de tramos de

vía, así como mantener actualizadas las estadísticas de la operación, los índices de siniestralidad y de calidad del servicio prestado.

(Decreto 1008 de 2015, artículo 23).

CAPÍTULO 13

Condiciones generales de prestación y utilización del servicio

Artículo 2.2.6.13.1. Ajuste de condiciones del servicio. Las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram, con el propósito de integrarse con los otros medios de transporte, ajustarán sus horarios, frecuencias, paradas, sistemas de pago y dotaciones de medios humanos y materiales, acorde con la prestación del servicio público y los requerimientos de la autoridad de transporte competente.

(Decreto 1008 de 2015, artículo 24).

Artículo 2.2.6.13.2. Continuidad del servicio. El servicio público de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram será prestado de forma ininterrumpida, durante el horario y con la frecuencia fijada por la autoridad de transporte competente.

(Decreto 1008 de 2015, artículo 25).

CAPÍTULO 14

Material rodante

Artículo 2.2.6.14.1. Equipos. Las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte masivo por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram sólo podrán hacerlo con equipos, previamente homologados ante el Ministerio de Transporte que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos de acuerdo con la infraestructura, los cuales en todo caso deberán contar con un registrador de eventos inviolable (caja negra). Hasta tanto sea definida la Norma Técnica Colombiana para la homologación del material rodante, los equipos deberán ajustarse a las normas reconocidas internacionalmente y acreditadas por el respectivo fabricante.

(Decreto 1008 de 2015, artículo 26).

Artículo 2.2.6.14.2. Registro de material rodante. La Autoridad de Transporte competente llevará el registro del material rodante y de los

operadores del mismo, conforme a la reglamentación que para tal efecto expida el Ministerio de **Transporte.**

(Decreto 1008 de 2015, artículo 27).

CAPÍTULO 15

Accesibilidad en el sistema

Artículo 2.2.6.15.1. Accesibilidad. La empresa habilitada para la prestación del servicio público por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram debe garantizar la movilización de las personas dentro del sistema, por medio de vehículos apropiados, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad para los usuarios y está obligada al cumplimiento de la normativa sobre accesibilidad y supresión de barreras en el transporte público.

Las personas con discapacidad deberán contar con los medios apropiados para su acceso y desplazamiento, tanto en la infraestructura, como en los equipos destinados a la prestación de este servicio y prevenir así la accidentalidad.

(Decreto 1008 de 2015, artículo 28).

Artículo 2.2.6.15.2. Accesibilidad de personas con movilidad reducida. En caso de personas que se desplacen en silla de ruedas, el acceso se efectuará una vez accionada la rampa y se ubicarán en el metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram en el espacio destinado para ellas. Será obligatoria la utilización de los cinturones de seguridad colocados en el espacio reservado para tal efecto.

(Decreto 1008 de 2015, artículo 29).

CAPÍTULO 16

Infraestructura y señalización

Artículo 2.2.6.16.1. Condiciones mínimas de la infraestructura. El Ministerio de Transporte, dentro del año siguiente a la expedición del presente Título, definirá las condiciones mínimas que debe tener la infraestructura del sistema de metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram, específicamente en cuanto al trazado de la vía, plataforma, cruces de peatones, intersecciones, señalización, paradas y estaciones.

(Decreto 1008 de 2015, artículo 30).

Artículo 2.2.6.16.2. Señalización. Las empresas habilitadas para la prestación del servicio, con el fin de garantizar la organización y la seguridad, serán las responsables de la señalización del sistema, en coordinación con los organismos de tránsito.

(Decreto 1008 de 2015, artículo 31).

CAPÍTULO 17

Tarifas

Artículo 2.2.6.17.1. Tarifas. De conformidad con lo establecido en el artículo 6 del Decreto 947 de 2014, le corresponde a la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte establecer las fórmulas y criterios para la fijación de las tarifas del servicio público de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren- tram.

Las demás autoridades competentes las determinarán de acuerdo con lo establecido en el artículo 30 de la Ley 336 de 1996.

Parágrafo: Hasta tanto inicie actividades la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte, el Ministerio de Transporte, deberá establecer las fórmulas y criterios para la fijación de las tarifas del servicio público de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram, de acuerdo con la ley.

(Decreto 1008 de 2015, artículo 32).

TÍTULO 7

ACCESIBILIDAD A LOS MODOS DE TRANSPORTE DE LA POBLACIÓN EN GENERAL Y EN ESPECIAL DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD

Artículo 2.2.7.1. Objeto. El presente Título tiene por objeto fijar la normatividad general que garantice gradualmente la accesibilidad a los modos de transporte y la movilización en ellos de la población en general y en especial de todas aquellas personas con discapacidad.

(Decreto 1660 de 2003, artículo 1°).

Artículo 2.2.7.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente Título se aplicarán al servicio público de transporte de pasajeros y mixto, en todos los modos de transporte, de acuerdo con los lineamientos establecidos en las Leyes 105 de 1993, 336 de 1996 y 361 de 1997, en concordancia con las Leyes 762 y 769 de 2002.

En cuanto hace a la infraestructura de transporte, la presente normatividad será aplicable sólo a los municipios de Categoría Especial y a los de Primera y Segunda Categoría.

(Decreto 1660 de 2003, artículo 2°).

Artículo 2.2.7.3. Normas técnicas. Los equipos, instalaciones e infraestructura del transporte relacionados con la prestación del servicio de transporte de pasajeros, en los diferentes modos, que sean accesibles, de acuerdo con lo que determine este Título, deberán indicarlo mediante el símbolo gráfico de accesibilidad, Norma Técnica NTC 4139 Accesibilidad de las personas al medio físico, símbolo gráfico, características.

En materia de accesibilidad de transporte y tránsito, serán de estricto cumplimiento las señalizaciones contenidas en el manual vigente sobre dispositivos para la regulación del tránsito en calles y carreteras, la Norma NTC 4695, así como las que se expidan o adopten en el futuro como soporte de esta reglamentación.

(Decreto 1660 de 2003, artículo 3°).

Artículo 2.2.7.4. Especialidad. Además de las definiciones contempladas en los diferentes reglamentos de los modos de transporte, para la interpretación y aplicación del presente Título, se tendrán en cuentan las siguientes definiciones especiales:

• Accesibilidad: Condición que permite en cualquier espacio o ambiente exterior o interior, el fácil y seguro desplazamiento, y la comunicación de la población en general y en particular, de los individuos con discapacidad y movilidad y/o comunicación reducida, ya sea permanente o transitoria.

• Ayudas técnicas: para efectos del presente Título, son ayudas técnicas aquellos elementos que, actuando como intermediarios entre la persona con alguna discapacidad y el entorno, a través de medios mecánicos o estáticos, facilitan su relación y permiten una mayor movilidad y autonomía mejorando su calidad de vida.

• Ayudas vivas: para efectos de este Título, son ayudas vivas los animales de asistencia que facilitan la accesibilidad de las personas con discapacidad.

• Apoyo isquiático: Soporte ubicado en forma horizontal para apoyar la cadera cuando una persona se encuentre en posición pie-sedente.

• Barreras físicas: se entiende por barreras físicas, todas aquellas trabas y obstáculos físicos que limiten o impidan la libertad de movimiento o normal desplazamiento de las personas.

• Deficiencia: es toda pérdida o anormalidad de una estructura o función cognitiva, mental, sensorial o motora.

• Mental: alteración en las funciones mentales o estructuras del sistema nervioso, que perturban el comportamiento del individuo, limitándolo principalmente en la ejecución de actividades de interacción y relaciones personales de la vida comunitaria, social y cívica.

• Cognitiva: alteración en las funciones mentales o estructuras del sistema nervioso, que limitan al individuo principalmente en la ejecución de actividades de aprendizaje y aplicación del conocimiento.

• Sensorial Visual: alteración en las funciones sensoriales, visuales y/o estructuras del ojo o del sistema nervioso, que limitan al individuo en la ejecución de actividades que impliquen el uso exclusivo de la visión.

• Sensorial Auditiva: alteración en las funciones sensoriales auditivas y/o estructuras del oído o del sistema nervioso, que limitan al individuo principalmente en la ejecución de actividades de comunicación sonora.

• Motora: alteración en las funciones neuromusculoesqueléticas y/o estructuras del sistema nervioso y relacionadas con el movimiento, que limitan al individuo principalmente en la ejecución de actividades de movilidad.

• Discapacidad: es toda restricción en la participación y relación con el entorno social o la limitación en la actividad de la vida diaria, debida a una deficiencia en la estructura o en la función motora, sensorial, cognitiva o mental.

• Equipo de transporte accesible: es aquel que sirve para la movilización de todo tipo de personas y que además está acondicionado especialmente para el transporte de personas con movilidad reducida.

• Movilidad y/o comunicación reducida: es la menor capacidad de un individuo para desplazarse de un lugar a otro y/o obtener información necesaria para movilizarse o desenvolverse en el entorno.

• Semáforo accesible: aquel diseñado para ser utilizado por los peatones, en especial por personas con discapacidad visual, sillas de ruedas, niños y personas de estatura reducida.

• Señalización mixta: aquella que contiene información que combina al menos dos tipos o formas de dar a conocer el mensaje, puede ser visual-sonora, visual-táctil o táctil-sonora.

• Señalización sonora: es la que mediante sonidos efectúa la comunicación con el usuario, para que pueda actuar.

• Señalización táctil: se denomina así aquella que mediante el sentido del tacto es percibida por el usuario. Se puede utilizar el Sistema Braille o mensajes en alto o bajorrelieve, para establecer la comunicación con el usuario a efecto de lograr su actuación.

• Señalización visual: es la que mediante figuras, pictogramas o texto, efectúa la comunicación en forma visual con el usuario para que pueda actuar.

• Símbolo gráfico de accesibilidad: corresponde al símbolo usado para informar al público que lo señalizado es accesible, franqueable y utilizable por todas las personas. Los requisitos y características de este símbolo están definidos en la Norma Técnica Icontec NTC-4139 Accesibilidad de las personas al medio físico, símbolo gráfico, características, o aquella que el Ministerio de Transporte establezca o adopte.

• Transporte mixto: es el traslado de manera simultánea, en un mismo equipo, de personas, animales y/o cosas.

(Decreto 1660 de 2003, artículo 4º). **(Nota: Según el texto oficialmente publicado de este artículo, el mismo no corresponde exactamente al del artículo 4º del Decreto 1660 de 2003, referido.).**

Artículo 2.2.7.5. Obligatoriedad. Las empresas y entes públicos administradores de los terminales, estaciones, puertos y embarcaderos, así como las empresas de carácter público, privado o mixto, cuyo objeto sea el transporte de pasajeros, capacitarán anualmente a todo el personal de información, vigilancia, aseo, expendedores de tiquetes, conductores, guías de turismo y personal afín, en materias relacionadas con la atención integral al pasajero con discapacidad, para lo cual podrán celebrar convenios con instituciones públicas o privadas de reconocida trayectoria en la materia, en función del número de pasajeros y de las características operacionales.

Parágrafo. De la misma manera, las empresas administradoras de los terminales aéreos o terrestres, estaciones, puertos, embarcaderos, centros comerciales, supermercados, parqueaderos públicos o privados con acceso al público, unidades deportivas y en general en todo sitio donde existan parqueaderos habilitados para el uso público, emprenderán campañas informativas de manera permanente, sobre la norma relacionada con el uso de

las zonas especiales de estacionamiento de que trata el presente Título. Además impartirán precisas instrucciones a sus empresas de vigilancia y/o vigilantes para que se hagan respetar dichos espacios.

(Decreto 1660 de 2003, artículo 5°).

Artículo 2.2.7.6. Personal de control. La autoridad de control de cada modo de transporte incluirá dentro de los planes de capacitación a su personal, cursos teórico prácticos encaminados a la atención de personas con discapacidad, al correcto uso de las zonas de estacionamiento definidas para ellos y a los demás aspectos de este Título, en especial el relacionado con el régimen de sanciones por violación a las disposiciones del mismo.

(Decreto 1660 de 2003, artículo 6°).

CAPÍTULO 1

Zonas especiales de estacionamiento y parqueo

Artículo 2.2.7.1.1. Demarcación. Las autoridades de transporte y tránsito de las entidades territoriales, distritales y municipales, deben establecer en las zonas de estacionamiento y en los parqueos públicos ubicados en el territorio de su jurisdicción, sitios demarcados, tanto en piso como en señalización vertical, con el símbolo internacional de accesibilidad (NTC 4139), para el parqueo de vehículos automotores utilizados o conducidos por personas con movilidad reducida.

Parágrafo. Para la aplicación del presente artículo se debe tener en cuenta la Norma Técnica NTC 4904 y aquellas normas que los Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Vivienda, Ciudad y Territorio y de Transporte, o quienes hagan sus veces, establezcan en el futuro.

(Decreto 1660 de 2003, artículo 7°).

Artículo 2.2.7.1.2. Sitios especiales de parqueo. En desarrollo de lo previsto en el artículo 62 de la Ley 361 de 1997, en los sitios abiertos al público tales como centros comerciales, supermercados, clínicas y hospitales, unidades deportivas, autocinemas, unidades residenciales, nuevas urbanizaciones y en general en todo sitio donde existan parqueaderos habilitados para el uso público, se deberá disponer de sitios de parqueo, debidamente señalizados y demarcados, para personas con discapacidad y/o movilidad reducida, con las dimensiones internacionales, en un porcentaje mínimo equivalente al dos por ciento (2%) del total de parqueaderos habilitados. En ningún caso podrá haber menos de un (1) espacio habilitado, debidamente señalizado con el símbolo internacional de accesibilidad.

(Decreto 1660 de 2003, artículo 8º).

CAPÍTULO 2

Condiciones generales y especiales de accesibilidad

Artículo 2.2.7.2.1. Espacio. En los medios de transporte público colectivo de pasajeros en cualquiera de los modos, debe reservarse el espacio físico necesario para que se puedan depositar aquellas ayudas como bastones, muletas, sillas de ruedas y cualquier otro aparato o mecanismo que constituya una ayuda técnica para una persona con discapacidad, sin que esto represente costo adicional para dichas personas.

De la misma forma se deberá permitir a las personas con discapacidad, el acompañamiento de ayudas vivas sin costo adicional.

Parágrafo 1°. En todo caso el transporte de los dispositivos anteriores debe efectuarse de tal modo que por ningún motivo obstaculice una rápida evacuación en caso de emergencia, ni obstruya el acceso a los equipos o las salidas de emergencia, donde estas existan.

Parágrafo 2°. En el modo aéreo se atenderá a la reglamentación vigente sobre la materia, contenida en los "Reglamentos Aeronáuticos de Colombia para el transporte de pasajeros discapacitados".

(Decreto 1660 de 2003, artículo 9°).

Artículo 2.2.7.2.2. Terminales accesibles. Para efectos del presente Título, se consideran como terminales accesibles de transporte de pasajeros, los sitios destinados a concentrar las salidas, llegadas y tránsitos de los equipos de transporte público en cada localidad, que reúnan las condiciones mínimas que a continuación se detallan:

1. Accesos para entradas y salidas de los medios de transporte.

2. Accesos para entradas y salidas de pasajeros, independientes de los medios de transporte.

3. Zonas de espera independientes de los andenes.

4. Mecanismos de información y señalización visual, sonora y/o táctil, que garanticen el acceso a dicha información a las personas con discapacidad auditiva y/o visual.

5. Zona alternativa de paso, debidamente señalizado, que permita el acceso de personas con movilidad reducida, en aquellos sitios en donde se utilicen torniquetes, registradoras u otros dispositivos que hagan dispendioso el acceso de las personas con discapacidad física.

6. Andenes de peatones o mixtos accesibles que permitan la unión entre la vía pública y los accesos a las instalaciones, según los conceptos establecidos en la Norma Técnica NTC 4695 accesibilidad de las personas al medio físico. Señalización para tránsito peatonal en el espacio público urbano.

7. Las áreas de circulación en el interior de los terminales, así como el acceso a los servicios y vehículos, deberán cumplir con los requisitos básicos de accesibilidad de las normas técnicas referentes a pisos, iluminación y rampas.

8. Los bordes de los andenes deberán estar señalizados en el suelo con una franja de textura y color diferenciada respecto al resto del pavimento.

9. Para el reposo de las personas con movilidad reducida se debe disponer de suficientes apoyos isquiáticos a altura que oscile entre 0,75 y 0.85 metros, separados como mínimo a 12 centímetros de la pared.

10. En los andenes deberá disponerse de un nivel de iluminación mínima de 200 luxes, a una altura de un (1) metro sobre el nivel del suelo.

11. Deberán contar con por lo menos dos (2) baños accesibles, uno por cada sexo.

12. Las escaleras deberán cumplir con las especificaciones contenidas en la Norma Técnica NTC 4145 Accesibilidad de las personas al medio físico. Edificios. Escaleras. Los pasillos y corredores con la Norma Técnica NTC 4140, Accesibilidad de las personas al medio físico, edificios. Pasillos y corredores. Características Generales. Los bordillos, pasamanos y agarraderas con la Norma Técnica NTC 4201, Accesibilidad de las personas al medio físico edificios. Equipamientos. Bordillos, pasamanos y agarraderas, los peatonales con la Norma Técnica NTC 4279, Accesibilidad de las personas al medio físico. Espacios urbanos y rurales. Vías de circulación peatonales planas, la señalización exterior con la Norma Técnica NTC 4695, Accesibilidad de las personas al medio físico. Señalización para el tránsito peatonal en el espacio público urbano. La señalización interior con la Norma Técnica NTC 4144, Accesibilidad de las personas al medio físico. Edificios. Señalización, y las rampas con la Norma Técnica NTC 4143 Accesibilidad de las personas al medio físico. Edificios. Rampas fijas.

13. Contar con salidas de emergencia debidamente señalizadas y con demás elementos de seguridad establecidos en la Ley 9ª de 1979 o las que la modifiquen o adicionen y sus normas reglamentarias.

(Decreto 1660 de 2003, artículo 10).

Artículo 2.2.7.2.3. Condiciones de accesibilidad nuevos terminales. Las estaciones, terminales o portales de transporte público de pasajeros, de nueva construcción, en todo el territorio nacional, en lo que se refiere a los espacios de acceso a las instalaciones, la vinculación de los espacios de servicios y espacios de acceso a los equipos deben ser accesibles en las condiciones establecidas en el presente Título y las normas vigentes sobre accesibilidad.

(Decreto 1660 de 2003, artículo 11).

Artículo 2.2.7.2.4. Acondicionamiento. En un término no mayor a tres (3) años contados a partir del 18 de junio de 2003, las terminales y estaciones de transporte público de pasajeros en cualquiera de los modos, deben acondicionarse integralmente a lo establecido en este Título.

(Decreto 1660 de 2003, artículo 12).

CAPÍTULO 3

Accesibilidad en el transporte público colectivo terrestre automotor de pasajeros

Artículo 2.2.7.3.1. Vehículos accesibles. El Ministerio de Transporte, mediante acto administrativo, establecerá los parámetros mínimos que deberá poseer un vehículo de transporte colectivo terrestre automotor de pasajeros, para ser considerado como accesible.

(Decreto 1660 de 2003, artículo 13).

Artículo 2.2.7.3.2. Accesibilidad del parque automotor nuevo. El veinte por ciento (20%) del parque automotor de cada empresa, que ingrese por primera vez al servicio, por registro inicial o reposición, deberá ser accesible de acuerdo con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.

Parágrafo 1°. Las fracciones resultantes de aplicar este porcentaje, iguales o superiores a 0.5 se aproximarán a la unidad inmediatamente superior y las fracciones inferiores a 0.5 se aproximarán a la unidad inmediatamente inferior. En todo caso, el número de vehículos accesibles resultante no puede ser menos a uno (1) por empresa.

Parágrafo 2°. El porcentaje establecido en el presente artículo será incrementado en un veinte por ciento (20%), cada año, hasta llegar al cien por ciento (100%) de accesibilidad en los vehículos que ingresen por primera vez al servicio.

(Decreto 1660 de 2003, artículo 14).

Artículo 2.2.7.3.3. Reglamentación y control. Para el servicio de transporte de radio de acción municipal, distrital y/o metropolitano, las rutas y horarios de utilización de los vehículos accesibles, serán reglamentadas por las autoridades municipales y para el radio de acción intermunicipal o nacional, por el Ministerio de Transporte, de acuerdo con el estudio de necesidades.

A las autoridades de transporte y tránsito les corresponderá la verificación y control del cumplimiento de los porcentajes de vehículos accesibles, dentro de las condiciones del presente Título, en su respectivo radio de acción.

(Decreto 1660 de 2003, artículo 15).

Artículo 2.2.7.3.4. Acondicionamiento mínimo de equipos en uso. Las empresas de transporte colectivo terrestre automotor de pasajeros, deben acondicionar en todo vehículo de capacidad igual o superior a 20 pasajeros, dos (2) sillas, dotadas de cinturón de seguridad, lo más cercano a las puertas de acceso y señalizadas adecuadamente, para uso preferencial por parte de los pasajeros con discapacidad.

Las empresas de transporte colectivo terrestre automotor de pasajeros contarán con un plazo de un año a partir del 18 de junio de 2003, para cumplir con lo establecido en el presente artículo.

(Decreto 1660 de 2003, artículo 16).

Artículo 2.2.7.3.5. Exención. Los vehículos diseñados, construidos o destinados exclusivamente al transporte de las personas con discapacidad, siempre que estas ocupen el vehículo, estarán exentos de las medidas restrictivas de circulación que establezcan las autoridades locales. Estas autoridades reglamentarán las condiciones para circulación de estos vehículos de acuerdo con las características propias de cada distrito o municipio. En todo caso, esta norma estará vigente hasta cuando se verifique la equiparación de oportunidades al acceso al transporte público, de las personas con discapacidad.

Parágrafo. Para tener derecho a la exención de que trata el presente artículo, las personas con discapacidad de carácter permanente, los centros de atención especial y de rehabilitación de discapacitados, junto con los vehículos respectivos según sea el caso, deberán inscribirse ante el organismo de tránsito

correspondiente, quien expedirá El salvoconducto de rigor, para lo cual la autoridad local competente reglamentará los requisitos mínimos que deberán acreditarse para su obtención. Estos vehículos además deberán portar en un lugar visible, el símbolo universal de accesibilidad descrito en el artículo 2.2.7.3 del presente Decreto y el salvoconducto expedido por el Organismo de Tránsito.

(Decreto 1660 de 2003, artículo 17).

CAPÍTULO 4

Accesibilidad en el transporte ferroviario y masivo

Artículo 2.2.7.4.1. Condiciones de las estaciones. Las estaciones y terminales de trenes de pasajeros y metros, así como los portales de Transmilenio o sistemas similares de transporte masivo, que se construyan con posterioridad al 18 de junio de 2003 o las que la ley permita reconstruir y/o rehabilitar, deberán cumplir como mínimo con las condiciones del artículo 2.2.7.2.2. del presente decreto.

(Decreto 1660 de 2003, artículo 18).

Artículo 2.2.7.4.2. Condiciones de los equipos. Los equipos de trenes de pasajeros, Metro y de transporte masivo, que se adquieran o acondicionen con posterioridad al 18 de junio de 2003, deben garantizar el transporte cómodo y seguro de las personas, en especial aquellas con discapacidad, para lo cual cumplirán las siguientes condiciones:

1. Disponer de elementos de señalización sonora y visual que informen a todos los pasajeros acerca de la llegada a cada estación con la debida anticipación.

2. Disponer de espacios adecuados para la ubicación de ayudas, tales como bastones, muletas, sillas de ruedas y cualquier otro aparato o mecanismo que constituya una ayuda técnica para una persona con discapacidad, sin que esto represente costo adicional para dichas personas.

3. Contar con áreas adecuadamente señaladas, cerca de las puertas de entrada, para la ubicación de personas en sillas de ruedas, provistas como mínimo con cinturones de seguridad y preferiblemente con anclajes para las sillas.

4. Proporcionar áreas y dimensiones mínimas de tal manera que las personas con movilidad reducida puedan desplazarse en el interior del equipo con sus respectivas ayudas, como sillas de ruedas.

5. Poseer asideros de sujeción vertical y horizontal suficientes y debidamente localizados para facilitar el acceso y desplazamiento de las personas al interior del equipo de transporte.

6. Facilitar y garantizar el acceso de todos los elementos que constituyan una ayuda para el desplazamiento de las personas con discapacidad, incluyendo los animales de asistencia.

7. Disponer de escaleras que cumplan con la Norma Técnica NTC 4145 Accesibilidad de las personas al medio físico. Edificios. Escaleras y rampas que cumplan con la Norma Técnica NTC 4143 Accesibilidad de las personas al medio físico, Norma Técnica NTC 4109 y las demás normas vigentes o aquellas que las modifiquen, adopten, adicionen, así como de acuerdo con la reglamentación que eventualmente establezca el Ministerio de Transporte.

(Decreto 1660 de 2003, artículo 19).

Artículo 2.2.7.4.3. Tipología en las rutas alimentadoras. Los vehículos de nueva adquisición que presten servicio en las rutas alimentadoras integradas al sistema de transporte masivo, deberán ser accesibles, de acuerdo con lo previsto en el artículo 2.2.7.3.1. del presente Decreto. Mientras tanto, los vehículos de nueva adquisición que presten servicio en dichas rutas, cumplirán con los parámetros establecidos en la Norma Técnica NTC 4901-1.

(Decreto 1660 de 2003, artículo 20).

CAPÍTULO 5

Accesibilidad en el transporte fluvial

Artículo 2.2.7.5.1. Condiciones generales. Los puertos, terminales, muelles, embarcaderos, o similares, donde se preste el servicio de transporte público fluvial de pasajeros, deberán contar con personal capacitado, entrenado y disponible para atender a los pasajeros con movilidad y/o comunicación reducida y mantener en sus instalaciones equipo apropiado para facilitar su movilización; tales como sillas de ruedas, camillas, muletas, bastones y demás elementos que se consideren necesarios.

(Decreto 1660 de 2003, artículo 21).

Artículo 2.2.7.5.2. Acondicionamiento de equipos. Las embarcaciones de transporte público fluvial de veinte (20) o más pasajeros, deben contar mínimo con dos (2) puestos para el uso preferencial de personas con discapacidad, debidamente señalizados, ubicados en la fila más cercana al acceso y provistos de chalecos salvavidas.

Parágrafo. Los pasajeros a los que se refiere el presente artículo serán los últimos en embarcar y los primeros en desembarcar.

(Decreto 1660 de 2003, artículo 22).

Artículo 2.2.7.5.3. Construcción o adecuación de puertos. Los proyectos para construir o adecuar puertos, terminales, muelles, embarcaderos fluviales, o similares, deben cumplir con las especificaciones contempladas en el artículo 2.2.7.2.2. del presente Decreto, en concordancia con las demás disposiciones legales vigentes que regulan esta materia.

(Decreto 1660 de 2003, artículo 23).

CAPÍTULO 6

Accesibilidad en el transporte marítimo

Artículo 2.2.7.6.1. Accesibilidad en buques de pasajeros y ferrys. Los buques de pasajeros deberán cumplir con lo establecido en la norma internacional Regulations for adapting public transport vehicles for useng by disable persons The Swedish Board of Transport 1989, lo señalado en las recomendaciones de la OMI (International Maritime Organizations) y las que las modifique o adicionen.

(Decreto 1660 de 2003, artículo 24).

Artículo 2.2.7.6.2. Accesibilidad en embarcaciones pequeñas de pasajeros o de cabotaje que transitan por costas colombianas. Se adopta lo establecido en el artículo 2.2.7.5.1. del presente Decreto, referente a las embarcaciones que prestan el servicio de transporte fluvial de pasajeros.

(Decreto 1660 de 2003, artículo 25).

Artículo 2.2.7.6.3. Adecuación de instalaciones. Las Sociedades Portuarias Regionales que obtengan autorización por parte de la Superintendencia de Puertos y Transporte o quien haga sus veces, para la atención y prestación de servicios a buques de pasajeros en sus instalaciones portuarias deberán adecuar las instalaciones de su terminal para el servicio de pasajeros con discapacidad, acordes con los requisitos del artículo 2.2.7.2.2. del presente Decreto y en especial con las siguientes características:

1. Estar dotada de equipos de comunicación acústicos.

2. Garantizar el acceso por pasarela, a las personas con movilidad reducida, implementando elementos de seguridad suficientes, (rampas, amplitud de
3. pasillos, pasamanos, señalización, superficies antideslizantes, etc.) de acuerdo con las normas ICONTEC NTC 4140; NTC 4143; NTC 4144 Y NTC 4201, las demás normas vigentes y aquellas que las modifiquen o adicionen.

3. Contar con los elementos de señalización sobre accesibilidad de acuerdo con lo que establece el presente Título.

4. Establecer y coordinar programas de capacitación anual, para asegurarse que se dispone de personal entrenado para atender los pasajeros con movilidad y/o comunicación reducida, sus acompañantes, equipos auxiliares y animales de asistencia.

5. Garantizar la existencia de equipos apropiados a fin de facilitar el desplazamiento de pasajeros con movilidad y/o comunicación reducida entre la embarcación y el terminal de pasajeros, tanto a la llegada como a la salida.

Parágrafo. Las Sociedades Portuarias que obtengan una concesión para la construcción y operación de un terminal turístico deben involucrar en su reglamento de operaciones la presente norma.

(Decreto 1660 de 2003, artículo 26).

Artículo 2.2.7.6.4. Acondicionamiento de equipos. En los barcos que presten servicio de cabotaje, se debe acondicionar un espacio para ubicar una silla de ruedas con los elementos suficientes de comodidad y seguridad, tales como anclajes, cinturones de seguridad, reposa-cabezas y similares, de conformidad con las normas internacionales.

Las embarcaciones de transporte de pasajeros en las costas del país que prestan servicio público, deben contar con por lo menos dos (2) puestos para el transporte preferencial de personas con movilidad y/o comunicación reducida, debidamente señalizados, ubicados en la fila más cercana al acceso y provisto de chalecos salvavidas.

(Decreto 1660 de 2003, artículo 27).

CAPÍTULO 7

Accesibilidad en el transporte aéreo

Artículo 2.2.7.7.1. Cumplimiento de la norma. Las empresas prestadoras del servicio de transporte aéreo de pasajeros y los operadores de la infraestructura aeroportuaria deberán cumplir con las siguientes disposiciones:

1. Cumplir con las normas mínimas uniformes respecto al acceso a los servicios de transporte de las personas con discapacidad, desde el momento de la llegada al aeropuerto de origen hasta que abandonen el aeropuerto de destino, en especial las dictadas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, contenidas en los "Reglamentos Aeronáuticos de Colombia para el transporte de pasajeros discapacitados" o las normas que los modifiquen o sustituyan.

2. Establecer y coordinar programas de capacitación anual, para asegurarse de que se dispone de personal entrenado para atender los pasajeros con movilidad y/o comunicación reducida, a sus acompañantes, equipo auxiliar y animales de asistencia.

3. Prever una zona debidamente demarcada y señalizada para el estacionamiento provisional de vehículos automotores que transporten personas con discapacidad, para facilitar el acceso y salida del terminal de tales personas. Estas zonas deben estar lo más cerca posible de las entradas de pasajeros en cada terminal.

(Decreto 1660 de 2003, artículo 28).

Artículo 2.2.7.7.2. Acceso a la infraestructura aeroportuaria. Además de las condiciones generales de accesibilidad previstas en el artículo 2.2.7.2.2. del presente Decreto, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, las empresas privadas, públicas y mixtas encargadas de la administración y operación de las instalaciones, prestadoras de servicios aeroportuarios donde se efectúen el embarque, trasbordo o el desembarque de pasajeros, deben adaptar las instalaciones y servicios actualmente en uso, con las siguientes condiciones mínimas:

1. Contar con equipos apropiados a fin de facilitar el movimiento de las personas con movilidad reducida entre las aeronaves y el terminal de pasajeros, tanto a la llegada como a la salida, según sea necesario. Esta responsabilidad podrá delegarla el administrador del aeropuerto o su operador, en las aerolíneas que presten el servicio en el aeropuerto.

2. En las zonas de embarque, los transportadores aéreos, los administradores u operadores de las terminales, deberán disponer de vehículos equipados con sistemas montacargas u otros dispositivos mecánicos o manuales similares, a fin de facilitar el desplazamiento de los pasajeros con discapacidad o movilidad y/o comunicación reducida, entre la aeronave y el edificio terminal, tanto a la llegada como a la salida de los vuelos, según sea necesario, cuando no se

empleen pasarelas telescópicas. Las aerolíneas, deberán asegurarse de que se ofrezca en forma permanente y gratuita, el servicio de guías para este tipo de personas que así lo requieran.

3. Adoptar medidas que aseguren que las personas con discapacidad sensorial auditiva y visual puedan obtener la información oportuna del vuelo.

4. Facilitar siempre que sea necesario y posible, el trasbordo directo de los pasajeros con movilidad y/o comunicación reducida, cuando las circunstancias de modo, tiempo y lugar así lo justifiquen.

5. Situar lo más cerca posible de las entradas principales en el aeropuerto, zonas reservadas para el acceso y salida de las personas con discapacidad o movilidad reducida. Para facilitar el movimiento en las áreas del aeropuerto, las rutas de acceso deberían estar libres de obstáculos.

6. Los aeropuertos de categoría internacional y nacional deben disponer de planos guía.

7. Tener una señalización adecuada visual, táctil y/o sonora que indiquen las rutas hacia las diferentes zonas del aeropuerto.

8. Disponer de un paso alternativo, debidamente señalizado, que permita el acceso de personas con movilidad reducida, en aquellos sitios en donde se utilicen torniquetes, registradoras u otros dispositivos que les restrinja el paso.

9. La unión entre la vía pública y los accesos a las instalaciones del aeropuerto se debe realizar mediante andenes de peatones o mixtos accesibles, según los conceptos establecidos en la Norma Técnica NTC 4695 Accesibilidad de las personas al medio físico. Señalización para tránsito peatonal en el espacio público urbano.

10. Las áreas de circulación en el interior del aeropuerto, así como el acceso a los servicios y vehículos deben cumplir con los requisitos básicos de accesibilidad previstos en el artículo 2.2.7.2.2. del presente decreto.

(Decreto 1660 de 2003, artículo 29).

Artículo 2.2.7.7.3. Acceso al servicio de transporte aéreo. La Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, las empresas privadas, públicas y mixtas encargadas de la administración y operación de las instalaciones aeroportuarias, donde se efectúen el embarque, trasbordo o el desembarque de pasajeros, deben tomar las medidas necesarias para asegurar que las personas con discapacidad o movilidad o comunicación reducida, dispongan de acceso adecuado a los servicios aéreos y de información sobre los mismos.

Las aeronaves que entren por primera vez en servicio deberán contar con las condiciones mínimas de accesibilidad de acuerdo con los parámetros adoptados por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, la cual expedirá la reglamentación en lo que actualmente no se encuentre regulado en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia para el transporte de pasajeros discapacitados.

Parágrafo. El transportador aéreo no puede negar el servicio de transporte a personas con discapacidad, a menos que se determine plenamente que dicho transporte puede empeorar la situación del pasajero, poner en riesgo la integridad de los demás pasajeros o afectar la seguridad del vuelo.

(Decreto 1660 de 2003, artículo 30).

CAPÍTULO 8

Ayudas vivas

Artículo 2.2.7.8.1. Requisitos de los perros de asistencia. Para los efectos del presente Título, tendrán la calidad de perros de asistencia, aquellos ejemplares cuyos usuarios acrediten que estos han sido adiestrados en centros nacionales o internacionales por personal calificado, que pertenezcan o sean homologados por la Asociación Colombiana de Zooterapia y actividades afines o por la entidad que el Instituto Colombiano Agropecuario, ICA, o quien haga sus veces, autorice.

El carné que expida las referidas asociaciones deberá contener:

1. La foto del ejemplar.

2. El nombre y a la raza a que pertenece.

3. Nombre e identificación, del usuario o propietario del animal.

4. Fecha de expedición y expiración.

5. Vigencia de las vacunas y centro de capacitación.

En todo caso, el usuario o propietario, deberá estar en condiciones de acreditar que el animal cumple con los requisitos sanitarios correspondientes y que no padece ninguna enfermedad transmisible a los humanos, entendiendo por tales las incluidas en el cuadro de antropozoonosis vigente en cada momento. En todo caso, el perro de asistencia deberá estar vacunado contra la rabia, con tratamiento periódico de equinococosis, exento de parásitos externos, y haber

dado resultado negativo a las pruebas de leishmaniasis, leptospirosis y brucelosis.

Parágrafo. Para la utilización de otros tipos de animales, que se constituyan en ayudas vivas, se tomarán como parámetros de referencia lo especificado en el presente Capítulo, sin perjuicio de la reglamentación que se expida sobre la materia.

(Decreto 1660 de 2003, artículo 31).

Artículo 2.2.7.8.2. Condiciones generales de uso de perros de asistencia. Los perros deberán contar con su correspondiente arnés, chaleco de identificación según la categoría del perro, de acuerdo con las prácticas internacionales de identificación canina para el acceso al medio de transporte y deberán permanecer durante el recorrido al pie del pasajero. El prestador del servicio podrá exigir que el perro de asistencia lleve colocado un bozal. En el modo aéreo se atenderá a las disposiciones nacionales vigentes sobre la materia o en su defecto a la práctica internacional, sobre transporte de este tipo de animales.

De acuerdo con las normas internacionales, el perro llevará colocado un chaleco verde cuando esté en proceso de adaptación y en este caso deberá estar acompañado, además de su usuario, del instructor profesional. Cuando el animal terminó su entrenamiento y está adaptado con su usuario, portará un chaleco rojo.

En todo caso el usuario de un perro de asistencia es responsable del correcto comportamiento de éste, así como de los eventuales daños que pueda ocasionar a terceros. De igual forma, debe portar vigente el carné del animal.

(Decreto 1660 de 2003, artículo 32).

Artículo 2.2.7.8.3. Obligación de prestar el servicio. Los conductores u operarios de vehículos de servicio público de transporte no podrán negarse a prestar el servicio a personas con discapacidad acompañadas de su perro de asistencia, siempre y cuando este último vaya provisto del distintivo especial indicativo a que se refiere el artículo anterior, y las características del perro y la tipología del respectivo vehículo permitan su transporte en forma normal.

(Decreto 1660 de 2003, artículo 33).

CAPÍTULO 9

Régimen de sanciones

Artículo 2.2.7.9.1. Por falta o indebida señalización y adecuación de instalaciones. Las empresas o entes encargados de la administración y operación de los Terminales de Transporte Terrestre, de las estaciones de Metro, de trenes de pasajeros y de transporte masivo urbano, de los puertos, terminales, muelles, embarcaderos, o similares de transporte fluvial y marítimo y los aeropuertos que no cumplan con lo establecido en la presente norma, en cuanto a la señalización y adecuación apropiada de sus instalaciones para el desplazamiento de personas con discapacidad, serán sancionadas con multa que oscilan entre cincuenta (50) y cien (100) salarios mínimos diarios legales vigentes.

(Decreto 1660 de 2003, artículo 34).

Artículo 2.2.7.9.2. Por insuficiencia o carencia de equipos acondicionados, accesibles o por falta o indebida señalización de los mismos. Las empresas cuyo objeto sea la prestación del servicio público de transporte de pasajeros aéreo, terrestre, marítimo, ferroviario, masivo o fluvial que incumplan la obligación de contar con equipos debidamente señalizados, o acondicionados o accesibles según lo establecido en el presente Título para facilitar el transporte de las personas con discapacidad, serán sancionadas con multa que oscila entre cincuenta (50) y cien (100) salarios mínimos diarios legales vigentes.

(Decreto 1660 de 2003, artículo 35).

Artículo 2.2.7.9.3. Por indebido estacionamiento. Los conductores con movilidad normal que estacionen sus vehículos en lugares públicos de estacionamiento específicamente demarcados con el símbolo internacional de accesibilidad para los automotores que transporten o sean conducidos por personas con movilidad reducida o vehículos para centros de educación especial o de rehabilitación, incurrirán en sanción de multa de quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes.

En igual sanción incurrirán quienes cometan esta infracción en zonas especiales de estacionamiento para personas con discapacidad, ubicadas en parqueaderos habilitados en centros comerciales, supermercados, clínicas y hospitales, unidades deportivas, autocinemas, y en general en todo sitio donde existan parqueaderos habilitados para el uso público, aún dentro de unidades residenciales privadas.

(Decreto 1660 de 2003, artículo 36).

Artículo 2.2.7.9.4. Por no disponer de sitios especiales de parqueo. El responsable del cumplimiento de la obligación contenida en el artículo 2.2.7.1.2.

del presente decreto, incurrirá en sanción de treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes.

(Decreto 1660 de 2003, artículo 37).

Artículo 2.2.7.9.5. Por carencia de personal especializado. Las empresas cuyo objeto sea la prestación del servicio público de transporte de pasajeros aéreo, terrestre, marítimo, masivo, ferroviario o fluvial y las empresas administradoras de los terminales y puertos que incumplan la obligación de contar con el personal capacitado para la atención de personas con discapacidad, incurrirán en sanción que oscila entre cincuenta (50) y cien (100) salarios mínimos legales diarios vigentes.

(Decreto 1660 de 2003, artículo 38).

Artículo 2.2.7.9.6. Por negarse a prestar el servicio. Las empresas de transporte en cualquiera de los modos, que sin justa causa se nieguen a prestar el servicio a personas con notoria discapacidad o movilidad reducida, se harán acreedoras a sanción que oscila entre diez (10) y doscientos (200) salarios mínimos legales diarios vigentes, dependiendo de la naturaleza del servicio y las circunstancias de modo, tiempo y lugar en que se negó la prestación del mismo.

(Decreto 1660 de 2003, artículo 39).

Artículo 2.2.7.9.7. Autoridades. Las autoridades competentes para investigar y aplicar las sanciones establecidas en los artículos 2.2.7.9.1., 2.2.7.9.2., 2.2.7.9.5. y 2.2.7.9.6. del presente Decreto, serán las siguientes:

1. La Superintendencia de Transporte o quien haga sus veces, en relación con las terminales y empresas administradoras de terminales y las empresas prestadoras de servicio público de transporte de pasajeros, excepto en el caso de las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros, de radio de acción municipal, distrital o metropolitano, que corresponde a los organismos de Tránsito y Transporte respectivos.

2. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil sancionará a las empresas de servicio público de transporte aéreo de pasajeros, así como a las empresas administradoras u operadoras de los terminales aéreos.

En el caso de la sanción prevista en el artículo 2.2.7.9.3., la competencia será de los organismos de transito municipales, distritales o metropolitanos correspondientes.

Para la infracción contemplada en el artículo 2.2.7.9.4., la competencia sancionatoria recaerá en las autoridades urbanísticas municipales o distritales correspondientes.

(Decreto 1660 de 2003, artículo 40).

Artículo 2.2.7.9.8. Procedimiento. Para aplicar las sanciones contempladas en los artículos 2.2.7.9.1., 2.2.7.9.2., 2.2.7.9.5. y 2.2.7.9.6. del presente Decreto, se seguirá el procedimiento establecido en el artículo 50 de la Ley 336 de 1996 y en el Capítulo 8, Título 1, Parte 2, Libro 2, del presente Decreto o la norma que lo modifique o sustituya.

Para la imposición de la sanción del artículo 2.2.7.9.3., se aplicará el procedimiento señalado en el Código Nacional de Tránsito Terrestre –Ley 769 de 2002, o la norma que la modifique, adicione o derogue.

Para la imposición de la sanción contenida en el artículo 2.2.7.9.4., se aplicará el procedimiento que señalen localmente las normas urbanísticas o de planeación correspondientes.

(Decreto 1660 de 2003, artículo 41).

Artículo 2.2.7.9.9. Divulgación. El Gobierno Nacional, en coordinación con el Ministerio de Transporte, el Instituto Nacional para Ciegos, INCI, y el Instituto para Sordos, INSOR, o quienes hagan sus veces, garantizarán la difusión de las normas sobre la materia entre las personas con discapacidad y la ciudadanía en general.

(Decreto 1660 de 2003, artículo 42).

TÍTULO 8

Nota: Título 8 sustituido por el Decreto 746 de 2020, artículo 1º.

ZONA DIFERENCIAL PARA EL TRANSPORTE Y/O EL TRÁNSITO

Artículo 2.2.8.1. Zona Diferencial para el transporte y/o el tránsito. Con el fin de garantizar las condiciones de accesibilidad y seguridad, promover la formalización del servicio de transporte público y garantizar a los pobladores los servicios de tránsito, el Ministerio de Transporte podrá crear zonas diferenciales para el transporte y el tránsito, que estarán constituidas por un municipio y/o grupos de municipios, donde no existan sistemas de transporte cofinanciados por la Nación y no sea posible la normal prestación del servicio de transporte público en las condiciones de la normativa vigente y aplicable, atendiendo a alguna o algunas de la siguientes condiciones:

1. La vocación rural;

2. Características económicas y/o geográficas y/o sociales, étnicas u otras propias del territorio.

Parágrafo 1°. En relación con el transporte escolar, se tendrá en cuenta, además que los servicios de transporte y/o de tránsito no permitan garantizar el acceso efectivo de la población al sistema de educación.

Parágrafo 2°. Una vez vencida la duración de las zonas diferenciales, el servicio de transporte público y/o los servicios de tránsito deberán ajustarse a la normatividad general vigente para la prestación de los servicios.

Artículo 2.2.8.2. Competencias. Los alcaldes de los municipios, de manera individual o conjunta, podrán solicitar al Ministerio de Transporte la creación de una zona diferencial para el transporte y/o tránsito, en el ámbito de su jurisdicción justificando la solicitud, y conforme al procedimiento y condiciones que se establecen en el presente título.

El Ministerio de Transporte, mediante acto administrativo, podrá crear las zonas diferenciales para el transporte y/o el tránsito tendientes a garantizar las

condiciones de accesibilidad y seguridad, atendiendo los principios del transporte dispuestos en los artículos 2° y 3° de la Ley 105 de 1993, estableciendo su duración, conformación, extensión, ubicación geográfica, perímetro de transporte, las modalidades de transporte que aplicarán y demás condiciones transitorias necesarias para la prestación de los servicios de transporte público y/o tránsito que aplicarán en dichas zonas.

El alcalde del municipio o los del grupo de municipios, en caso de requerirse, podrá o podrán expedir reglamentos operativos transitorios, con las condiciones operativas para la prestación de los servicios de transporte público y/o para la prestación de los servicios de tránsito.

Parágrafo. Los reglamentos operativos transitorios que se expidan deberán contar con la aprobación técnica previa por parte del Ministerio de Transporte, que deberá validar que los reglamentos propuestos se encuentren dentro de las condiciones del acto de creación de la zona diferencial.

Artículo 2.2.8.3. Características de los reglamentos operativos transitorios de las zonas diferenciales para el transporte y/o tránsito. Los reglamentos operativos que se expidan, tendrán en cuenta lo siguiente:

1. Definirá las condiciones operativas transitorias de competencia de la autoridad territorial en materia de tránsito y transporte, para la prestación de los servicios de transporte público y/o de tránsito, en el marco del acto administrativo de creación de la zona diferencial.

2. Su vigencia no podrá ser superior a la duración de la zona establecida en el acto de creación de la zona diferencial.

3. Su aplicación será exclusiva para la zona diferencial y no podrá extenderse a otro municipio o municipios o a otras áreas o zonas.

4. Establecerá líneas de acción que atiendan las características especiales de la zona diferencial tendientes a promover la formalización del servicio de transporte público en la modalidad que se está reglamentando y/o los servicios de tránsito.

Artículo 2.2.8.4. Trámite para la creación de las zonas diferenciales para el transporte y/o tránsito y la expedición del reglamento especial. Para la creación de las zonas diferenciales para el transporte y/o tránsito, deberá seguirse el siguiente trámite:

1. El alcalde del municipio o los del grupo de municipios, según corresponda, presentarán al Ministerio de Transporte - Dirección de Transporte y Tránsito la solicitud escrita que deberá contener:

1.1. Determinación del municipio o grupo de municipios, especificando la extensión geográfica, así como la modalidad o modalidades de transporte público, y/o servicios de tránsito a los que se aplicaría.

1.2. Justificación para la creación de la zona diferencial para el transporte y/o el Tránsito, soportada en estudios, análisis y evidencias anexos a la solicitud, que indiquen la modalidad de transporte público y/o servicio de tránsito, con una descripción detallada de las condiciones actuales de prestación del servicio de transporte y/o de tránsito y acredite las condiciones especiales de que trata el artículo 2.2.8.1 del presente decreto, que impiden la normal prestación del servicio de transporte o tránsito en las condiciones de la normativa vigente.

1.3. Propuesta preliminar para la prestación transitoria del servicio de transporte público y/o de la prestación de los servicios de tránsito.

2. El Ministerio de Transporte, en un término no superior a tres (3) meses contados a partir de la radicación por parte del interesado o interesados de la totalidad de los documentos requeridos en los numerales 1, 1.1, 1.2 y 1.3. del presente artículo, determinará si se cumplen los siguientes aspectos:

2.1. Que en el respectivo municipio o municipios no existen sistemas de transporte cofinanciados por la Nación.

2.2. Si acredita las condiciones especiales de que trata el artículo 2.2.8.1 del presente decreto, que impiden la normal prestación del servicio de transporte o tránsito en condiciones de la normativa vigente, para la creación de las zonas diferenciales para el transporte y/o tránsito.

En el evento que se cumplan los aspectos relacionados, el Ministerio de Transporte, en el término señalado, deberá comunicar al peticionario mediante escrito debidamente sustentado, la procedencia o no de la creación de la zona diferencial para el transporte y/o tránsito.

3. El Ministerio de Transporte, en un término no superior a seis (6) meses, contados a partir de la comunicación al peticionario, de la procedencia de la creación de la zona diferencial para el transporte y/o tránsito, emitirá el acto administrativo de creación de la zona diferencial con todas las condiciones de que trata el artículo 2.2.8.2.

Parágrafo: El Ministerio de Transporte podrá requerir al peticionario para que aporte información, estudios, análisis o evidencias, adicionales o complementarios que se requieran para la creación de la zona diferencial.

Artículo 2.2.8.5. Trámite para la creación de las zonas diferenciales para la prestación del servicio de transporte escolar. Para la creación de zonas diferenciales para la prestación del servicio de transporte escolar, además de los

requisitos establecidos en el numeral 1 del artículo 2.2.8.4 del presente título, el alcalde del municipio o los del grupo de municipios, según corresponda, deberá seguir el siguiente trámite:

1. Aportar documento escrito en el que argumente las circunstancias que impiden la normal prestación del servicio de transporte escolar en las condiciones de la normativa vigente, con la descripción detallada de las condiciones en que se viene prestando el servicio de transporte escolar, en las que se relacione:

a) Nombre y ubicación de las instituciones y sedes educativas donde se presentan dificultades para la normal prestación del servicio de transporte escolar.

b) Matrícula actual por instituciones y sedes educativas donde se presentan dificultades para la normal prestación del servicio de transporte escolar.

2. Recibida la solicitud, el Ministerio de Transporte remitirá al Ministerio de Educación Nacional la solicitud para que en un plazo no mayor a dos (2) meses de recibida la solicitud, expida un documento en el que se acrediten que las condiciones de la zona diferencial solicitada, afectan el acceso y/o permanencia efectiva de los niños en el sistema educativo expedido por el Ministerio de Educación.

El Ministerio de Educación Nacional señalará las condiciones de expedición de este documento dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes contados a partir de la entrada en vigencia de la presente sustitución.

3. El Ministerio de Transporte, en un término no superior a tres (3) meses contados a partir de la radicación por parte del interesado o interesados de la totalidad de los documentos requeridos en los numerales 1 del artículo 2.2.8.4 del presente título y en 1 del presente artículo, determinará si se cumplen los siguientes aspectos:

3.1. Que en el respectivo municipio o municipios no existen sistemas de transporte cofinanciados por la Nación.

3.2. Si acredita las condiciones especiales de que trata el artículo 2.2.8.1 del presente decreto, que impiden la normal prestación del servicio de transporte o tránsito en las condiciones de la normativa vigente, para la creación de las zonas diferenciales para el transporte y/o tránsito.

En el evento que se cumplan los aspectos relacionados, el Ministerio de Transporte, en el término señalado, deberá comunicar mediante escrito debidamente sustentado al peticionario, la procedencia o no de la creación de la zona diferencial para el transporte escolar.

4. El Ministerio de Transporte, en un término no superior a seis (6) meses, contados a partir de comunicación al peticionario de la procedencia de la creación de la zona diferencial para el transporte y/o tránsito, emitirá el acto administrativo de creación de la zona diferencial con todas las condiciones de que trata el artículo 2.2.8.2., que además contenga las condiciones especiales tendientes a garantizar la seguridad de los estudiantes.

Parágrafo 1°. El Ministerio de Transporte podrá requerir al peticionario se aporte información, estudios, análisis o evidencias, adicionales o complementarios que se requieran para la creación de la zona diferencial.

Parágrafo 2°. El Ministerio de Educación Nacional para la caracterización de las zonas diferenciales dará prioridad a las zonas rurales o de frontera, con el fin de que las autoridades territoriales en el marco de sus competencias, puedan garantizar el acceso efectivo de la población al sistema de educación.

Artículo 2.2.8.6. Control y vigilancia. La inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio de transporte en las zonas diferenciales corresponde al

alcalde en el evento que la zona diferencial se encuentre dentro de la jurisdicción del municipio, sin perjuicio de la inspección, vigilancia y control que corresponde a la Superintendencia de Transporte. Cuando la zona diferencial corresponda a un grupo de municipios corresponde a la Superintendencia de Transporte.

PARTE 3

REGLAMENTACIONES EN MATERIA DE TRÁNSITO

TÍTULO 1

CENTROS DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA

Artículo 2.3.1.1. Objeto. El presente Título tiene por objeto establecer los requisitos para la constitución, funcionamiento, habilitación y clasificación de los Centros de Enseñanza Automovilística, determinar los requisitos para el funcionamiento de los programas de capacitación en conducción o de instructores en conducción y demás requisitos necesarios para su habilitación.

(Decreto 1500 de 2009, artículo 1°).

CAPÍTULO 1

Requisitos para la constitución y registro de los programas de los Centros de Enseñanza Automovilística

Artículo 2.3.1.1.1. Constitución. Los Centros de Enseñanza Automovilística que ofrezcan capacitación en conducción o capacitación para instructores en conducción, para su constitución deben cumplir los siguientes requisitos:

a). Tener licencia de funcionamiento o reconocimiento de carácter oficial.

b). Obtener el registro de los programas de qué trata el presente Título.

(Decreto 1500 de 2009, artículo 2°).

Artículo 2.3.1.1.2. Licencia de funcionamiento o reconocimiento oficial. Se entiende por licencia de funcionamiento el acto administrativo mediante el cual, en el ámbito de su jurisdicción, la Secretaría de Educación de la entidad territorial certificada en educación, autoriza la creación, organización y funcionamiento de un Centro de Enseñanza Automovilística de naturaleza

privada. Esta se otorgará por tiempo indefinido, sujeta a las condiciones en ella establecidas.

Para los Centros de Enseñanza Automovilística de carácter estatal, el acto administrativo de creación constituye el reconocimiento de carácter oficial, el cual deberá contener los requisitos señalados en el artículo siguiente.

(Decreto 1500 de 2009, artículo 3°).

Artículo 2.3.1.1.3. Solicitud de la licencia de funcionamiento. El interesado en crear un Centro de Enseñanza Automovilística de carácter privado debe solicitar licencia de funcionamiento a la Secretaría de Educación de la entidad territorial certificada de la jurisdicción que corresponda al lugar de prestación del servicio, con la siguiente información:

1. Nombre propuesto para la institución, número de sedes, municipio y dirección de cada una.

2. Nombre del propietario o propietarios. Cuando se trate de personas jurídicas se deberá adjuntar el certificado de existencia y representación legal. Si es persona natural la cédula de ciudadanía.

3. El programa o programas que proyecta ofrecer.

4. El número de estudiantes que proyecta atender.

5. Identificación de la planta física. El peticionario deberá adjuntar copia de la licencia de construcción.

La Secretaría de Educación verificará el cumplimiento de los requisitos establecidos en este Título y decidirá mediante acto administrativo motivado.

(Decreto 1500 de 2009, artículo 4°).

Artículo 2.3.1.1.4. Modificaciones a la licencia. Las novedades relativas a cambio de sede, apertura de nuevas sedes en la misma jurisdicción, cambio de propietario, cambio de nombre, fusión con otra institución educativa, implican la necesidad de solicitar y obtener previamente la modificación de la licencia inicial.

La apertura de una o más sedes en jurisdicción diferente requiere el trámite de la licencia ante la Secretaría de Educación de la entidad territorial competente.

(Decreto 1500 de 2009, artículo 5°).

Artículo 2.3.1.1.5. Requisitos básicos para el registro de los programas. Para obtener el registro de los programas de capacitación en conducción o de instructores en conducción de que trata el artículo 3.8 del Decreto 4904 de 2009, o la norma que lo modifique, adicione, sustituya o compile, el titular de la licencia de funcionamiento o del reconocimiento oficial del Centro de Enseñanza Automovilística deberá presentar a la Secretaría de Educación de la entidad territorial certificada en educación un proyecto educativo institucional que debe contener los siguientes requisitos básicos:

1. Denominación del programa: la denominación del programa deberá corresponder al contenido básico para los cursos de formación de conductores y/o para instructores en conducción, de conformidad con los contenidos básicos determinados por el Ministerio de Transporte.

2. Descripción de las competencias que el educando debe haber adquirido una vez culminado satisfactoriamente el programa respectivo.

3. Justificación del programa: comprende la pertinencia del programa en el marco de un contexto globalizado, en función de las necesidades reales de formación en el país y en la región donde se va a desarrollar el programa; número estimado de estudiantes que proyecta atender durante la vigencia del registro.

4. Plan de estudios: esquema estructurado de los contenidos del programa, de conformidad con lo establecido por el Ministerio de Transporte y que comprende:

4.1. Duración

4.2. Identificación de los contenidos básicos de formación

4.3. Organización de las actividades de formación

4.4. Distribución del tiempo

4.5. Estrategia metodológica

5. Autoevaluación institucional: existencia de instrumentos mediante los cuales se realizará este proceso de manera permanente, así como la revisión periódica de los contenidos básicos de formación y de los demás aspectos necesarios para su mejoramiento y actualización.

6. Organización administrativa: estructura organizativa, mecanismos de gestión que permiten ejecutar procesos de planeación, administración, evaluación y seguimiento de los contenidos básicos de formación y los diferentes servicios y

recursos que garanticen el logro de los objetivos institucionales definidos en el proyecto educativo institucional.

7. Recursos específicos:

7.1. Características y ubicación de las aulas y talleres donde se desarrollará el programa.

7.2. Materiales de apoyo didácticos, ayudas educativas y audiovisuales.

7.3. Recursos bibliográficos, técnicos y tecnológicos.

7.4. Laboratorio y equipos.

7.5. Lugares de práctica.

8. Personal de formadores requeridos para el desarrollo del programa: número, dedicación, nivel de formación o certificación de la competencia laboral por el organismo competente.

9. Financiación: presupuesto de ingresos y egresos de recursos financieros que permita el adecuado funcionamiento del programa durante la vigencia del registro.

Parágrafo. Expedido el registro del programa por parte de la Secretaría de Educación de la entidad territorial certificada en educación, el Centro de Enseñanza Automovilística deberá presentarlo ante el Ministerio de Transporte con los demás requisitos señalados en este Título para proceder a la habilitación de funcionamiento del Centro.

El solo registro del programa no autoriza al Centro de Enseñanza Automovilística para ofrecer y desarrollar el programa.

(Decreto 1500 de 2009, artículo 6°).

Artículo 2.3.1.1.6. Desarrollo de los programas. Para garantizar la efectividad en el proceso de capacitación y teniendo en cuenta que se trata de un aprendizaje de acciones secuenciales, es necesario que los cursos de instrucción a conductores sean continuos en el tiempo, por tanto, las clases prácticas deberán programarse bajo este esquema. En ningún caso el mínimo de horas previstas podrá abarcarse en un lapso mayor a tres (3) meses.

La realización de las prácticas de inducción en conducción hasta obtener el dominio idóneo del vehículo, que se deberá realizar en el área que para este fin dispone el Centro de Enseñanza Automovilística, deberá realizarse en un tiempo

equivalente al veinticinco por ciento (25%). del total de horas prácticas fijadas en la intensidad horaria según la categoría. La medición de la destreza y habilidad en el manejo de los mecanismos de control y en la conducción del vehículo se realizará en las vías de uso público, en un tiempo equivalente al setenta y cinco por ciento (75%) de las horas prácticas fijadas según la intensidad horaria de cada categoría.

Parágrafo. Cuando se esté impartiendo enseñanza práctica sólo podrán ir en el vehículo el instructor debidamente acreditado y el aprendiz, excepto en los vehículos tipo B2, C2, B3 y C3, de acuerdo a lo establecido por el Ministerio de Transporte.

(Decreto 1500 de 2009, artículo 7°).

CAPÍTULO 2

Nota: Capítulo 2 sustituido por el Decreto 1538 de 2020, artículo 1º.

Requisitos de registro de los Centros de Enseñanza Automovilística

Artículo 2.3.1.2.1. Requisitos de registro de los Centros de Enseñanza Automovilística. Los requisitos, condiciones y el procedimiento para el registro de los Centros de Enseñanza Automovilística en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) serán los definidos por el Ministerio de Transporte.

Artículo 2.3.1.2.2. Área para la realización de prácticas. Cuando un Centro de Enseñanza Automovilística no cuente con el espacio para la realización práctica, este deberá garantizar la formación mediante la celebración de contratos con otros Centros de Enseñanza Automovilística que cuenten con los escenarios de práctica.

Artículo 2.3.1.2.3. Apertura de programas en convenio. Cuando dos o más Centros de Enseñanza Automovilística decidan ofrecer los programas de formación a instructores y conductores en convenio, deberán solicitar el_

respectivo registro de manera conjunta tal como lo ordena el artículo 2.6.4.14. del Decreto 1075 de 2015, o la norma que lo modifique, adicione, sustituya o compile, evento en el cual el certificado que expidan deberá ser otorgado conjuntamente.

Artículo 2.3.1.2.4. De los vehículos. Los vehículos deben ser de propiedad del Centro de Enseñanza Automovilística o en arrendamiento financiero o leasing a favor del Centro de Enseñanza Automovilística, para lo cual deberá adjuntarse copia del respectivo contrato. Dichos vehículos deben estar destinados exclusivamente a la enseñanza automovilística, y deberán cumplir con las condiciones técnicomecánicas, los distintivos y adaptaciones señalados en la resolución que para el efecto expida el Ministerio de Transporte.

Los vehículos destinados a esta actividad deberán estar registrados en el servicio particular.

CAPÍTULO 3

Clasificación de los Centros de Enseñanza Automovilística

Artículo 2.3.1.3.1. Clasificación. Según los programas de capacitación que sean registrados por la Secretaría de Educación de la entidad territorial certificada en educación, los Centros de Enseñanza Automovilística, se clasificarán de la siguiente manera:

Nivel I: reconocidos y aprobados para la formación de conductores en cualquiera de las siguientes categorías o en todas, A1, A2, B1, y C1.

Nivel II: reconocidos y aprobados para la formación de conductores en cualquiera de las categorías B2 y/o C2 y en cualquiera o todas las categorías del nivel I.

Nivel III: reconocidos y aprobados para la formación de conductores e instructores en las categorías B3 y C3 y en las categorías de los niveles I y II.

(Decreto 1500 de 2009, artículo 13).

CAPÍTULO 5

Certificación para conductores e instructores en conducción

Artículo 2.3.1.5.1. Requisitos para la capacitación como conductor. Para acceder al proceso de capacitación y de formación como conductor, el aspirante deberá acreditar los siguientes requisitos:

1. Saber leer y escribir.

2. Tener 16 años cumplidos para el servicio diferente al público.

3. Tener 18 años para vehículos de servicio público.

(Decreto 1500 de 2009, artículo 15).

Artículo 2.3.1.5.2. Requisitos para la capacitación como instructor. Para acceder al proceso de capacitación y de formación como instructor de conducción, los aspirantes deberán acreditar los siguientes requisitos:

1. Tener licencia de conducción de la categoría para la cual se aspira a ser instructor.

2. Tener Título de bachiller.

3. Acreditar experiencia de dos (2) años como conductor en la categoría para la cual aspira a formarse como instructor.

(Decreto 1500 de 2009, artículo 16).

Artículo 2.3.1.5.3. Modificado por el Decreto 1538 de 2020, artículo 2º. Sistema de Identificación en la formación de conductores e instructores. Previamente a acceder al curso de formación como conductor o como instructor el aspirante deberá adelantar el siguiente proceso de identificación en el Centro de Enseñanza donde adelantará el curso de formación y capacitación:

1. Presentación del documento de identidad y registro de los datos personales.

2. Identificación a través del método de validación de identidad que sea definido en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito-RUNT. La información del aspirante quedará guardada mediante las herramientas tecnológicas que para tal fin estén dispuestas en el mencionado registro.

3. Fotografía del aspirante.

Parágrafo. El Centro de Enseñanza .Automovilística deberá una vez inscrito el alumno registrar el horario en que recibirá tanto las clases teóricas como las clases prácticas.

Artículo 2.3.1.5.4. Certificaciones para conductores. Cumplido y aprobado el proceso de instrucción, el Centro de Enseñanza Automovilística deberá proceder a realizar el examen teórico en los términos establecidos por el Ministerio de Transporte, y una vez aprobado por el sistema, el Centro de Enseñanza Automovilística reportará al Registro Único Nacional de Tránsito –RUNT–, los datos del alumno capacitado para que el sistema le genere el número de identificación nacional del certificado en la categoría que corresponda, con base en las exigencias que se establezcan para el funcionamiento de este registro.

El certificado de aprobación del curso en conducción será tramitado de acuerdo con los parámetros que para el efecto determine el Ministerio de Transporte.

(Decreto 1500 de 2009, artículo 18).

Artículo 2.3.1.5.5. Certificación de instructores en conducción. Concluido y aprobado el proceso de formación de instructores en conducción, el Centro de Enseñanza Automovilística deberá proceder a realizar el examen teórico en los términos y condiciones establecidos por el Ministerio de Transporte. Una vez aprobado este examen, el alumno deberá adjuntar el certificado en las normas de competencia laboral expedido por el SENA, que conforman la titulación de instructor de conducción en la categoría en la que se va a desempeñar.

Aprobado el examen y obtenido el certificado en las normas de competencia laboral que conforman la titulación de instructor, el Centro de Enseñanza Automovilística deberá reportar al Registro Único Nacional de Tránsito, los datos del alumno capacitado para que el sistema –RUNT– le genere el número de

identificación nacional de la certificación de instructor en la categoría que corresponda, el cual deberá ser impreso en el documento que se le expide al instructor.

Parágrafo. El formato para la expedición del certificado de instructor en conducción, deberá atender los parámetros establecidos por el Ministerio de Transporte.

(Decreto 1500 de 2009, artículo 19).

Artículo 2.3.1.5.6. Vigencia y renovación de la certificación de instructor. La Certificación de Instructor en conducción tendrá una vigencia de cinco (5) años. Para su renovación, el interesado deberá presentar el certificado vigente en las normas de competencia laboral que conforman la titulación de instructor de conducción en la categoría que se desempeña.

(Decreto 1500 de 2009, artículo 20). **(Nota: Según el texto oficialmente publicado de este artículo, el mismo no coincide exactamente con el del artículo 20 del Decreto 1500 de 2009, referido.).**

Artículo 2.3.1.5.7. Recategorización de la Certificación de Instructor. Para recategorizar la certificación el instructor en conducción deberá adelantar la capacitación con una intensidad horaria equivalente a la diferencia en horas que falten para completar la intensidad exigida para la categoría que aspira obtener y cumplir con los requerimientos establecidos para la certificación en las normas de competencia laboral en la nueva categoría.

No procede la recategorización de las certificaciones de instructor A1 y A2 a cualquiera de las demás categorías de certificación.

(Decreto 1500 de 2009, artículo 21).

Artículo 2.3.1.5.8. Certificado de competencia laboral. El certificado de competencia laboral en la titulación de instructor en conducción y de formador de instructores en conducción señalados en los artículos 2.3.1.5.5., 2.3.1.5.6. y 2.3.1.6.1., numeral 2, del presente Decreto, que deberá ser expedido por el SENA, será exigible a los doce (12) meses siguientes a la implementación de la Norma Técnica de Competencia Laboral por el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA).

(Decreto 198 de 2013, artículo 8°).

CAPÍTULO 6

Personal de formadores

Artículo 2.3.1.6.1. Perfil del instructor para la formación de instructores en conducción. El instructor requerido para formar instructores en conducción debe acreditar los siguientes requisitos:

1. Poseer certificación de instructor de la categoría para la cual dará instrucción.

2. Acreditar el desempeño laboral a través de la certificación en las normas de competencia laboral de la titulación como formador de instructores de conducción en la categoría que se va a desempeñar.

3. Ser tecnólogo o profesional en áreas afines al desempeño ocupacional, como mecánica y pedagogía.

4. Dos años de experiencia como instructor de conducción en la categoría correspondiente.

5. No haber sido sujeto de imposición de sanción alguna por ser contraventor de las normas de tránsito, durante el último año.

(Decreto 1500 de 2009, artículo 22).

Artículo 2.3.1.6.2. Certificaciones expedidas por los Centros de Enseñanza Automovilística. El número mensual de certificaciones expedidas por los Centros de Enseñanza Automovilística por vehículo/instructor, en el proceso de formación de conductores es el determinado en la siguiente tabla:

Categoría	Tipo de vehículo	Certificación/ mes
A1	Motocicletas hasta de 125 c.c. de cilindrada.	30
A2	Motocicletas, motociclos y mototriciclos de más de 125 c.c. de cilindrada.	24
B1	Automóviles, camperos, camionetas y microbuses de servicio particular.	16
C1	Automóviles, camperos, camionetas y microbuses para el servicio público.	12
B2	Camiones rígidos, busetas y buses para el servicio particular.	10

C2	Camiones rígidos, busetas y buses para el servicio público.	10
B3	Vehículos articulados de servicio particular.	8
C3	Vehículos articulados para el servicio público.	8

Parágrafo. Ningún instructor podrá certificar más de doscientas cuarenta horas (240) mes de instrucción en conducción; dicho control se llevará a cabo a través del Registro Único Nacional de Tránsito –RUNT–.

(Decreto 1500 de 2009, artículo 23).

CAPÍTULO 7

Deberes y obligaciones de los Centros de Enseñanza Automovilística y de los instructores

Artículo 2.3.1.7.1. Deberes y obligaciones de los Centros de Enseñanza Automovilística. Son deberes y obligaciones de los Centros de Enseñanza Automovilística los siguientes:

1. Cumplir en su totalidad con los programas de instrucción, requisitos e intensidad horaria establecidos en la normatividad vigente.

2. Crear y facilitar la operación de mecanismos de recepción y emisión permanente de información a los usuarios sobre los servicios ofrecidos, tarifas, horarios de atención, entre otras.

3. Mantener las condiciones técnicas y administrativas, que dieron origen a su habilitación.

4. Aplicar y velar por el cumplimiento de los programas y procedimiento establecidos para el proceso de capacitación e instrucción de los alumnos.

5. Mantener las condiciones exigidas por la Secretaría de Educación que le otorgó el registro de los programas.

6. Comunicar al Ministerio de Transporte sobre las modificaciones que se presenten respecto a la información suministrada para la habilitación de funcionamiento del Centro de Enseñanza Automovilística.

7. Llevar los archivos de los alumnos debidamente matriculados, capacitados y certificados.

8. Mantener los vehículos autorizados al Centro de Enseñanza Automovilística con las condiciones de seguridad requeridas y tarjeta de servicio vigente.

9. Mantener los vehículos que le fueron aprobados al momento de la habilitación, con las adaptaciones respectivas.

10. Impartir la enseñanza teórica con el cumplimiento de los requisitos que para tal fin han sido determinados respecto a las instalaciones, materiales didácticos e idoneidad de los instructores.

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

12. Proporcionar información y/o facilitar la labor de auditoría o de control.

13. Reportar por medios electrónicos en línea y tiempo real los cursos de capacitación efectuados a todos los alumnos en las condiciones y oportunidad exigidas en las normas respectivas.

14. Realizar las evaluaciones teórica y práctica al alumno una vez surtido el proceso de capacitación, en los términos señalados en la reglamentación.

15. Hacer adecuado uso del código de acceso a la base de datos del Registro Único Nacional de Tránsito –RUNT.

16. Suministrar información real a los Ministerios de Transporte y a las Secretarías de Educación respectiva.

17. Disponer de los mecanismos necesarios para ofrecer y garantizar en forma óptima la atención al usuario en sus peticiones, quejas y recursos.

18. Mantener vigente la póliza de que trata el numeral 2 del artículo 2.3.1.2.1. del presente decreto.

19. Las demás que establezcan las normas sobre la materia.

(Decreto 1500 de 2009, artículo 24).

Artículo 2.3.1.7.2. De los deberes y obligaciones de los instructores de conducción. Son deberes y obligaciones de los instructores las siguientes:

1. Aportar la documentación e información requerida para su acreditación y el desempeño del cargo.

2. Actuar con imparcialidad, asegurando y garantizando los derechos de todas las personas, sin ninguna clase de discriminación.

3. Impartir instrucción en las categorías para las cuales está autorizado.

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

5. Impartir instrucción en los vehículos que cumplan con los requisitos establecidos en la reglamentación.

6. No poner en riesgo la seguridad e integridad de los alumnos.

7. Cumplir con las intensidades horarias determinadas para cada categoría de licencia.

8. Capacitarse y actualizarse en el área donde se desempeña.

9. Las demás que establezcan las normas.

(Decreto 1500 de 2009, artículo 25).

CAPÍTULO 8

Disposiciones varias

Artículo 2.3.1.8.1. Inactividad de un Centro de Enseñanza Automovilística. Cuando el Centro de Enseñanza Automovilística durante el término de seis (6) meses no imparta capacitación ni expida los correspondientes certificados, el Ministerio de Transporte lo inactivará del Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT–. De no producirse alguna comunicación por parte del centro, dentro de los treinta (30) días siguientes a la inactivación, el Ministerio de Transporte cancelará mediante acto administrativo, la habilitación de funcionamiento.

(Decreto 1500 de 2009, artículo 26).

Artículo 2.3.1.8.2. De los organismos de certificación. Los Organismos de Certificación que expiden los Certificados de conformidad del servicio, deberán informar a la Superintendencia de Puertos y Transporte y al Ministerio de Transporte las ampliaciones o reducciones al alcance de la certificación y si se presentan suspensiones o cancelaciones de la certificación expedida a los Centros de Enseñanza Automovilística, para el inicio de las investigaciones si hay lugar a ello. Así mismo deberá informar sobre las variaciones de las condiciones iniciales que dieron lugar a la certificación del Centro de Enseñanza Automovilística.

(Decreto 1500 de 2009, artículo 27).

Artículo 2.3.1.8.3. Inspección y vigilancia. De conformidad con lo establecido en el artículo 14, parágrafo 1 de la Ley 769 de 2002, la vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística corresponderá a la Superintendencia de Puertos y Transporte, sin perjuicio de la inspección y vigilancia que tiene la autoridad competente en cada entidad territorial certificada en educación.

(Decreto 1500 de 2009, artículo 28).

Artículo 2.3.1.8.4. Procedimiento. El procedimiento para regular las actuaciones a que se refiere el presente artículo será el previsto en el artículo 158 del Código Nacional de Tránsito.

(Decreto 1500 de 2009, artículo 29).

TÍTULO 2

SEGURIDAD VIAL

Artículo 2.3.2.1. Definiciones. Para la interpretación del presente Título se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

a) **Modificado por el Decreto 1252 de 2021, artículo 1º.** Plan Estratégico de Seguridad Vial: Herramienta de gestión que contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas de planificación, implementación, seguimiento y mejora que deben adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado de conformidad con el artículo 110 del Decreto ley 2106 de 2019, encaminadas a generar hábitos, comportamientos y conductas seguras en las vías para prevenir riesgos, reducir la accidentalidad vial y disminuir sus efectos nocivos.

b) Plan Estratégico de Consumo Responsable de Alcohol: es el instrumento por medio del cual se definen las acciones que se adelantarán para promover el consumo responsable de alcohol en el establecimiento de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas, luego de un diagnóstico. Este instrumento será elaborado de manera participativa por el propietario/a y administrador/a y demás personal de los establecimientos de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas, El propietario/a y administrador/a y demás personal de los establecimientos de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas serán los responsables del desarrollo de las acciones y plazos para su ejecución, mecanismos de seguimiento y evaluación, así como estrategias de trabajo interinstitucional con participación de entidades distritales, municipales, locales y organizaciones gremiales, grupos de vecinos y usuarios.

c) Seguridad vial: se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías.

d) Seguridad activa: se refiere al conjunto de mecanismos o dispositivos del vehículo automotor destinados a proporcionar una mayor eficacia en la estabilidad y control del vehículo en marcha para disminuir el riesgo de que se produzca un accidente de tránsito.

e) Seguridad pasiva: son los elementos del vehículo automotor que reducen los daños que se pueden producir cuando un accidente de tránsito es inevitable y ayudan a minimizar los posibles daños a los ocupantes del vehículo.

f) Competencias básicas: es el conjunto de conocimientos, actitudes y habilidades que, relacionados entre sí, le permiten a un individuo desempeñarse de manera eficaz, flexible y con sentido en contextos nuevos y retadores. Las competencias básicas incluyen las comunicativas, matemáticas, científicas y ciudadanas.

g) Competencias ciudadanas: son parte de las competencias básicas y son definidas como el conjunto de conocimientos y de habilidades cognitivas, emocionales y comunicativas que, articulados entre sí, hacen posible que el ciudadano actúe de manera constructiva en una sociedad democrática.

h) Entidades territoriales certificadas: las entidades territoriales certificadas, de conformidad con lo establecido en la Ley 715 de 2001, son aquellas entidades que tienen la competencia de administrar el servicio educativo en su jurisdicción, garantizando su adecuada prestación en condiciones de calidad y eficiencia. Lo anterior implica planificar, organizar, coordinar, distribuir recursos humanos, técnicos, administrativos y financieros y ejercer el control necesario para garantizar la eficiencia, efectividad y transparencia en el servicio ofrecido, de conformidad con el artículo 153 de la Ley 115 de 1994, mejorando la oferta a los estudiantes actuales y ampliando la cobertura de manera que se atienda el 100% de la población en edad escolar.

i) Proyecto Educativo Institucional (PEI): de acuerdo con el artículo 73 de la Ley 115 de 1994, es el documento que debe elaborar y poner en práctica cada establecimiento educativo y en el que se especifican entre otros aspectos, "los principios y fines del establecimiento, los recursos docentes y didácticos disponibles y necesarios, la estrategia pedagógica, el reglamento para docentes y estudiantes y el sistema de gestión, todo ello encaminado a cumplir con las disposiciones de la presente ley y sus reglamentos".

j) Proyecto pedagógico: de acuerdo con el artículo 36 del Decreto 1860 de 1994,o la norma que lo modifique, adicione, sustituya o compile,, es una actividad dentro del plan de estudios que de manera planificada ejercita al educando en la solución de problemas cotidianos, seleccionados por tener relación directa con el entorno social, cultural, científico y tecnológico del mismo.

Cumple la función de correlacionar, integrar y hacer activos los conocimientos, habilidades, destrezas, actitudes y valores logrados en el desarrollo de diversas áreas, así como de la experiencia acumulada. La enseñanza prevista en el artículo 14 de la Ley 115 de 1994, se cumplirá bajo la modalidad de proyectos pedagógicos.

Los proyectos pedagógicos también podrán estar orientados al diseño y elaboración de un producto, al aprovechamiento de un material, un equipo, o a la adquisición de dominio sobre una técnica o tecnología, a la solución de un caso de la vida académica, social, política o económica y en general, al desarrollo de intereses de los educandos que promuevan su espíritu investigativo y cualquier otro propósito que cumpla los fines y objetivos en el proyecto educativo institucional.

La intensidad horaria y la duración de los proyectos pedagógicos se definirán en el respectivo plan de estudios.

k) Programas marco de enseñanza en educación vial: son los lineamientos que orientarán el desarrollo de los proyectos pedagógicos cuyo objetivo es promover el desarrollo de competencias básicas y ciudadanas en los diferentes niveles de la educación formal relacionados con educación en Seguridad Vial, que responden a las políticas intersectoriales y a los términos del artículo 10 de la Ley 1503 de 2011.

(Decreto 2851 de 2013, artículo 2°).

CAPÍTULO 1

Acciones y procedimientos en materia de educación vial

Artículo 2.3.2.1.1 Acciones del Ministerio de Educación Nacional. Corresponde al Ministerio de Educación Nacional, como ente rector del sector educativo, las siguientes acciones en materia de educación vial:

a) Elaborar y desarrollar las orientaciones y estrategias pedagógicas para la implementación de la educación vial en los niveles de la educación preescolar, básica y media.

b) Incorporar en los programas que actualmente promueven el desarrollo de competencias básicas y ciudadanas los componentes inherentes a la educación vial, señalados en el artículo 3 de la Ley 1503 de 2011.

c) Brindar asistencia técnica a las entidades territoriales certificadas en educación, a través de los programas señalados en el literal anterior, para que acompañen a sus instituciones educativas en el desarrollo del eje de educación vial.

d) Establecer criterios de evaluación que midan el desarrollo de competencias básicas y ciudadanas con relación a la educación vial.

e) Actualizar herramientas pedagógicas en materia de Seguridad Vial.

Parágrafo. Para establecer los contenidos de los componentes inherentes a la educación vial que harán parte de los programas de qué trata el literal b) del presente artículo, el Ministerio de Educación Nacional contará con la asesoría y el apoyo del Ministerio de Transporte el Ministerio de Salud y la Corporación Fondo de Prevención Vial o el organismo que haga sus veces, sin perjuicio de la participación que puedan tener otras entidades y organizaciones del sector educativo y civil especialistas en Seguridad Vial.

(Decreto 2851 de 2013, artículo 3°).

Artículo 2.3.2.1.2. Responsabilidades de las entidades territoriales certificadas en educación. Las siguientes son las acciones de las entidades territoriales certificadas en educación:

a) Coordinar con las autoridades municipales, distritales o departamentales correspondientes, acciones y estrategias que apoyen y fortalezcan la capacidad de los establecimientos educativos en educación vial, de conformidad con los programas que promueven el desarrollo de competencias básicas y ciudadanas del Ministerio de Educación Nacional.

b) Coordinar con las autoridades municipales, distritales, o departamentales correspondientes, procesos de actualización y de formación docente en Seguridad Vial.

c) Acompañar y orientar a los establecimientos educativos en la incorporación del eje de educación vial en los proyectos pedagógicos que estas implementen.

d) Evaluar los resultados y la eficacia de las acciones y estrategias implementadas en materia de educación vial.

e) Realizar con otras autoridades distritales, municipales o departamentales responsables de la educación vial y con los miembros de la comunidad educativa, un proceso de lectura de contexto en el que identifiquen problemas, dilemas y retos pertinentes a su realidad, particularmente en lo referido al derecho a la movilidad libre y segura.

f) Definir, a partir de los resultados de la lectura de contexto, planes anuales con actividades, acciones específicas, responsables, indicadores y cronogramas para lograr la incorporación de la educación vial en los Proyectos Pedagógicos de los establecimientos educativos y en los procesos de actualización de formación docente.

g) Desarrollar en todos los establecimientos educativos las acciones definidas en planes anuales de trabajo.

h) Convocar semestralmente a reuniones a sus equipos técnicos regionales intersectoriales, para definir el plan de acción y presentar resultados del mismo en materia de educación vial. Además de las reuniones semestrales, estos equipos podrán reunirse cuando lo consideren pertinente e integrarán sus acciones en el marco de los programas que promueven el desarrollo de competencias básicas y ciudadanas.

i) Promover la creación y uso de herramientas pedagógicas que incorporen nuevas tecnologías de la información.

(Decreto 2851 de 2013, artículo 4°).

Artículo 2.3.2.1.3. Acciones de las entidades territoriales con respecto de los establecimientos educativos. Las entidades territoriales certificadas en educación garantizarán que en la incorporación de la educación vial los establecimientos educativos realicen las siguientes acciones:

a) Conformar al inicio del año escolar, mesas de trabajo al interior de los establecimientos educativos en las que participen estudiantes, docentes, directivos, administrativos y padres de familia.

b) Diseñar, implementar y ajustar periódicamente las propuestas curriculares que contribuyan al fomento de competencias básicas y ciudadanas y aporten a la educación vial en todas las áreas, asignaturas, proyectos, actividades en el tiempo libre, extracurriculares, el aula e instancias de participación.

c) Establecer claramente en el PEI la promoción de las competencias básicas y ciudadanas para contribuir a la educación vial.

d) Incorporar el eje de educación vial a sus proyectos pedagógicos de acuerdo con las orientaciones dadas por la entidad territorial certificada en educación, de conformidad con los lineamientos definidos por la Ley 1503 de 2011.

e) Propender por el uso de material pedagógico (físico, audiovisual, tecnológico e interactivo), para el desarrollo de las acciones formativas en materia de educación vial en el marco de los proyectos pedagógicos que implementen.

f) Evaluar y hacer seguimiento al desarrollo del eje de educación vial incorporado en los proyectos pedagógicos a partir de los referentes de calidad que estén vigentes. Para ello, los establecimientos educativos deben presentar informes de evaluación y seguimiento a la entidad territorial certificada en educación que servirán de insumo para que estas a su vez incorporen los resultados a su informe de evaluación.

g) Presentar informes a las entidades territoriales certificadas en educación sobre la manera como incorporen el eje de educación vial en los proyectos pedagógicos.

(Decreto 2851 de 2013, artículo 5°).

Artículo 2.3.2.1.4. Autoridades de tránsito. Las autoridades de tránsito promoverán campañas educativas destinadas a evitar que las personas conduzcan bajo los efectos del alcohol.

(Decreto 120 de 2010, artículo 21).

CAPÍTULO 2

Planes Estratégicos de Consumo Responsable de Alcohol y su adopción por parte de los Establecimientos de Comercio

Artículo 2.3.2.2.1. Objetivos de los planes estratégicos de consumo responsable de alcohol. Los siguientes serán los objetivos de los Planes Estratégicos a adoptar por parte de los establecimientos de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas:

a) Ofrecer alternativas para los usuarios de los establecimientos de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas que no consumen bebidas alcohólicas y para quienes van a conducir, en el contexto de seguridad y educación vial.

b) Promover el consumo responsable de alcohol entre los usuarios del establecimiento de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas con el fin de prevenir situaciones problemáticas que alteren el ambiente del lugar o que

pongan en riesgo a los demás usuarios del establecimiento y al personal del mismo.

c) Generar las condiciones dentro del establecimiento de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas para responder efectivamente a situaciones problemáticas derivadas del consumo inmoderado de alcohol.

(Decreto 2851 de 2013, artículo 6°).

Artículo 2.3.2.2.2. Contenido de los planes estratégicos del consumo responsable de alcohol. Los Planes Estratégicos deberán contener como mínimo los siguientes aspectos:

a) Diagnóstico: caracterización del establecimiento y del perfil del usuario, en los casos que se pueda establecer, así como identificar los riesgos y situaciones problemáticas que se presentan y/o se puedan presentar debido al consumo problemático de alcohol en la población adulta. Adicionalmente, establecer los recursos disponibles para enfrentar las situaciones identificadas.

b) Líneas de acción: hacen referencia a los componentes estructurales a incorporar en los planes estratégicos de consumo responsable de alcohol los cuales deberán tener en cuenta como mínimo las siguientes líneas de acción:

I. Capacitaciones dirigidas al personal de los establecimientos de expendio y/o consumo de bebidas.

II. Mecanismos dirigidos a prevenir la conducción bajo efecto del alcohol.

III. Estrategias para evitar el ingreso de menores de edad a los establecimientos y el suministro o venta de bebidas alcohólicas a estos.

IV. Prevención, detección y manejo de situaciones problemáticas del consumo nocivo de alcohol por parte de los clientes.

c) Trabajo interinstitucional: definición de espacios de articulación y rutas de servicios con las entidades distritales, municipales, locales y organizaciones gremiales, grupos de vecinos y usuarios.

d) Seguimiento y Evaluación: desarrollo de mecanismos para la evaluación y monitoreo de las acciones propuestas.

Parágrafo. Los establecimientos de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas deberán incluir dentro de los planes estratégicos, el personal responsable al interior del establecimiento de expendio y/o consumo de bebidas

alcohólicas que deberá implementar cada uno de los contenidos definidos en el presente artículo.

(Decreto 2851 de 2013, artículo 7°).

Artículo 2.3.2.2.3. Principios de los planes estratégicos de consumo responsable de alcohol. Los establecimientos de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas deberán elaborar y ejecutar los planes estratégicos con fundamento en el principio "Saber beber-saber vivir", contenido en las definiciones de que trata el artículo 2 del Decreto 120 de 2010, o la norma que lo modifique, adicione, sustituya o compile, el cual orienta entre otros el consumo responsable de alcohol.

Parágrafo. El Ministerio de la Salud y Protección Social expedirá la guía "Para la elaboración de planes estratégicos del consumo responsable de alcohol" y el "documento técnico sobre los principios saber beber-saber vivir" y "momentos del saber beber, el antes, el durante y el después", los cuales serán publicados en la página web del Ministerio de la Salud y Protección Social, para efectos de su divulgación.

(Decreto 2851 de 2013, artículo 8°).

Artículo 2.3.2.2.4. Adopción y cumplimiento por parte de los establecimientos de comercio de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas de los planes estratégicos. Los planes estratégicos para el consumo responsable de alcohol de que trata el artículo 13 de la Ley 1503 de 2011 y su respectiva adopción y cumplimiento, serán objeto de vigilancia y control por parte de las Secretarías Distritales, Departamentales y Municipales de Salud, las cuales verificarán la ejecución de los mencionados planes a través de visitas que serán efectuadas a cada establecimiento por lo menos una vez al año y de lo cual dejarán constancia en un acta.

Para efectos de la adopción de los planes estratégicos para el consumo responsable de alcohol los establecimientos de comercio de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas tendrán un plazo de seis (6) meses contados a partir del 6 de diciembre de 2013 para comunicar por escrito a la Secretaría Distrital o Territorial de Salud según corresponda, el plan estratégico elaborado, el cual deberá contener los aspectos y principios señalados en los artículos 2.3.2.2.2. y 2.3.2.2.3. del presente decreto.

(Decreto 2851 de 2013, artículo 9°).

CAPÍTULO 3

Nota: Capítulo Sustituido por el Decreto 1252 de 2021, artículo 2º

Planes Estratégicos de las entidades, organizaciones o empresas en materia de Seguridad Vial

Artículo 2.3.2.3.1. Planes estratégicos de las entidades, organizaciones o empresas en materia de seguridad vial. Además de las disposiciones contenidas en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto ley 2106 de 2019, los Planes estratégicos de Seguridad Vial implementados por las entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado, que cuenten con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o que contraten o administren personal de conductores, deben alinearse con el Plan Nacional de Seguridad Vial vigente o el documento que lo modifique o sustituya; y considerar las características propias de cada entidad, organización o empresa.

Artículo 2.3.2.3.2. Diseño, implementación y verificación. Las entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado de las que trata el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto ley 2106 de 2019, deberán diseñar e implementar su Plan Estratégico de Seguridad Vial de acuerdo con su misionalidad y tamaño, así mismo deberán articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo - SGSST, según lo establecido en la metodología de Diseño, Implementación y Verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, que adopte el Ministerio de Transporte.

La verificación de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, se realizará por parte de las autoridades previstas en el artículo 1 de la Ley 2050 de 2020, de acuerdo con las condiciones y criterios que se establezcan en la Metodología para el Diseño, Implementación y Verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial adoptada por el Ministerio de Transporte.

Para el caso del Sector Transporte, la verificación se realizará por las siguientes autoridades en el marco de sus competencias, de la siguiente manera:

a) Por la Superintendencia de Transporte a las empresas que presten servicio público de transporte terrestre de pasajeros, carga y mixto, en las modalidades de radio de acción nacional.

b) Por los Organismos de Tránsito en su jurisdicción, a las empresas que prestan el servicio público de transporte terrestre de pasajeros y mixto en el radio de acción municipal, distrital, o metropolitano.

Parágrafo 1. El Ministerio de Transporte adoptará la metodología para el Diseño, Implementación y Verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Parágrafo 2. Las entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado podrán optar por certificarse en la norma ISO 39001: Sistema de Gestión de la Seguridad Vial vigente o la norma que la modifique, adicione o sustituya, para acreditar el diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, para este efecto deberán contar con la respectiva certificación vigente.

Parágrafo 3. En el caso de los vehículos entregados en leasing, renting o arrendamiento financiero, la obligación de adoptar e implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial, será del arrendatario o locatario de los vehículos y no de las entidades financieras que hayan entregado la tenencia, guarda y custodia del vehículo, siempre que se cumplan las condiciones establecidas en el presente decreto.

Lo anterior, sin perjuicio de la obligación que tienen las entidades financieras de adoptar e implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial, cuando cuenten con flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o contraten o administren personal de conductores.

Artículo 2.3.2.3.3. Entidades, Organizaciones o Empresas Nuevas. Los sujetos obligados a diseñar e implementar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, que se creen con posterioridad a la adopción de la Metodología de diseño, implementación y verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial por parte del Ministerio de Transporte, deberán diseñar e implementar su Plan Estratégico de Seguridad Vial en un plazo máximo de un (1) año contado a partir de su creación.

Artículo 2.3.2.3.4. Transitorio. Hasta tanto el Ministerio de Transporte adopte la metodología para el Diseño, Implementación y Verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial de que trata el parágrafo 1 del artículo 2.3.2.3.2, el diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial se realizará de conformidad con lo establecido en la Resolución número 1565 de 2014 "por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial", del Ministerio de Transporte.

Los sujetos obligados a diseñar e implementar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial que, al momento de entrada en vigencia del presente Decreto, hayan registrado y/o cuenten con aval emitido por la autoridad competente, deberán proceder a su implementación.

Una vez, el Ministerio de Transporte adopte la metodología para el Diseño, implementación y verificación, los sujetos obligados a diseñar e implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial, deberán actualizarlo en un plazo de un (1) año contado a partir de la adopción de la misma.

CAPÍTULO 4

Otras disposiciones

Artículo 2.3.2.4.1. Convenios. Las entidades territoriales certificadas en educación podrán celebrar convenios con los organismos de tránsito, con entidades nacionales o internacionales, Organizaciones No Gubernamentales o con entidades privadas, a fin de desarrollar acciones y estrategias que apoyen y fortalezcan la capacidad de los establecimientos educativos y del sector salud en la implementación de campañas de promoción y prevención en Seguridad Vial.

(Decreto 2851 de 2013, artículo 12).

Artículo 2.3.2.4.2. Tarjeta de compromiso personal con la Seguridad Vial. La tarjeta de compromiso personal con la Seguridad Vial es un instrumento pedagógico para sensibilizar a la ciudadanía de la importancia del autocuidado y la observancia de las normas de Seguridad Vial como forma de proteger su vida y la de sus familias. Esta tarjeta se constituirá en un documento de expresión, que simboliza que la persona se encuentra comprometida con la Seguridad Vial.

Las Gobernaciones y/o Alcaldías podrán establecer convenios de responsabilidad social, dentro de los términos de ley con empresas del sector público como del privado, donde la Tarjeta de Compromiso Personal con la Seguridad Vial, se convierta en una estrategia que conlleve la generación de estímulos a los actores viales.

Las Gobernaciones y/o Alcaldías podrán crear un incentivo que será otorgado entre los ciudadanos que tengan la Tarjeta de Compromiso Personal con la Seguridad Vial y demuestren que no han cometido infracciones a las normas de tránsito. Igualmente crearán un incentivo que será otorgado entre los ciudadanos que tengan la Tarjeta de Compromiso Personal con la Seguridad Vial y demuestren que han hecho aportes significativos en pro de la Seguridad Vial en la jurisdicción. Los incentivos anteriormente mencionados serán entregados por los gobernadores y/o alcaldes en acto público especial al cual se dará la divulgación necesaria para que se entere la ciudadanía.

Parágrafo 1°. Las características relacionadas con el diseño general de la Tarjeta de Compromiso Personal con la Seguridad Vial, deberán preservar la unidad de concepto de Seguridad Vial establecida en el Plan Nacional de

Seguridad Vial, para lo cual el Ministerio de Transporte realizará el diseño base el cual será publicado en el Portal de Seguridad Vial establecido para el efecto.

Parágrafo 2°. El Ministerio de Transporte regulará el contenido y diseño de la Tarjeta de Compromiso Personal con la Seguridad Vial.

(Decreto 2851 de 2013, artículo 13).

Artículo 2.3.2.4.3. Portal de la Seguridad Vial. El Ministerio de Transporte diseñará y administrará el Portal de la Seguridad Vial y coordinará con el Ministerio de Salud, Ministerio de Educación Nacional, organismos de tránsito, el Instituto Nacional de Medicina Legal, la Corporación Fondo de Prevención Vial, el Departamento Administrativo Nacional de Estadística, el Fondo de Solidaridad y Garantía, la Federación de Aseguradores Colombianos, la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, la Agencia Nacional de Infraestructura, el Instituto Nacional de Vías y demás entidades que cuenten o administren información relacionada con la Seguridad Vial, los contenidos del mismo.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte diseñará y pondrá en funcionamiento el Portal de la Seguridad Vial.

(Decreto 2851 de 2013, artículo 14).

TÍTULO 3

FICHA TÉCNICA DE LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN Y FICHA TÉCNICA DE LA LICENCIA DE TRÁNSITO

Artículo 2.3.3.1. Adopción de medidas. El Ministerio de Transporte implementará todas las medidas que fueren necesarias para lograr la adquisición, impresión, distribución, custodia y control de los insumos y equipos que garanticen el cumplimiento de las normas de seguridad para la expedición de la Licencia de Conducción y de la Licencia de Tránsito con un Formato Único Nacional.

(Decreto 289 de 2009, artículo 1°).

Artículo 2.3.3.2. Autoridad competente. El Ministerio de Transporte como Autoridad encargada de formular la regulación técnica en materia de tránsito, definirá las políticas, lineamientos, instrucciones y procedimientos para que los Organismos de Tránsito den cumplimiento a las normas de seguridad que los documentos exigen.

(Decreto 289 de 2009, artículo 2°).

Artículo 2.3.3.3. Organismos de Tránsito. Los organismos de tránsito o las Entidades en quienes estos deleguen, adelantarán las gestiones administrativas y las medidas presupuestales previstas en el artículo 165 de la Ley 769 de 2002.

(Decreto 289 de 2009, artículo 3°).

TÍTULO 4

REGISTRO DE VEHÍCULOS DE ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO

Artículo 2.3.4.1. Registro de vehículos de propiedad de entidades de derecho público rematados o adjudicados. Los vehículos automotores no registrados de propiedad de las entidades de derecho público, rematados o adjudicados, sobre los cuales no exista certificado particular de aduana, declaración de importación, ni factura de compra, podrán ser registrados con el acta de adjudicación en la que conste procedencia y características del vehículo.

La entidad que remata el automotor o que lo adjudica expedirá un acta por cada vehículo, para efectos de su registro.

(Decreto 2640 de 2002, artículo 1°).

Nota, artículo 2.3.4.1: Ver Oficio 34213 de 2016, DIAN.

Artículo 2.3.4.2. Registro de vehículos de propiedad de entidades de derecho público rematados o adjudicados. Todo vehículo rematado por entidades de derecho público a favor de persona natural o jurídica de derecho privado, deberá ser registrado en el servicio particular, en el organismo de tránsito competente para ello.

(Decreto 2640 de 2002, artículo 2°).

Artículo 2.3.4.3. Devolución de placas oficiales. Los vehículos de servicio oficial que porten placas de orden público, previo a su registro deberán devolver dichas placas al Ministerio de Transporte.

(Decreto 2640 de 2002, artículo 3°).

Artículo 2.3.4.4. Regrabación de chasis de vehículos de propiedad de entidades de derecho público rematados o adjudicados Para el caso en que los números de identificación del chasis del vehículo de propiedad de las entidades de derecho público, objeto de remate no existan, para efectos de su grabación se colocará el número del acta de adjudicación.

(Decreto 2640 de 2002, artículo 4°).

TÍTULO 5

REGISTRO DE VEHÍCULOS DE MISIONES DIPLOMÁTICAS, CONSULARES Y ORGANISMOS INTERNACIONALES ACREDITADOS EN EL PAÍS

Artículo 2.3.5.1. Enajenación a persona natural o jurídica de derecho privado. Los vehículos automotores de propiedad de Misiones Diplomáticas, Consulares, Organismos Internacionales acreditados en Colombia y los funcionarios colombianos que regresen al término de su misión, que sean enajenados a una persona natural o jurídica de derecho privado, deberán ser registrados en el servicio particular, en el Organismo de Tránsito competente, con la autorización de venta expedida por el Ministerio de Relaciones Exteriores.

(Decreto 3178 de 2002, artículo 1°).

Artículo 2.3.5.2. Requisitos para el registro. El registro de los vehículos de que trata el presente Título se efectuará con el lleno de los requisitos, exigidos por la Ley 769 de 2002, anexando para ello el documento expedido por el Ministerio de Relaciones Exteriores.

(Decreto 3178 de 2002, artículo 2°).

Artículo 2.3.5.3. Entrega de placas. Para efectos del registro de que trata los artículos anteriores, los propietarios de vehículos que porten placas de servicio diplomático, consular y de misiones especiales deberán entregarlas al Ministerio de Relaciones Exteriores.

(Decreto 3178 de 2002, artículo 3°).

Artículo 2.3.5.4. Aplicación extensiva. Las disposiciones del Título 4, Parte 3, Libro 2, del presente Decreto, son aplicables a los vehículos de propiedad de las entidades de derecho público con o sin registro inicial, que sean transferidos a favor de las personas naturales o jurídicas, bajo cualquier título traslaticio del derecho de propiedad o dominio.

(Decreto 3178 de 2002, artículo 4°).

TÍTULO 6

MEDIDAS PARA CONTROLAR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE EN MOTOCICLETAS

Artículo 2.3.6.1. Acompañante o parrillero. En los municipios o distritos donde la autoridad municipal o distrital verifique que se está desarrollando una modalidad ilegal de servicio público de transporte de pasajeros utilizando la

movilización de personas en motocicletas, dicha autoridad deberá tomar las medidas necesarias para restringir la circulación de acompañantes o parrilleros, por zonas de su jurisdicción o en horarios especiales, de acuerdo con la necesidad. Dichas medidas se tomarán por períodos inferiores o iguales a un año.

Parágrafo. Para la circulación de motocicletas con acompañante o parrillero en todo el territorio nacional, la autoridad de tránsito competente podrá exigir que su conductor sea a la vez el propietario de la misma. Para efectos del control de esta medida por parte de los agentes de tránsito, el conductor de la motocicleta deberá corresponder al propietario registrado en la Licencia de Tránsito.

(Decreto 2961 de 2006, artículo 1, modificado por el Decreto 4116 de 2008, artículo 1°).

Artículo 2.3.6.2. Sanción. El conductor o propietario de una motocicleta que circule con acompañante o parrillero dentro de las zonas u horarios objeto de restricción será sancionado de conformidad con las normas aplicables por la prestación ilegal del servicio público de transporte de pasajeros o servicio no autorizado.

(Decreto 2961 de 2006, artículo 2°).

Artículo 2.3.6.3. Excepciones. Se exceptúa de la medida de que tratan los artículos anteriores del presente Título los motociclistas miembros de la Fuerza Pública, autoridades de tránsito, personal de seguridad de las entidades del Estado, personal de los organismos de socorro, escoltas de los funcionarios del orden nacional, departamental y municipal siempre y cuando se encuentren en ejercicio de sus funciones. También se exceptúa el acompañante de motocicleta que adelante curso de capacitación automovilística en un centro de enseñanza legalmente autorizado, así como los miembros del núcleo familiar del propietario o conductor.

(Decreto 2961 de 2006, artículo 3°).

Artículo 2.3.6.4. Sanciones por la violación de la normatividad vigente de tránsito. Los conductores de motocicletas que incumplan las previsiones establecidas en la normatividad vigente de tránsito, incurrirán en las sanciones de la Ley 769 de 2002 o la norma que la modifique o sustituya.

(Decreto 4116 de 2008, artículo 2°).

TÍTULO 7

MEDIDAS RELACIONADAS CON LA SUSTITUCIÓN DE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN ANIMAL

Artículo 2.3.7.1. Sustitución de vehículos de tracción animal. Autorizar la sustitución de vehículos de tracción animal por vehículos automotores debidamente homologados para carga, para facilitar e incentivar el desarrollo y promoción de actividades alternativas y sustitutivas para los conductores de vehículos de tracción animal.

En cumplimiento de la adopción de medidas alternativas y sustitutivas, los alcaldes de los municipios de categoría especial y de los municipios de primera categoría del país podrán desarrollar programas alternativos de sustitución que no necesariamente obliguen la sustitución de un vehículo de tracción animal por otro vehículo automotor.

(Decreto 178 de 2012, artículo 1°).

Artículo 2.3.7.2. Coordinación. La sustitución de los vehículos de tracción animal, de que trata el artículo anterior, deberá realizarse por las alcaldías municipales y distritales en coordinación con las autoridades de transporte y tránsito de la respectiva jurisdicción.

(Decreto 178 de 2012, artículo 2°).

Artículo 2.3.7.3. Financiación y recursos. Corresponde a los alcaldes de los municipios de categoría especial y de los municipios de primera categoría del país, tomar las medidas necesarias para sustentar presupuestalmente el proceso de sustitución, facilitando la financiación y cofinanciación del equipo automotor y el desarrollo de las actividades alternativas para los conductores de estos vehículos.

(Decreto 178 de 2012, artículo 3°).

Artículo 2.3.7.4. Medidas. En desarrollo de los programas de sustitución, las autoridades locales deberán como mínimo:

1. Censar los vehículos de tracción animal –carretas y equinos– en su jurisdicción.

2. Censar e identificar plenamente a los conductores de los vehículos de tracción animal que serán objeto del programa.

3. Adelantar programas de capacitación en técnicas de administración y desarrollo de empresas, negocios y manejo de cargas livianas u otras actividades alternativas, dirigidos a los conductores de estos vehículos.

4. Establecer, coordinar, ejecutar y hacer seguimiento a las condiciones, procedimientos y programas para la recepción de los vehículos de tracción animal – carretas y semovientes como un conjunto– que garantice las condiciones sanitarias adecuadas para el alojamiento y bienestar de los animales y la desintegración de la carreta. Para la ejecución de esta actividad, podrá celebrar acuerdos con asociaciones defensoras de animales o entidades sin ánimo de lucro o desarrollar programas de adopción para actividades agropecuarias que garanticen la conservación, cuidado y mantenimiento de los semovientes.

5. Establecer mecanismos de control que permitan garantizar el cumplimiento de la entrega material de la carreta y del semoviente a quien para este efecto haya determinado la autoridad municipal o distrital.

6. Llevar un registro detallado que identifique plenamente a los conductores que resultaren del programa de sustitución.

(Decreto 178 de 2012, artículo 4°).

Artículo 2.3.7.5. Inspección, vigilancia y control. La inspección, vigilancia y control de los programas de sustitución de que trata el presente Título, estará a cargo de los alcaldes o de las autoridades municipales o distritales.

(Decreto 178 de 2012, artículo 5°).

TÍTULO 8

DISEÑO Y USO DE LOS UNIFORMES DE LOS AGENTES DE TRÁNSITO

Artículo 2.3.8.1. Objeto. El presente Título tiene por objeto reglamentar el diseño, uso y demás aspectos relacionados con los uniformes de los agentes de tránsito de los organismos de tránsito en todo el territorio nacional.

(Decreto 2885 de 2013, artículo 1°).

Artículo 2.3.8.2. Características de los uniformes de los agentes de tránsito. En todo el territorio nacional, el uniforme del agente de tránsito y transporte vinculado de forma legal y reglamentaria al organismo de tránsito, estará integrado por las siguientes prendas y con las siguientes características, las cuales deberán acondicionarse a las necesidades del servicio y características climáticas:

1. Kepis: color azul turquí, ocho (8) centímetros de alto, escudo centrado del municipio donde labora el agente, cordón de mando blanco en la parte delantera, visera color negro de seis (6) centímetros.

2. Corbata: color azul turquí del mismo color del pantalón.

3. Camisa: color azul celeste, dos bolsillos delanteros con tapa y botón, cuello con botón, pasadores para presillas (estas deben ser del color del pantalón e indicarán el grado del agente de tránsito).

4. Pantalón: color azul turquí, debe usarse con correa color negro.

5. Reata y chapuza: color negro en lona o cuero, acompañada de portametro, con hebilla, ancho de correa de cinco (5) centímetros, chapuza de veintidós (22) por diecisiete (17) centímetros y siete (7) centímetros de fondo con pasador (se usa para portar libreta de comparendos y otros documentos).

6. Placa metálica: llevará el nombre, apellido y código del agente y se ubica sobre el bolsillo derecho.

7. Escudo de los agentes de tránsito: fondo azul con letras que dicen agente de tránsito y transporte y debajo el nombre del organismo de tránsito, letras en color plata y en el centro la imagen del ente territorial. Va en el hombro derecho de la camisa.

8. Escudo de Colombia: puesto en el hombro izquierdo de la camisa.

9. Pito de color negro y cadena en plata, puesto en el lado izquierdo, abotonado de la presilla izquierda.

10. Botas: en cuero color negro para desplazarse en motocicleta, suela de goma, con cierre lateral interno que cruza toda la bota.

11. Zapatos en cuero o charol color negro para las ceremonias y cruces de regulación fija o de cordones.

12. Chaleco en PVC, color azul de 1.500 candelas, fondo color azul, ribetes laterales con reflectivo color amarillo limón de 1.500 candelas, en la parte delantera el logo y nombre del organismo de tránsito, en la parte posterior el código del agente con la palabra agente de tránsito, cierre o broche lateral.

13. Impermeable o equipo de lluvia: color azul turquí, en la parte delantera el logo y nombre del organismo de tránsito, en la parte posterior el código del agente con la palabra agente de tránsito, con dos bandas laterales a la altura de las muñecas con reflectivo color amarillo de 1.500 candelas de tres centímetros

(3 cm) de ancho, el pantalón con dos bandas laterales a la altura de los tobillos en reflectivo color azul de candelas, con cierre y adhesivo.

14. Chaqueta manga larga en color azul turquí para el trabajo nocturno y temporada de invierno, con dos bandas laterales a la altura de las muñecas con reflectivo color azul de 1.500 candelas, en la parte delantera el logo y nombre del organismo de tránsito, en la parte posterior el código del agente con la palabra agente de tránsito, con dos bandas laterales incluye el dorso con reflectivo color azul de 1.500 candelas, cuello alto, con cierre y adhesivo.

15. Equipos de comunicación: equipo de comunicación bidireccional que permita la comunicación con la central respectiva.

16. Comprenderá: negra en cuero que permita el porte de manos libre e impermeable de la comprenderá.

17. Tapaoídos: elemento de protección auditiva de manos libres, que se encargue de bloquear ruido.

18. Gafas: elemento de protección visual de manos libres, que se encargue de bloquear el viento y los rayos de sol.

19. Guantes: elemento de protección manual en cuero de caña larga con ajuste en la muñeca, compuestos por materiales gruesos y membrana impermeable.

Parágrafo 1°. El material del uniforme deberá ser determinado por el Organismo de tránsito, de conformidad con el clima. En todo caso el material deberá garantizar la seguridad del agente en todas las actividades que realice bajo techo y en vía.

Los empleados en servicio activo tendrán derecho a que la respectiva entidad les suministre en forma gratuita, tres (3) dotaciones anuales de uniforme completo, insignias, distintivos y equipo de acuerdo con la reglamentación que expida cada ente territorial, de conformidad con lo señalado en la Ley 1310 de 2009.

Parágrafo 2°. Los miembros de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional continuarán portando los uniformes instituidos en sus reglamentos.

(Decreto 2885 de 2013, artículo 2).

TÍTULO 9

RÉGIMEN DE SANCIONES APLICABLES A LOS ORGANISMOS DE TRÁNSITO Y ORGANISMOS DE APOYO

CAPÍTULO 1

Amonestación y multa

Artículo 2.3.9.1.1. Sanciones. Las sanciones aplicables a los organismos de tránsito serán las siguientes:

a) Amonestación escrita.

b) Multa.

c) Intervención operativa.

(Decreto 1270 de 1991, artículo 1°).

Artículo 2.3.9.1.2. Amonestación La amonestación escrita consiste en el requerimiento que se hace al respectivo organismo de tránsito, con el fin de darle a conocer el incumplimiento a las normas de tránsito y transporte en que ha incurrido, con el objeto de que se abstenga, corrija y evite la reincidencia en tal incumplimiento.

(Decreto 1270 de 1991, artículo 2°).

Artículo 2.3.9.1.3. Multa. La multa consiste en la imposición de una pena pecuniaria a un organismo de tránsito que ha incurrido en alguna de las conductas a que se refiere el artículo 2.3.9.1.5. de este Decreto.

(Decreto 1270 de 1991, artículo 3°).

Artículo 2.3.9.1.4. Causales de amonestación. Será sancionado con amonestación escrita el organismo de tránsito que incurra en cualquiera de las siguientes conductas:

a) Ejercer funciones dentro del ámbito de jurisdicción de otro organismo de tránsito;

b) Omitir, retardar o denegar en forma injustificada a los usuarios, la prestación de los servicios a los cuales por ley están obligados;

c) Dar trámite a solicitudes presentadas por personas que gestionen cualquier asunto en su despacho, sin tener facultad legal para ello.

(Decreto 1270 de 1991, artículo 5°).

Artículo 2.3.9.1.5. Causales de multa. Será sancionado con multa equivalente a ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes, el organismo de tránsito que incurra en cualquiera de las siguientes conductas:

a). No atender dentro de los plazos que se concedan, las recomendaciones impartidas por la Superintendencia de Puertos y Transporte y el Ministerio de Transporte con motivo de una visita de inspección o de asesoría.

b) No suministrar a la Superintendencia de Puertos y Transporte o al Ministerio de Transporte la información a la que están obligados, para efectos de mantener actualizados los registros e inventarios.

c) Alterar las tarifas legalmente establecidas por las autoridades competentes, para la prestación de servicios y liquidación de gravámenes;

d) Exigir requisitos diferentes a los establecidos legalmente para los trámites que se adelanten ante dichos organismos;

e) Cometer acto arbitrario con ocasión de sus funciones, o excederse en el ejercicio de ellas;

f) Reincidir en cualquiera de las fallas contempladas en el artículo anterior dentro de los doce (12) meses siguientes a la fecha de ejecutoria de la providencia que imponga la sanción de amonestación.

(Decreto 1270 de 1991, artículo 6°).

Artículo 2.3.9.1.6. Inicio de investigación administrativa. Cuando la Superintendencia de Puertos y Transporte, de oficio o a petición de parte, tenga conocimiento que un organismo de tránsito presuntamente ha incurrido en cualquiera de las faltas contempladas en los artículos 2.3.9.1.4. y 2.3.9.1.5 del presente decreto, abrirá investigación mediante resolución motivada que deberá contener como mínimo:

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

b) Cita de las disposiciones presuntamente infringidas con los hechos investigados;

c) Plazo dentro del cual el representante legal del respectivo organismo debe presentar por escrito sus aclaraciones y justificaciones, así como la solicitud de

pruebas. Dicho término será de diez (10) días hábiles, contados a partir del día siguiente a la fecha de notificación de la resolución.

(Decreto 1270 de 1991, artículo 8°).

Artículo 2.3.9.1.7. Notificación de la apertura de investigación. La notificación de la resolución a que se refiere el artículo anterior se hará de acuerdo con las normas establecidas en la Ley 1437 de 2011 o las normas que lo modifiquen o sustituyan.

(Decreto 1270 de 1991, artículo 9°).

Artículo 2.3.9.1.8. Término para decidir la investigación administrativa. La Superintendencia de Puertos y Transporte contará con treinta (30) días hábiles para decidir, contados a partir del vencimiento del término señalado en el literal c). del artículo 2.3.9.1.6. de este Decreto. Dicho término podrá ampliarse hasta por treinta (30) días, cuando haya lugar a práctica de pruebas. La decisión se adoptará por resolución motivada en la cual se impondrá la sanción correspondiente o se ordenará el archivo de las diligencias según el caso.

(Decreto 1270 de 1991, artículo 10).

Artículo 2.3.9.1.9. Recursos. Contra los actos administrativos que impongan las sanciones establecidas en el presente Título, proceden los recursos de ley, los que se tramitarán de conformidad con lo dispuesto en la Ley 1437 de 2011 o la norma que lo modifique o sustituya.

Parágrafo. Los recursos contra una resolución que imponga sanción de multa sólo serán concedidos, previo depósito de su valor o garantizando en forma idónea el cumplimiento de la obligación.

Los dineros que recaude la Superintendencia de Puertos y Transporte por concepto de las multas de que trata el presente Título entrarán a formar parte de su presupuesto y se destinarán exclusivamente al fomento y desarrollo de planes y programas de seguridad vial.

(Decreto 1270 de 1991, artículo 11). **(Nota: Según el texto oficialmente publicado de este artículo, el mismo no coincide exactamente con el del artículo 11 del Decreto 1270 de 1991, referido.).**

Artículo 2.3.9.1.10. Copias. De estas sanciones se remitirá copia al Gobernador, Alcalde Distrital o Municipal, Asamblea Departamentales y Concejos Municipales de del organismo de tránsito sancionado.

(Decreto 1270 de 1991, artículo 12).

Artículo 2.3.9.1.11. Acción de repetición. El organismo de tránsito repetirá contra el funcionario o exfuncionario a fin de que responda civil y administrativamente por los perjuicios que cause a éste, por hechos u omisiones ocurridos en el ejercicio de su cargo y que ocasionen la imposición de cualquiera de las sanciones a que se refiere el presente Título.

(Decreto 1270 de 1991, artículo 13).

Artículo 2.3.9.1.12. Caducidad. La facultad que tiene la Superintendencia de Puertos y Transporte para imponer las sanciones a que se refiere el presente Título caduca a los tres (3) años de producido el último acto constitutivo de la falta.

(Decreto 1270 de 1991, artículo 14).

Artículo 2.3.9.1.13. Deber de informar. Cuando la Superintendencia de Puertos y Transporte tenga conocimiento de expedición de actos administrativos contrarios a las normas y procedimientos contenidos en la legislación nacional vigente en materia de tránsito y transporte, además de dar el informe a la Procuraduría General de la Nación, deberá ejercer las acciones contenciosas administrativas y/o penales a que haya lugar.

(Decreto 1270 de 1991, artículo 15).

CAPÍTULO 2

Intervención de organismos de tránsito

Artículo 2.3.9.2.1 Objeto. El presente Capítulo tiene por objeto reglamentar el artículo 19 de la Ley 1702 de 2013, estableciendo el procedimiento de intervención a los Organismos de Tránsito que debe efectuar la Superintendencia de Puertos y Transporte; así como también el procedimiento para la suspensión preventiva, suspensión o cancelación de la habilitación de los organismos de apoyo al tránsito.

(Decreto 1479 de 2014, artículo 1°).

Artículo 2.3.9.2.2. Intervención de Organismos de Tránsito. La intervención consistirá en un conjunto de medidas administrativas de carácter transitorio, ejercidas por la Superintendencia de Puertos y Transporte, sobre los Organismos de Tránsito, con la finalidad de garantizar la correcta y eficaz atención a los usuarios. La Superintendencia de Puertos y Transporte, podrá

ordenar la intervención de un Organismo de Tránsito de cualquier nivel cuando se presenten las siguientes causales:

a) Cuando su actividad u omisión haya puesto en riesgo o causado daños a personas y/o bienes;

b) Se altere o modifique la información reportada al RUNT o poner en riesgo la información de este;

c) Se expidan certificados en categorías o servicios no autorizados;

d) Se facilite a terceros los documentos, equipos o implementos destinados al servicio o permitir el uso a aquellos de su razón social por terceros;

e) Se abstenga injustificadamente de prestar el servicio.

f) No se hagan los reportes e informes obligatorios de acuerdo con lo que sobre el particular señalen el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Puertos y Transporte.

g) Se varíen las tarifas sin informarlo públicamente y previamente en sus instalaciones y al Ministerio de Transporte.

h) Se permita la realización de trámites de tránsito sin el paz y salvo expedido por el sistema integrado de información de multas y sanciones por infracciones de tránsito.

Parágrafo 1°. La intervención de que trata el presente artículo, será ordenada por el Superintendente de Puertos y Transporte, hasta por el término de un (1) año, prorrogable por un periodo igual, mediante acto administrativo debidamente motivado. La decisión no será susceptible de ningún recurso.

Parágrafo 2°. El acto que ordena la intervención será remitido junto con el expediente a la autoridad disciplinaria y/o penal correspondiente para lo de su competencia. En todo caso, se solicitará a la Procuraduría General de la Nación que, si lo considera pertinente, ejerza la facultad preferente a que se refiere el artículo 277 de la Constitución Política.

(Decreto 1479 de 2014, artículo 2°).

Artículo 2.3.9.2.3. Actuación Administrativa. La actuación iniciará de oficio o a petición del Ministerio de Transporte o de cualquier ciudadano o autoridad, mediante acto administrativo motivado suscrito por el Superintendente de Puertos y Transporte. Si de los documentos anexos a la queja o de las visitas que en ejercicio de la función de inspección y vigilancia efectúe la

Superintendencia de Puertos y Transporte, o de las averiguaciones preliminares realizadas por la misma, se evidencia que existe mérito para adelantar el proceso, se comunicará al Organismo de Tránsito respectivo.

Parágrafo. El acto administrativo por medio del cual se ordena la correspondiente intervención, deberá ser comunicado a la máxima autoridad del orden municipal, distrital o departamental a la que pertenezca el Organismo de Tránsito, para lo de su competencia.

(Decreto 1479 de 2014, artículo 3°).

Artículo 2.3.9.2.4. Agente Interventor. El Superintendente de Puertos y Transporte designará como agente interventor a un servidor público del sector transporte del nivel directivo o asesor e informará de esa designación al nominador de la entidad a la que pertenece el servidor público designado.

El Superintendente de Puertos y Transporte también podrá designar por sorteo público al agente interventor, escogido de la lista elaborada por esta entidad para el efecto, en cuyo caso deberá establecer previamente y mediante acto administrativo de carácter general los requisitos, remuneración, competencias y las demás situaciones que se haga necesario reglamentar para inscribirse como agente interventor de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Parágrafo 1°. El servidor público designado asumirá sus funciones desde el momento de comunicación del acto administrativo que ordena de intervención.

Parágrafo 2°. Dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la posesión, el agente interventor presentará al Superintendente de Puertos y Transportes un plan de mejoramiento que permita subsanar las causales que motivaron la intervención.

Parágrafo 3º. El funcionamiento del organismo de tránsito se mantendrá bajo la dirección del interventor, sin perjuicio del inicio o continuidad de las actuaciones sancionatorias derivadas de las faltas que dieron origen a la intervención.

Parágrafo 4°. El servidor público que sea designado como agente interventor de un organismo de tránsito podrá ser sustituido discrecionalmente, en cualquier momento, por el Superintendente de Puertos y Transporte.

(Decreto 1479 de 2014, artículo 4°).

Artículo 2.3.9.2.5. Remuneración. El servidor público designado como agente interventor seguirá percibiendo el salario que devengue en la

Superintendencia de Puertos y Transporte o en la entidad del sector de la cual provenga.

Si la intervención se realiza en un organismo de tránsito ubicado en un domicilio distinto al del servidor público designado como agente interventor, la designación se hará en condición de comisión de servicios.

(Decreto 1479 de 2014, artículo 5°).

Artículo 2.3.9.2.6. Terminación de la intervención. Superados los hechos que motivaron la intervención, la Superintendencia de Puertos y Transporte lo declarará mediante acto administrativo que comunicará a la autoridad municipal, departamental, o distrital a la que pertenezca el organismo de tránsito, para lo de sus competencias.

Del mismo modo se procederá en caso de llegarse al plazo máximo de intervención, evento en el cual el agente interventor estará obligado a entregar el plan de mejoramiento de que trata el parágrafo 2° del artículo 2.3.9.1.4 de este Decreto, debidamente cumplido.

(Decreto 1479 de 2014, artículo 6°).

Artículo 2.3.9.2.7. Entrega del Organismo. Concluida la intervención por superación de las causales que dieron origen a la misma, el agente interventor deberá proceder a la entrega formal del organismo en un término no superior a quince (15) días, con indicación del inventario de los bienes y relación de las actuaciones y el plan de mejoramiento presentado, debidamente cumplido.

(Decreto 1479 de 2014, artículo 7°).

CAPÍTULO 3

Suspensión, suspensión preventiva y cancelación de la habilitación de los organismos de apoyo

Artículo 2.3.9.3.1. Suspensión preventiva. En ejercicio de la competencia que le asigna el artículo 19 de la Ley 1702 de 2013, la Superintendencia de Puertos y Transporte podrá ordenar la suspensión preventiva de la habilitación de un organismo de apoyo al tránsito, hasta por el término de seis (6) meses, prorrogables por otro periodo igual, cuando se establezca que el servicio o la continuidad del mismo pueden verse alterados; cuando se ponga en riesgo a los usuarios, o cuando se pueda afectar o poner en riesgo el material probatorio para las actuaciones en curso.

En todo caso, será el Ministerio de Transporte la entidad competente para expedir el acto administrativo por medio del cual se dé cumplimiento a lo ordenado por la Superintendencia.

(Decreto 1479 de 2014, artículo 8°).

Artículo 2.3.9.3.2. Suspensión o Cancelación de la habilitación. La suspensión o cancelación de la habilitación de los organismos de apoyo al tránsito procederá una vez agotado el procedimiento Sancionatorio previsto en el Capítulo III, Título III, del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, siempre que se logre establecer, por parte de la Superintendencia de Puertos y Transporte, la ocurrencia de las causales establecidas en el artículo 19 de la Ley 1702 de 2013.

Parágrafo. La suspensión de la habilitación procederá por el término mínimo de 6 meses y hasta por 24 meses, periodo que se graduará teniendo en cuenta los criterios previstos en el artículo 50 de la Ley 1437 de 2011.

(Decreto 1479 de 2014, artículo 9°).

TÍTULO 10

Nota: Título 10 adicionado por el Decreto 26 de 2017, artículo 2º.

De los certificados de aptitud física, mental y de coordinación motriz para la conducción de vehículos y cumplimiento de las normas que rigen el Sistema Integrado de Seguridad previsto en la Ley 1539 de 2012.

CAPÍTULO 1

Del Sistema Integrado de Seguridad

Artículo 2.3.10.1.1. Interoperabilidad de la información. Los centros de reconocimiento de conductores deberán acreditarse como organismos de certificación de personas, bajo la norma ISO que corresponda, para lo cual deberán, previo a obtener, renovar o mantener la acreditación, garantizar el cumplimiento de las normas del Sistema Integrado de Seguridad que regulan la interoperabilidad, el cotejo y el acceso a la información de los certificados de aptitud física, mental y de coordinación motriz para la conducción de vehículos, por parte de los centros o instituciones encargadas de la expedición de los certificados de aptitud psicofísica para el porte y tenencia de armas de fuego.

Parágrafo 1°. El Ministerio de Transporte expedirá la regulación indicada en el inciso anterior. Esta regulación contendrá medidas que permitan autenticar y validar la información contenida en el certificado de aptitud psicofísica para el porte y tenencia de armas de fuego, a través de la confrontación con la información de los certificados de aptitud física, mental y de coordinación motriz para la conducción de vehículos.

Parágrafo 2°. La Superintendencia de Puertos y Transporte determinará las condiciones y especificaciones técnicas complementarias para la homologación de los proveedores de los mecanismos que permitan la interoperabilidad y el acceso de la información de los certificados de aptitud física, mental y de coordinación motriz para la conducción de vehículos.

Artículo 2.3.10.1.2. Remisión de la información al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). Los centros de reconocimiento de conductores remitirán la información que se obtenga de los aspirantes, las pruebas y/o los resultados de los certificados de aptitud física, mental y de coordinación motriz para la conducción de vehículos al Ministerio de Transporte, a través del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), garantizando la interoperabilidad de los sistemas involucrados.

Artículo 2.3.10.1.3. Entidades autorizadas para interactuar con el Sistema Integrado de Seguridad en la expedición de certificados de aptitud. Solamente podrán interactuar con el Sistema Integrado de Seguridad las instituciones que expidan o que vayan a expedir los certificados aptitud física, mental y de coordinación motriz para la conducción de vehículos, que

previamente cuenten con inscripción en el Registro Especial de Prestadores de Servicios de Salud y tengan habilitación vigente como prestadores de salud por las Secretarías de Salud correspondientes en la modalidad de objeto social diferente.

Artículo 2.3.10.1.4. Expedición de certificados de aptitud. Los centros de reconocimiento de conductores que expidan los certificados aptitud física, mental y de coordinación motriz para la conducción de vehículos sin dar cumplimiento a lo establecido en el presente título y en la reglamentación correspondiente serán sancionados por el órgano competente de su supervisión, de acuerdo con la normativa vigente. Los certificados que sean expedidos bajo estas condiciones carecerán de validez.

TÍTULO 11

Nota: Título 11 adicionado por el Decreto 2229 de 2017, artículo 1º.

Nota: Ver Ley 1955 de 2019, artículos 121 y 122.

CONDICIONES, TÉRMINOS, Y REQUISITOS PARA AUTORIZAR LA INTERNACIÓN TEMPORAL DE VEHÍCULOS, MOTOCICLETAS Y EMBARCACIONES FLUVIALES MENORES CON MATRÍCULA DEL PAÍS VECINO

CAPÍTULO I

OBJETO Y ALCANCE

Artículo 2.3.11.1.1. Objeto. El presente título tiene como objeto establecer las condiciones, términos y requisitos para autorizar la internación temporal de vehículos, motocicletas y embarcaciones fluviales menores con matrícula del país vecino, de propiedad de los residentes en las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo.

Artículo 2.3.11.1.2. Ámbito de aplicación. El presente Título es aplicable a todos los vehículos, motocicletas y embarcaciones fluviales menores con matrícula en el país vecino, de propiedad de los residentes en las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo que hayan ingresado o ingresen por el régimen de internación temporal al país.

Parágrafo. Los propietarios de los vehículos, motocicletas y embarcaciones fluviales menores con matrícula en el país vecino internados temporalmente, deberán sujetarse a la normatividad vigente y aplicable en el territorio colombiano.

CAPÍTULO II

PROCEDIMIENTO PARA LA INTERNACIÓN TEMPORAL DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES, MOTOCICLETAS Y EMBARCACIONES FLUVIALES MENORES

Artículo 2.3.11.2.1. Competencia para autorizar la internación temporal. El Alcalde del municipio en cuya jurisdicción se encuentra la Unidad Especial de Desarrollo Fronterizo correspondiente al domicilio del solicitante, autorizará, la internación temporal de vehículos, motocicletas y embarcaciones fluviales menores con matrícula del país vecino, de propiedad de los residentes en las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo donde tiene jurisdicción.

Parágrafo 1°. Los vehículos, motocicletas y embarcaciones fluviales menores internadas temporalmente, solo podrán transitar en la jurisdicción del departamento al que pertenece la Unidad Especial de Desarrollo Fronterizo para la que se haya expedido la respectiva autorización.

Parágrafo 2°. La autorización de internación temporal de los vehículos, motocicletas y embarcaciones fluviales menores con matrícula del país vecino, de propiedad de los residentes de las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo, de que trata el presente título, será el documento aduanero que ampara su circulación y tránsito en la jurisdicción del departamento al que pertenece la Unidad Especial de Desarrollo Fronterizo.

Artículo 2.3.11.2.2. Solicitud de internación temporal. El propietario del vehículo, motocicleta o embarcación fluvial menor con matrícula del país vecino, interesado en obtener la autorización para la internación temporal, deberá antes del ingreso al territorio nacional presentar solicitud ante el alcalde de la Unidad Especial de Desarrollo Fronterizo, anexando los siguientes documentos:

1. Fotocopia del documento de identificación del solicitante, indicando si posee doble nacionalidad.

2. Fotocopia del documento que acredite la propiedad del vehículo, motocicleta o embarcación fluvial menor, de conformidad con las normas vigentes en el país vecino.

3. Certificación expedida por la autoridad competente del país vecino, en la que conste la legalidad de la matrícula o registro, según corresponda, del bien que se pretende internar.

4. Para vehículos, Certificado de Revisión Técnica de Identificación de Automotores expedida por la SIJÍN, en la que conste que el vehículo no tiene

alterados sus sistemas de identificación y que las características del mismo corresponden a la marca, modelo y que el vehículo no se encuentra reportado como hurtado en sus bases de datos.

5. Improntas de los números de VIN, chasis y motor (si cuenta con este número), que identifiquen el vehículo o de los seriales de identificación de la motocicleta o embarcación fluvial menor.

6. Para las embarcaciones fluviales menores, autorización de permanencia en el país, expedido por la Capitanía de Puerto del Departamento por donde arribó la embarcación.

7. Cuando se trate de vehículos, certificación expedida por autoridad competente del país vecino, en la que conste que el vehículo no tiene alterados sus sistemas de identificación y que las características del mismo corresponden a la marca, modelo y que el vehículo no se encuentra reportado como hurtado en sus bases de datos.

Recibida la solicitud el funcionario competente deberá verificar que el domicilio del solicitante corresponda a la jurisdicción de la Unidad Especial de Desarrollo Fronterizo para poder expedir la Internación Temporal, dicha Unidad únicamente podrá exigir los documentos y requisitos relacionados en el presente artículo.

Parágrafo 1°. De conformidad con lo establecido en las Leyes 488 de 1998 y 633 de 2002, por cada vehículo Internado Temporalmente se deberá cancelar el Impuesto sobre vehículos automotores, en la oportunidad y el monto contemplados en las mismas, ante la Secretaría de Hacienda del Departamento, en donde esté ubicada la Unidad Especial de Desarrollo Fronterizo que expida la respectiva autorización de Internación Temporal.

Para el caso de la expedición de la autorización, una vez el funcionario competente, verifique el cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente artículo, le informará al solicitante la necesidad de cancelar el impuesto sobre vehículos automotores y de presentar fotocopia del formulario del impuesto de vehículos automotores junto con la constancia del pago; fotocopia del SOAT vigente excepto en el caso de embarcaciones fluviales menores y en caso que aplique, fotocopia de la certificación de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes vigente de conformidad con lo dispuesto en la Ley 769 de 2002 o la norma que la modifique, adicione o sustituya, para poder finalizar el trámite y en consecuencia expedir la autorización de internación temporal.

Para los casos de renovación de la autorización de internación temporal, se requerirá presentar fotocopia de los formularios del impuesto de vehículos automotores, con la constancia del pago, correspondientes a los periodos gravables durante los cuales ha contado con la Internación Temporal. De igual forma fotocopia del SOAT vigente excepto en el caso de embarcaciones fluviales menores y en el evento que aplique, fotocopia de la certificación de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes vigente, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 769 de 2002 o la norma que la modifique, adicione o sustituya.

Las Secretarías de Hacienda Departamentales en donde existan Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo, deberán implementar sistemas de información que les permita a los Alcaldes de las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo, validar o verificar el pago del impuesto sobre vehículos automotores, al momento del otorgamiento y renovación de la autorización de Internación temporal. Una vez se implemente el sistema de información por parte de las Secretarías de Hacienda Departamentales, no se requerirá la presentación de las fotocopias de los formularios de pago del impuesto de vehículos automotores.

De igual manera en caso que el SOAT y/o la Certificación de la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes, se puedan verificar en el sistema RUNT o en otros sistemas de información, no se requerirá la presentación de las correspondientes fotocopias.

Parágrafo 2°. La autorización de internación temporal se concederá solo por un (1) vehículo, motocicleta o embarcación fluvial menor, por residente, quien debe ser persona natural mayor de edad, residente en la Unidad Especial de Desarrollo Fronterizo.

Parágrafo 3°. Respecto de la Certificación de la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes, se tendrá en cuenta la excepción del parágrafo del artículo 202 del Decreto 019 de 2012, según el cual los vehículos automotores de placas extranjeras que ingresen temporalmente y hasta por tres (3) meses al país, no requerirán la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes.

Parágrafo transitorio 1°. Modificado por el Decreto 2453 de 2018, artículo 1º. Los vehículos, motocicletas o embarcaciones fluviales menores, que correspondan a modelos matriculados hasta el 19 de agosto de 2015, que ingresaron desde la República Bolivariana de Venezuela a territorio colombiano y que se encuentran circulando en las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo colindantes con esta frontera sin tener la autorización de internación temporal respectiva, deberán proceder a solicitar dicha autorización ante la autoridad competente antes del 27 de junio de 2020, para lo cual deberán cumplir los requisitos establecidos en el presente artículo, con excepción de los numerales 3 y 7.

Parágrafo transitorio 2°. Para efecto de lo dispuesto en el parágrafo transitorio 1°, los alcaldes de las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo, deberán suministrar al Director Seccional de Aduanas o de Impuestos y Aduanas Nacionales de la jurisdicción, en medio físico y electrónico, la información sobre los vehículos, motocicletas o embarcaciones fluviales menores internados en el área de su jurisdicción dentro de los cinco (5) primeros días de cada mes, la cual deberá contener: Nombres y apellidos del beneficiario, tipo y número del documento de identificación, características del vehículo (clase, marca, línea, modelo, color, placa, No. VIN, número de motor, número de chasis y capacidad), matrícula o registro para embarcaciones fluviales menores, y fecha de expedición y de vencimiento de la Internación Temporal.

Parágrafo transitorio 3°. Dentro de los seis (6) meses siguientes a la normalización de la libre circulación de los pasos fronterizos habilitados por la República Bolivariana de Venezuela con Colombia, los vehículos, motocicletas o embarcaciones fluviales menores de que trata el parágrafo transitorio 1 del presente artículo, deberán retornar a su país de origen o acreditar el cumplimiento de todos los requisitos establecidos en el presente título para mantener la autorización de internación temporal.

Artículo 2.3.11.2.3. Destinación de los bienes objeto de internación. Los vehículos, motocicletas o embarcaciones fluviales menores con matrícula del país vecino internados temporalmente, solo podrán ser usados para el servicio particular del titular de la internación.

En consecuencia, los vehículos, motocicletas o embarcaciones fluviales menores con matrícula del país vecino internados temporalmente, no podrán destinarse a la prestación del servicio público de transporte en ninguna modalidad, ni ser comercializados, donados, arrendados o entregados en comodato, su propiedad no podrá ser transferida, ni serán destinados a un fin diferente al objeto de la internación en Colombia, so pena de la aplicación de las medidas de aprehensión y decomiso por parte de la DIAN de conformidad con lo dispuesto en el artículo 502 del Decreto 2685 de 1999 o la norma que la modifique, adicione o sustituya.

Artículo 2.3.11.2.4. Término de la autorización. El término por el cual se concederá la autorización de la internación temporal de los vehículos, motocicletas y embarcaciones fluviales menores con matrícula de un país vecino, será hasta por cinco (5) años, prorrogable por una sola vez por un término de dos (2) años, de conformidad con las normas que rigen la materia.

Parágrafo. **Modificado por el Decreto 2453 de 2018, artículo 2º.** Los vehículos, motocicletas y embarcaciones fluviales menores con matrícula de un país vecino, que al 27 de diciembre de 2017 contaban con autorización de internación temporal vigente, deberán realizar el trámite de renovación de la autorización de internación temporal antes del 27 de junio de 2020, para lo cual deberán cumplir los requisitos establecidos en el presente título, so pena de la aplicación de las medidas de aprehensión y decomiso.

Artículo 2.3.11.2.5. Finalización de la internación temporal. La autorización de internación temporal finalizará en los siguientes eventos:

1. Con la salida definitiva del país del vehículo, motocicleta o embarcación fluvial menor, al vencimiento del término de autorización de la internación temporal.

2. Con la aprehensión y decomiso del bien, por incumplimiento de una de las obligaciones previstas en este decreto o su permanencia ilegal en el territorio aduanero nacional, de conformidad con lo dispuesto en la normatividad aduanera vigente. La aprehensión y decomiso no se aplicarán respecto de incumplimientos que tengan previsto sanción de multa, en la regulación aduanera vigente.

3. Con la destrucción del bien por fuerza mayor o caso fortuito, demostrado ante autoridad aduanera.

4. Por orden de autoridad competente.

Artículo 2.3.11.2.6. Prohibición de cambio a régimen aduanero. Los vehículos, motocicletas y embarcaciones fluviales menores que se encuentren internadas temporalmente en las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo, no podrán ser objeto de autorización de importación temporal en turismo de que trata el Decreto 2685 de 1999 o la norma que la adicione, modifique o sustituya.

Artículo 2.3.11.2.7. Suministro periódico de información. Los alcaldes de las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo que autoricen la internación temporal de vehículos, motocicletas y embarcaciones fluviales, deberán suministrar dentro de los cinco (5) primeros días de cada mes en medio físico y electrónico a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, a través de los Directores Seccionales de Aduanas o de Impuestos y Aduanas, de la jurisdicción donde se encuentra la Unidad, la información sobre las autorizaciones de

internación temporal expedidas en el mes anterior, información que debe contener nombres y apellidos del beneficiario, tipo y número del documento de identificación, características del vehículo (clase, marca, línea, modelo, color, placa, No. VIN, número de motor, número de chasis y capacidad), matrícula o registro para embarcaciones fluviales menores, y fecha de expedición y de vencimiento de la Internación Temporal.

De igual manera y para efectos del cruce de información correspondiente, los alcaldes de las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo que autoricen la internación temporal de vehículos automotores y motocicletas, deberán suministrar dentro del mismo periodo, la información antes señalada, a las Secretarías de Hacienda del Departamento, en donde esté ubicada la Unidad Especial de Desarrollo Fronterizo.

Artículo 2.3.11.2.8. Modificado por el Decreto 2453 de 2018, artículo 3º. Transitorio para vehículos internados temporalmente en vigencia de los Decretos 3413 y 3575 de 2004 y 400 de 2005. Los propietarios de los vehículos que hayan sido internados temporalmente en vigencia de los Decretos 3413 y 3575 de 2004 y 400 de 2005 y que no cuenten con la autorización vigente, deberán formalizar su permanencia antes del 27 de junio de 2020.

Durante este tiempo, los propietarios de los vehículos, motocicletas y embarcaciones fluviales menores deberán presentarse ante la autoridad competente de la Unidad Especial de Desarrollo Fronterizo en la que se encuentren, para llevar a cabo el registro y la normalización de los mismos. acreditando el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 2.3.11.2.2 del presente decreto.

Artículo 2.3.11.2.9. Adicionado por el Decreto 1082 de 2018, artículo 4º. Implementación del presente título. Durante los plazos previstos en el parágrafo transitorio 1 del artículo 2.3.11.2.2, en el parágrafo del artículo 2.3.11.2.4 y en el artículo 2.3.11.2.8. de este decreto, el Gobierno nacional, las autoridades competentes de las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo y los gobernadores y alcaldes de los entes territoriales que conforman dichas

Unidades, establecerán los mecanismos de coordinación necesarios para la adecuada implementación del presente título.

PARTE 4

REGLAMENTACIÓN EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

TÍTULO 1

CONDICIONES QUE DEBEN CUMPLIR LAS AUTORIDADES PARA OTORGAR A LOS PARTICULARES LOS PERMISOS QUE REQUIEREN PARA EL DESARROLLO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

Artículo 2.4.1.1. Objeto. El presente Título tiene por objeto establecer las condiciones que deben cumplir las autoridades para el otorgamiento de los permisos que requieren los particulares para el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte de los modos terrestre (infraestructura carretera, férrea y por cable) y aéreo (infraestructura aeronáutica y aeroportuaria), que sean de su interés y que tengan vocación de conectividad permanente con la red vial de transporte, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 15 de la Ley 1682 de 2013.

Parágrafo. Los proyectos de infraestructura de transporte que se desarrollen bajo la modalidad de Asociaciones Público Privadas al amparo de la Ley 1508 de 2012, no estarán sujetos a la presente reglamentación en lo que se refiere al otorgamiento de los permisos de que trata el artículo 15 de la Ley 1682 de 2013.

(Decreto 942 de 2014, artículo 1°).

Artículo 2.4.1.2. Autoridad competente para otorgar el permiso. Las autoridades competentes para el otorgamiento de los permisos que requieren los particulares para el desarrollo de los proyectos de infraestructura de transporte de que trata el presente Título, son:

1. Para el modo aéreo la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

2. Para el modo terrestre férreo y carretero el Instituto Nacional de Vías cuando la infraestructura por construirse se conecte con infraestructura de transporte no concesionada a cargo de la Nación.

3. Para el modo terrestre férreo y carretero la Agencia Nacional de Infraestructura cuando la infraestructura por construirse se conecte con infraestructura de transporte concesionada a cargo de la Nación.

4. Para el transporte por cable el Ministerio de Transporte.

5. Para el modo terrestre férreo y carretero los gobernadores o alcaldes respectivos cuando la infraestructura por construirse se conecte con infraestructura de transporte a cargo de los departamentos, distritos y municipios.

Parágrafo. Los gobernadores y alcaldes podrán delegar al interior de la administración departamental, municipal o distrital el ejercicio de la función a la que se refiere el numeral 5 del presente artículo.

(Decreto 942 de 2014, artículo 2).

Artículo 2.4.1.3. Solicitud. El interesado en obtener un permiso para el desarrollo por su cuenta y riesgo de proyectos de infraestructura de transporte presentará una solicitud ante la autoridad competente que como mínimo deberá contener:

1. La identificación del proyecto de infraestructura y una propuesta de conectividad del mismo con la infraestructura de transporte a cargo del Estado.

2. La identificación de las especificaciones técnicas del proyecto conforme a la normatividad vigente.

3. Los conceptos técnicos y autorizaciones legales necesarias para su desarrollo.

4. Un plan de ejecución y desarrollo del proyecto y acreditar el esquema de financiación o recursos para el desarrollo del mismo.

5. Una manifestación expresa de que desarrollará el proyecto por su cuenta y riesgo y asumirá los daños y perjuicios que la construcción pueda ocasionar a terceros o al Estado.

6. El esquema de mantenimiento de la infraestructura y la fecha en que la misma se entregará al Estado.

7. Una manifestación expresa de que con el desarrollo del proyecto de infraestructura de transporte no pretende obtener el derecho preferente o exclusivo sobre la propiedad, uso, usufructo, explotación o libre disposición y enajenación del bien o servicio del mismo.

En virtud de ello, debe presentar una propuesta de cómo se garantizará a los demás ciudadanos en igualdad de condiciones, el acceso a la infraestructura de transporte por construirse.

(Decreto 942 de 2014, artículo 3°).

Artículo 2.4.1.4. Permiso. La entidad competente para otorgar el permiso analizará la conveniencia técnica, legal y financiera del proyecto y podrá otorgarlo si considera que está acorde con los planes, programas y proyectos del sector y si cuenta con los conceptos técnicos y las autorizaciones legales pertinentes.

(Decreto 942 de 2014, artículo 4°).

Artículo 2.4.1.5. Condiciones para decidir la solicitud del permiso. Las condiciones que deben observar las autoridades competentes para decidir sobre el otorgamiento de los permisos para el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte en los cuales estén interesados de manera especial los particulares, son:

1. Obtener o emitir, dentro de los treinta (30) días siguientes a la solicitud, y según lo que en materia de competencia le corresponda, concepto en relación con la propuesta de conectividad del proyecto del solicitante con la infraestructura de transporte a cargo del Estado.

2. Verificar:

a) Que el proyecto cumple con las normas técnicas establecidas para cada tipo de infraestructura de transporte;

b) Que el interesado ha obtenido los conceptos técnicos y autorizaciones legales necesarios para su desarrollo;

c) Que el proyecto asegura conectividad con la infraestructura de transporte a cargo del Estado;

d) Que el concepto emitido en relación con la propuesta de conectividad del proyecto sea favorable.

e) Que el proyecto debe estar conforme con los planes, programas y proyectos del sector.

3. Dejar constancia en el texto del permiso que el mismo no constituye un contrato con el particular, ni la entidad estará obligada a reconocer o pagar el

valor de la inversión o cualquier otro gasto o costo asociado al proyecto de infraestructura de transporte.

4. Establecer las reglas para que la totalidad de las personas puedan acceder a la infraestructura de transporte desarrollada, en igualdad de condiciones.

5. Señalar la fecha de entrega de la infraestructura al Estado, de conformidad con la solicitud presentada por el interesado.

Parágrafo. La solicitud del permiso debe resolverse dentro de los tres (3) meses siguientes a la presentación de la misma con todos los requisitos previstos en el artículo 2.4.1.3 del presente decreto.

La entidad pública podrá requerir por una sola vez al interesado para que complete la información, para lo cual podrá fijarle un plazo que no podrá exceder de doce (12) meses, al término del cual si no se completare la información requerida se procederá al archivo del expediente administrativo y se informará de este hecho al interesado.

(Decreto 942 de 2014, artículo 5°).

Artículo 2.4.1.6. Lineamientos para verificar la conectividad con la infraestructura a cargo del Estado. Las autoridades competentes para emitir el concepto sobre la conectividad del proyecto de infraestructura de transporte de interés de los particulares, deberán analizar como mínimo lo siguiente:

1. Que se garanticen los giros y/o maniobras necesarios, mediante la construcción de intersecciones, zonas de incorporación del nuevo tráfico, señalización, iluminación, etc., cumpliendo con las normas técnicas establecidas para cada tipo de infraestructura de transporte.

2. Que ni la construcción ni la puesta en funcionamiento del proyecto del solicitante afecte y/o desmejore las condiciones existentes de operación, financiamiento y/o seguridad de la infraestructura de transporte a la que se pretende conectar.

3. Que la propuesta de conectividad garantice condiciones de seguridad de los usuarios de las vías.

4. Los que de acuerdo con las especificaciones técnicas y particulares del proyecto se requieran.

(Decreto 942 de 2014, artículo 6°).

Artículo 2.4.1.7. Formulación de recomendaciones. La entidad pública podrá formular recomendaciones al interesado para lograr que su proyecto cumpla con los estándares y normas técnicas del modo correspondiente y/o garantizar su conectividad con la infraestructura existente. En este evento devolverá la solicitud al interesado con los respectivos antecedentes.

(Decreto 942 de 2014, artículo 7°).

Artículo 2.4.1.8. Obligación de mantenimiento de infraestructura. Los particulares titulares del permiso para el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte están obligados a asumir el mantenimiento de la infraestructura de transporte construida por ellos, hasta su recibo por parte del Estado.

(Decreto 942 de 2014, artículo 8°).

Artículo 2.4.1.9. Recibo de infraestructura. La autoridad competente recibirá la infraestructura de transporte construida de que trata el presente Título mediante acta que suscribirá con el interesado, en la que se dejará constancia de que la infraestructura se transfiere a favor del Estado a título gratuito.

(Decreto 942 de 2014, artículo 9°).

TÍTULO 2

SANEAMIENTO AUTOMÁTICO POR MOTIVOS DE UTILIDAD PÚBLICA E INTERÉS SOCIAL PARA PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

Artículo 2.4.2.1. Objeto. El presente Título fija las condiciones y requisitos para la aplicación del saneamiento automático de bienes inmuebles que por motivos de utilidad pública e interés social, sean necesarios para proyectos de infraestructura de transporte con o sin antecedente registral.

(Decreto 737 de 2014, artículo 1°).

Artículo 2.4.2.2. Competencia. La entidad pública que haya destinado pretenda adquirir o haya adquirido inmuebles para proyectos de infraestructura de transporte es la competente para invocar el saneamiento automático.

(Decreto 737 de 2014, artículo 2°).

Artículo 2.4.2.3. Concepto y procedencia. La adquisición de inmuebles para el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte por los motivos de utilidad pública e interés social consagrados en las leyes gozará en favor de la

entidad pública del saneamiento automático de cualquier vicio relativo a su titulación y tradición, incluso los que surjan con posterioridad al proceso de adquisición, sin perjuicio de las acciones indemnizatorias que por cualquier causa puedan dirigirse contra los titulares inscritos en el respectivo folio de matrícula inmobiliaria, diferentes a la entidad pública adquirente.

En tal sentido, de conformidad con los artículos 21 y 22 de la Ley 1682 de 2013, el saneamiento automático podrá invocarse cuando la entidad pública adquirente, durante el proceso de adquisición predial o al término del mismo, no haya podido consolidar el derecho real de dominio a su favor por existir circunstancias que le hayan impedido hacerlo, como por ejemplo, la transferencia imperfecta del dominio por el vendedor, la existencia de limitaciones, gravámenes, afectaciones o medidas cautelares que impidan el uso, goce y disposición plena del predio para los proyectos de infraestructura de transporte.

Sin perjuicio de la historia jurídica del bien, el saneamiento automático constituye un rompimiento del tracto sucesivo cuando se adquiera la totalidad o parte del predio.

(Decreto 737 de 2014, artículo 3°).

Artículo 2.4.2.4. Oponibilidad. Con el propósito de asegurar la oponibilidad, la entidad pública que pretenda adelantar el saneamiento automático oficiará a la Oficina de Registro Público competente para que inscriba en la columna 09 Otros del folio de matrícula inmobiliaria del predio, la intención del Estado de adelantar en relación con este, dicho saneamiento.

Adicionalmente, la entidad pública comunicará de manera directa a quienes posean derechos reales o personales inscritos en el folio de matrícula inmobiliaria y ordenará la publicación del oficio en un medio de comunicación de amplia difusión en el lugar de ubicación del inmueble.

Sin perjuicio del saneamiento automático ordenado por Ministerio de la ley, las personas que consideren tener un derecho sobre el inmueble podrán solicitar administrativa o judicialmente su reconocimiento pecuniario.

(Decreto 737 de 2014, artículo 4°).

Artículo 2.4.2.5. Estudio previo para el saneamiento automático. Para el saneamiento automático la entidad interesada debe efectuar un estudio del predio. Para tal efecto, además de dar cumplimiento a lo dispuesto en el parágrafo segundo del artículo 21 de la Ley 1682 de 2013, considerará, entre otros, algunos de los siguientes documentos:

1. Un estudio de títulos del predio por sanear, que deberá incluir la existencia de limitaciones, gravámenes, afectaciones, medidas cautelares o cualquier otra circunstancia que afecte o impida el ejercicio pleno del derecho de propiedad.

2. Certificado de libertad y tradición actualizado.

3. Avalúo practicado con fundamento en la normatividad vigente para la adquisición de inmuebles requeridos para desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte.

4. Levantamiento topográfico. (Decreto 737 de 2014, artículo 5°).

Artículo 2.4.2.6. Declaratoria de saneamiento por Ministerio de la ley. El saneamiento automático respecto de inmuebles utilizados o por utilizar por la entidad pública en proyectos de infraestructura de transporte, que carezcan de título traslaticio de dominio y de identidad registral, se declarará mediante acto administrativo motivado en el que se expresarán las razones de utilidad pública e interés social que fundamentan la declaratoria. Dicho acto será título suficiente para la apertura de folio de matrícula inmobiliaria por la Oficina de Registro competente y servirá como prueba del derecho real de dominio a favor del Estado.

Parágrafo. Para el caso de los bienes baldíos a cargo del Instituto Colombiano de Desarrollo Rural (Incoder), la entidad pública que tenga a su cargo el proyecto de infraestructura de transporte debe solicitar su adjudicación al citado instituto de conformidad con lo señalado en la Ley 160 de 1994 y demás normas que la modifiquen, adicionen o complementen.

(Decreto 737 de 2014, artículo 6°).

Artículo 2.4.2.7. Acto de Saneamiento de Bienes con identidad registral. En el acto administrativo o en la escritura pública en que se invoque el saneamiento automático se dispondrá, cuando ello corresponda, la cancelación o la liberación parcial de las limitaciones, las afectaciones, los gravámenes o las medidas cautelares que aparezcan inscritas en el folio de matrícula del predio.

Parágrafo. Teniendo en cuenta que de acuerdo con el artículo 2.4.2.3 del presente Decreto, el saneamiento automático constituye un rompimiento del tracto sucesivo, el Registrador, cuando lo requerido sea una porción de terreno segregado de otro de mayor extensión, dispondrá la apertura de un nuevo folio de matrícula sin anotaciones relativas a medidas cautelares, limitaciones, afectaciones y gravámenes y dejará constancia de la respectiva liberación en el folio matriz.

(Decreto 737 de 2014, artículo 7°).

Artículo 2.4.2.8. Actualización Catastral. La autoridad catastral deberá actualizar la información existente en sus bases de datos o abrirá la nueva ficha predial si el predio carece de identidad catastral, en un término no mayor de dos (2) meses.

(Decreto 737 de 2014, artículo 8°).

TÍTULO 3

TÉRMINOS PARA ADELANTAR LA NEGOCIACIÓN DIRECTA Y LA IMPOSICIÓN DE SERVIDUMBRES POR VÍA ADMINISTRATIVA, DURANTE LA ETAPA DE CONSTRUCCIÓN DE LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

Artículo 2.4.3.1. Objeto. El presente Título tiene por objeto definir los términos en que deben surtirse las etapas para la constitución de servidumbres, mediante el agotamiento previo de la negociación directa o su imposición por vía administrativa, de conformidad con el artículo 38 de la Ley 1682 de 2013.

(Decreto 738 de 2014, artículo 1°).

Artículo 2.4.3.2. Negociación Directa. El término máximo de treinta (30) días calendario, establecido en el artículo 38 de la Ley 1682 de 2013 empezará a correr a partir del día siguiente al recibo de la comunicación mediante la cual la autoridad presente la oferta que debe dirigirse al titular o titulares del derecho real de dominio o al poseedor o poseedores inscritos. Para efectos de la comunicación deben considerarse las disposiciones de la Ley 1437 de 2011 o aquellas que la modifiquen, adicionen o sustituyan.

La oferta debe expresar la necesidad de constituir de común acuerdo una servidumbre sobre el inmueble o parte del mismo. Debe contener: (i) la identificación del inmueble por su número de matrícula inmobiliaria, nomenclatura o nombre; (ii) sus linderos; (iii) el área en el sistema métrico decimal; (iv) la indicación de si la servidumbre recae sobre la totalidad del inmueble o sobre una porción del mismo, (v) los linderos de la porción del predio; (vi) el término durante el cual operará la limitación; (vii) el precio que se pagará por la servidumbre anexando el avalúo comercial del predio, o el de la porción que será afectada con la medida, así como, la suma que la entidad pagará a título de indemnizaciones por las afectaciones del patrimonio de los particulares, cuando a ello haya lugar.

Dentro de los treinta (30) días calendario a los que se refiere el artículo 38 de la Ley 1682 de 2013, el interesado podrá aceptar, rechazar o presentar una

contraoferta que debe ser considerada como una manifestación de interés en la negociación.

En caso de acuerdo, la autoridad y el titular o titulares del derecho real de dominio o el poseedor o poseedores inscritos, procederán a suscribir la escritura pública de constitución de la servidumbre, que debe ser inscrita en la Oficina de Registro Público del lugar en que se encuentre matriculado el inmueble, previo agotamiento del trámite de reparto notarial, cuando a ello haya lugar. Con la escritura pública deben protocolizarse la totalidad de los documentos atinentes a la negociación.

Si dentro del término establecido no se logra un acuerdo, la oferta es rechazada, o el afectado o los afectados guardan silencio en relación con la misma, o cuando habiendo aceptado la oferta no concurre(n) a la suscripción de la escritura pública dentro del plazo acordado para el efecto, la negociación directa se entenderá fracasada y procederá la imposición por vía administrativa.

Parágrafo. El avalúo será realizado por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi, (IGAC), la autoridad catastral correspondiente o las personas naturales o jurídicas de carácter privado registradas y autorizadas por las Lonjas de Propiedad Raíz, de acuerdo con la metodología establecida por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi, (IGAC). Dicho avalúo, incluirá, si a ello hubiere lugar, el valor de las indemnizaciones y tendrá una vigencia máxima de un (1) año contado a partir de la fecha en que el mismo quede en firme.

(Decreto 738 de 2014, artículo 2°).

Artículo 2.4.3.3. Imposición de servidumbre por vía administrativa. Dentro de los diez (10) días siguientes a la fecha en que de acuerdo con lo dispuesto en el artículo anterior se entienda fracasada la negociación, la entidad procederá a imponer la servidumbre mediante acto administrativo.

El trámite de notificaciones y recursos, se regirá por lo dispuesto en la Ley 1437 de 2011 o en aquella que la modifique, adicione o sustituya.

(Decreto 738 de 2014, artículo 3°).

Artículo 2.4.3.4. Acto de imposición de servidumbre. El acto administrativo por medio del cual se imponga la servidumbre debe contener, como mínimo: (i) la identificación del inmueble por su número de matrícula inmobiliaria, nomenclatura o nombre; (ii) sus linderos; (iii) el área en el sistema métrico decimal; (iv) la indicación de si la servidumbre recae sobre la totalidad del inmueble o sobre una porción del mismo, (V) los linderos de la porción del predio, (vi) el término durante el cual operará la limitación; (vii) el precio que

se pagará por la servidumbre anexando el avalúo comercial del predio, o el de la porción que será afectada con la medida, así como, la suma que la entidad pagará a título de indemnizaciones por las afectaciones del patrimonio de los particulares, cuando a ello haya lugar; (viii) La orden de inscripción de la servidumbre en el folio de matrícula inmobiliaria, y (ix) los recursos procedentes.

Dentro de los cinco (5) días siguientes a la ejecutoria del acto respectivo, la Entidad solicitará ante la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos competente, la inscripción del acto administrativo de imposición de la servidumbre.

Parágrafo. Durante el proceso de imposición de servidumbre por vía administrativa y siempre que no esté en firme el correspondiente acto administrativo, el titular o titulares del derecho real de dominio o el poseedor o poseedores inscritos en el folio de matrícula inmobiliaria, y la entidad pública respectiva, podrán llegar a un acuerdo sobre la servidumbre, caso en el cual se pondrá fin a la etapa de qué trata el artículo anterior. En este evento, se entenderá que el acto administrativo por el cual se impuso la servidumbre perderá su fuerza ejecutoria, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 2 del artículo 91 de la Ley 1437 de 2011.

(Decreto 738 de 2014, artículo 4°).

Artículo 2.4.3.5. Pago. Para efectos del pago, el titular o titulares del derecho real de dominio o el poseedor o poseedores inscritos, deberán comunicar de manera escrita a la entidad, la cuenta bancaria a la cual deben ser girados los recursos. En caso de no recibir la comunicación la entidad procederá a realizar el pago por consignación de acuerdo con la ley.

(Decreto 738 de 2014, artículo 5°).

Artículo 2.4.3.6. Delegación. Las autoridades facultadas para adelantar el procedimiento de negociación directa o de imposición de servidumbres por vía administrativa, podrán delegar el ejercicio de estas funciones, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 38 de la Ley 1682 de 2013 y los artículos 9° y 14 de la Ley 489 de 1998.

(Decreto 738 de 2014, artículo 6°).

Artículo 2.4.3.7. Disposición del inmueble objeto de la servidumbre. El inmueble afectado por la servidumbre o la porción del mismo, quedarán a disposición de la Entidad a partir de la fecha de inscripción de la escritura pública o del acto administrativo de imposición de servidumbre, según el caso, previo pago de las sumas a que haya lugar, salvo que el titular o titulares del derecho

real de dominio o el poseedor o poseedores inscritos, convengan la posibilidad de disponer del mismo sin el cumplimiento de estos requisitos.

(Decreto 738 de 2014, artículo 7°).

TÍTULO 4

PLANEACIÓN DE LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE CON LA FINALIDAD DE ASEGURAR LA INTERMODALIDAD, MULTIMODALIDAD, SU ARTICULACIÓN E INTEGRACIÓN

Artículo 2.4.4.1. Objeto. El presente Título tiene por objeto reglamentar la planeación de la infraestructura de transporte, de conformidad con lo previsto en el artículo 9 de la Ley 1682 de 2013.

(Decreto 736 de 2014, artículo 1°).

Artículo 2.4.4.2. Definiciones. Para la planeación de la infraestructura de transporte, de conformidad con lo previsto en el artículo 9° de la Ley 1682 de 2013, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

a) Modo de transporte: espacio aéreo, terrestre o acuático soportado por una infraestructura especializada, en el cual transitan los respectivos medios de transporte y a través de estos la carga y/o los pasajeros. El modo de transporte terrestre comprende la infraestructura carretera, férrea, por cable y por ductos; el modo acuático, la infraestructura marítima, fluvial y lacustre; y el aéreo, la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria.

b) Medio de transporte: hace referencia al vehículo utilizado en cada modo de transporte. Son medios de transporte, entre otros, embarcaciones, aeronaves, camiones, automóviles, trenes, cables aéreos y bicicletas.

c) Nodos de transporte: infraestructura en la cual se desarrollan actividades para el intercambio, transbordo o transferencia entre uno o más medios y/o modos de transporte. En tal sentido son Nodos de Transporte, entre otros, los aeropuertos, puertos, pasos de frontera, plataformas logísticas donde se prestan además servicios asociados o conexos que le aportan un valor agregado al transporte. Los puntos de origen y destino del viaje son también Nodos.

d) Cadena de transporte: se refiere a la secuencia de modos de transporte y puntos de intercambio o nodos para el movimiento de carga o pasajeros desde su origen hasta su destino, con uno o más transbordos.

e) Corredor logístico: es un sistema integrado que articula de manera continua la infraestructura de transporte con los Nodos de Transporte, con un nivel de servicio adecuado, sirviendo tanto a la producción y al consumo interno como al comercio exterior.

f) Logística: la logística articula la infraestructura física y los servicios asociados a esta utilizando sistemas de información especializados. Corresponde a la manipulación de bienes y servicios que requieren o producen empresas o consumidores finales, para el transporte, almacenaje, aprovisionamiento y/o distribución de mercancías.

g) Infraestructura Logística Especializada (ILE) o Plataforma logística: son áreas delimitadas donde se realizan, por parte de uno o varios operadores, actividades relativas a la logística, entre otras, el transporte, la manipulación y distribución de mercancías, las funciones básicas técnicas y las actividades de valor agregado para el comercio de mercancías nacional e internacional.

Contempla, entre otros, nodos de abastecimiento mayorista, centros de transporte terrestre, áreas logísticas de distribución, zonas de carga terrestre, centros de carga aérea, zonas de actividades logísticas portuarias, puertos secos y zonas logísticas multimodales.

h) Transporte Intermodal: es el movimiento de carga y/o pasajeros entre su origen y destino final usando sucesivamente dos o más modos de transporte, bajo múltiples contratos.

i) Transporte Multimodal: es el movimiento de carga y/o pasajeros entre su origen y destino final usando sucesivamente dos o más modos de transporte y bajo un único contrato, documento o proveedor de transporte.

j) Unidades de Carga: se refiere a estructuras o soportes de carga que se pueden trasladar entre distintos modos y medios de transporte y dan protección a la carga, tales como contenedores, cajas móviles (swap bodies), semirremolques de carreta, equipos, entre otros.

k) Vocación de la Carga: se refiere a los atributos de los modos y medios de transporte para la movilización idónea de la carga, considerando su valor, restricciones, características físicas, exigencias ambientales y requisitos legales.

(Decreto 736 de 2014, artículo 2°).

Artículo 2.4.4.3. Lineamientos para la planeación de la infraestructura de transporte. En la planeación y desarrollo de los proyectos de infraestructura de transporte y con el objeto de favorecer la multimodalidad e intermodalidad, deben observarse los siguientes lineamientos:

a) Conectividad: todo proyecto de infraestructura de transporte debe asegurar su conectividad con la red de transporte existente a cargo de la Nación, los departamentos y/o municipios, directamente o a través de nodos.

b) Complementariedad modal: la planeación y desarrollo de programas y proyectos de transporte debe propiciar la complementariedad modal con el fin de potencializar las ventajas de cada modo, aumentar el flujo de bienes y servicios, reducir los costos de distribución física de los productos y facilitar la movilidad y accesibilidad para los pasajeros y la carga.

c) Complementariedad de Servicios Logísticos: la aplicación de este lineamiento debe conducir a una provisión coordinada y articulada de servicios logísticos, con el fin de contribuir al desarrollo competitivo de los negocios y al reconocimiento de las cadenas productivas a lo largo de corredores logísticos.

d) Equilibrio: la planeación y el desarrollo de los proyectos de infraestructura de transporte debe orientarse hacia el máximo aprovechamiento de las potencialidades de las diferentes regiones del país en cuanto a recursos naturales, industrialización, tipos de bienes y servicios que cada una produce o requiere, considerando la eficiencia de cada uno de los modos y la vocación de la carga a transportar.

e) Redundancia: en la planeación de todo proyecto de infraestructura de transporte y en la medida de lo posible, se propenderá por el establecimiento de varias alternativas de transporte, monomodales o multimodales, de tal forma que en caso de una eventualidad el sistema de transporte continúe prestando el servicio de manera eficiente. Igualmente el desarrollo de este lineamiento se encamina a promover la libre competencia.

f) Sostenibilidad: Atendiendo a criterios de costo - beneficio, la planeación y desarrollo de todo proyecto de infraestructura de transporte debe propender por: (i) el incremento de la eficiencia y la competitividad en los procesos productivos; (ii) el mejoramiento de la calidad de vida de la población a través del crecimiento económico; (iii) el uso racional de los recursos naturales; (iv) la reducción de externalidades negativas, (v) la conservación del patrimonio ecológico, y (vi) la implementación de mecanismos para contrarrestar los impactos de los fenómenos naturales.

g) Visión Estratégica: la planeación de la infraestructura de transporte debe desarrollarse considerando horizontes de mediano y largo plazo, acorde con los Planes de Desarrollo y otras herramientas de planificación de los Gobiernos Nacional y locales que permitan complementar los proyectos a futuro.

h) Vocación: los proyectos de infraestructura de transporte deben planearse y desarrollarse de acuerdo con los volúmenes y la vocación de la carga o de los flujos a movilizar.

i) Articulación: en la planeación y desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte intermodal o multimodal debe propiciarse el diálogo constructivo entre los distintos niveles de gobierno, de tal manera que se posibilite el desarrollo de proyectos más integrales y competitivos a todo nivel.

Parágrafo. Quienes tengan a su cargo la planeación de proyectos de infraestructura de transporte a los cuales se refiere este Título, tienen la obligación de identificar explícitamente en la formulación del proyecto, la forma como se da cumplimiento a los lineamientos señalados en el presente artículo.

(Decreto 736 de 2014, artículo 3°).

Artículo 2.4.4.4. Mecanismos de seguimiento. El Ministerio de Transporte o la autoridad que este designe, debe diseñar e implementar mecanismos que permitan verificar el cumplimiento de los lineamientos establecidos en este Título, así como realizar el seguimiento a aquellos que lo requieran.

(Decreto 736 de 2014, artículo 4°).

CAPÍTULO 1

Registro de operadores de transporte multimodal

Artículo 2.4.4.1.1. Registro de Operadores de Transporte Multimodal. Se establece el Registro de Operadores de Transporte Multimodal. El Organismo Nacional competente para llevar el Registro de Operadores de Transporte Multimodal es el Ministerio de Transporte.

El Registro de Operadores de Transporte Multimodal tendrá aplicación tanto para las operaciones de transporte multimodal que se desarrollen en el ámbito nacional, como para aquellas que se desarrollen en el ámbito internacional.

Para este efecto, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

1. Transporte Multimodal Nacional: es el porte de mercancías por dos (2) modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un único contrato de Transporte Multimodal, desde un lugar en que el Operador de Transporte Multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega, ubicados ambos dentro del territorio nacional colombiano.

2. Transporte Multimodal Internacional: es aquel que se encuentra dentro del ámbito de aplicación de las Decisiones 331 expedida en 1993 y 393 expedida en 1996 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena y las normas que las modifiquen, sustituyan, complementen o reglamenten.

(Decreto 149 de 1999, artículo 1°).

Artículo 2.4.4.1.2. Inscripción en el registro. Para ejercer la actividad de operador de Transporte Multimodal Nacional o Internacional, las personas naturales o jurídicas interesadas deben estar inscritas en el registro respectivo a cargo del Ministerio de Transporte.

(Decreto 149 de 1999, artículo 2°).

Artículo 2.4.4.1.3. Requisitos generales de inscripción en el registro. Sin perjuicio de lo establecido en los artículos 2.4.4.1.4 y 2.4.4.1.5 del presente Decreto, para ser inscrito en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal, el interesado deberá presentar una solicitud ante el Ministerio de Transporte, acreditando el cumplimiento de los siguientes requisitos, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 11 de la Decisión 393 de 1996 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, para los numerales 1 a 6 siguientes:

1. Poseer capacidad legal, lo cual se acreditará de la siguiente manera:

a) En el caso de las personas naturales, mediante la presentación del certificado de inscripción como comerciante en el Registro Mercantil respectivo y fotocopia de su documento de identidad.

b) En el caso de las personas jurídicas, estar legalmente constituida o establecida en Colombia, lo cual se acreditará mediante la presentación del certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio respectiva, el cual no deberán tener más de sesenta (60) días de haber sido expedido al momento de la presentación de la correspondiente solicitud de inscripción.

2. Estar domiciliado en Colombia, lo cual se demostrará mediante la presentación del certificado de inscripción como comerciante en el Registro Mercantil respectivo en el caso de las personas naturales, y certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio respectiva en el caso de las personas jurídicas.

3. Contar con representación legal suficiente en Colombia, lo cual se acreditará de la siguiente manera:

a) En el caso de las personas naturales y jurídicas de nacionalidad colombiana, bastará con la presentación del certificado de inscripción como comerciante en el Registro Mercantil y del certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio, respectivamente.

b) En el caso de las personas naturales de nacionalidad de otro país miembro de la Comunidad Andina de Naciones, deberán demostrar la designación de un apoderado en forma legal en Colombia, de conformidad con lo establecido en el artículo 477 del Código de Comercio.

c) En el caso de las personas jurídicas constituidas conforme a las leyes de otro país miembro de la Comunidad Andina de Naciones, deberán establecer una sucursal en el territorio colombiano, de conformidad con lo establecido en los artículos 471 y siguientes del Código de Comercio.

4. Contar con representación legal suficiente en cada uno de los países miembros de la Comunidad Andina de Naciones en los que pretenda desarrollar sus operaciones, lo cual se acreditará de conformidad con lo establecido en la legislación interna de cada uno de dichos países.

5. Contar con una póliza de seguro de responsabilidad civil o cobertura permanente de un Club de Protección e Indemnización que cubra el pago de las obligaciones por la pérdida, el deterioro o el retraso en la entrega de las mercancías derivadas de los contratos de transporte multimodal y que, además, incluya un anexo de cobertura de los riesgos extracontractuales derivados de las actividades los operadores de Transporte Multimodal.

6. Mantener un patrimonio mínimo equivalente a 80.000 DEG, lo cual se acreditará de la siguiente manera:

a) En el caso de las personas naturales colombianas, mediante la presentación de copia autenticada de la declaración de renta del año gravable anterior a la presentación de la solicitud.

b) En el caso de las personas naturales nacionales de otro país miembro de la Comunidad Andina de Naciones, mediante la presentación del documento que de conformidad con la legislación tributaria de su país de origen o de domicilio permanente acredite el monto de su patrimonio del año gravable anterior a la presentación de la solicitud.

c) En el caso de las personas jurídicas nacionales colombianas o de otro país miembro de la Comunidad Andina de Naciones, mediante certificación expedida por su contador o revisor fiscal, según sea el caso.

7. Constituir una garantía global en favor de la Nación - Unidad Administrativa Especial- Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, por un valor asegurable equivalente a dos mil (2.000) salarios mínimos mensuales legales vigentes, para cubrir el pago de los tributos aduaneros suspendidos de las mercancías, las sanciones generadas con ocasión de las operaciones de Transporte Multimodal y la terminación del régimen de continuación de viaje, por el término de un (1) año y tres (3) meses más, debiendo ser renovada tres (3) meses antes de su vencimiento, de conformidad con lo establecido en el Decreto 2685 de 1999 y las normas que lo sustituyan, modifiquen o complementen.

8. Presentar la documentación que acredite que entre el personal directivo, funcionarios y técnicos o entre sus empleados, en caso de ser persona natural, existen personas con experiencia en actividades vinculadas al Transporte Multimodal.

Parágrafo. El requisito establecido en el numeral 6 del presente artículo, puede ser sustituido mediante la presentación de garantía bancaria o de compañía de seguros legalmente establecida en Colombia por un monto equivalente a 80.000 DEG.

(Decreto 149 de 1999, artículo 3°).

Artículo 2.4.4.1.4. Inscripciones de Operadores de Transporte Multimodal Subregionales. Los Operadores de Transporte Multimodal originarios de alguno de los países miembros de la Comunidad Andina de Naciones, podrán inscribirse en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal a cargo del Ministerio de Transporte, mediante la presentación de una solicitud dirigida a dicho Ministerio a la que se acompañará el Certificado de Registro otorgado por el organismo nacional competente de su país de origen, en caso de que la Secretaría de la Comunidad Andina de Naciones no haya rendido el informe correspondiente de conformidad con lo establecido en el artículo 30 de la Decisión 331 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, modificado por el artículo 10 de la Decisión 393 de la misma Comisión y las normas que la modifiquen, sustituyan, complementen o reglamenten.

Si alguno de los Operadores de Transporte Multimodal originario de los países miembros de la Comunidad Andina de Naciones desea realizar sus operaciones de Transporte Multimodal Internacional por territorio colombiano, deberán tener constituida y vigente la garantía que ampara el cumplimiento de las normas aduaneras, de conformidad con el numeral 7 del artículo 2.4.4.1.3 de este decreto.

Parágrafo. Las personas naturales o jurídicas originarias de un país miembro de la Comunidad Andina de Naciones y que no cuenten con el Certificado de

O.T.M. de su país de origen, podrán inscribirse en Colombia, para la cual deberán cumplir los requisitos señalados en el artículo 2.4.4.1.3 de este decreto.

(Decreto 149 de 1999, artículo 4°).

Artículo 2.4.4.1.5. Inscripción de Operadores de Transporte Multimodal Extrasubregionales. Las empresas extranjeras, originarias de países distintos a los miembros de la Comunidad Andina de Naciones, que deseen prestar servicios de Transporte Multimodal desde o hacia Colombia deberán inscribirse en el Registro creado mediante el presente Capítulo, para lo cual el interesado deberá presentar una solicitud ante el Ministerio de Transporte, acreditando el cumplimiento de los siguientes requisitos:

1. Poseer capacidad legal suficiente, lo cual se acreditará mediante la presentación del documento que demuestre su existencia y representación legal, debidamente traducido y autenticado conforme lo establecen los artículos 480 del Código de Comercio y las normas aplicables del Código General del Proceso.

2. Contar con representación legal en Colombia, mediante la designación de un agente o representante permanente en el país, con facultades para representarlo judicial y extrajudicialmente, lo cual se acreditará mediante la presentación de la copia del poder notarial expedido por escritura pública en el cual conste la designación del representante legal, con plenas facultades para representar a la empresa en todos los actos administrativos, comerciales y judiciales en los que debe intervenir en el país.

De conformidad con lo establecido en el artículo 7º de la Ley 336 de 1996, los agentes o representantes en Colombia de Operadores de Transporte Multimodal extranjeros, responderán solidariamente con sus representados o agenciados por el cumplimiento de las obligaciones y las sanciones que le sean aplicables por el Ministerio de Transporte.

3. Contar con una póliza de seguro de responsabilidad civil o cobertura permanente de un Club de Protección e Indemnización que cubra el pago de las obligaciones por la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías derivadas de los contratos de transporte multimodal y que, además, incluya un anexo de cobertura de los riesgos extracontractuales derivados de las actividades de los Operadores de Transporte Multimodal.

4. Mantener un patrimonio mínimo equivalente a 80.000 DEG, lo cual se acreditará mediante certificación expedida por su contador o revisor fiscal, según sea el caso.

5. Constituir una garantía global en favor de la Nación -Unidad Administrativa Especial- Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, por un valor asegurable equivalente a dos mil (2000) salarios mínimos mensuales legales vigentes, para cubrir el pago de los tributos aduaneros suspendidos de las mercancías, las sanciones generadas con ocasión de las operaciones de Transporte Multimodal y la terminación del régimen de Continuación de Viaje, por el término de un (1) año y tres (3) meses más, debiendo ser renovada tres (3) meses antes de su vencimiento, de conformidad con lo establecido en el Decreto 2685 de 1999 y las normas que lo sustituyan, modifiquen o complementen.

Parágrafo. En todo caso, la inscripción de empresas extranjeras en el Registro de Operaciones de Transporte Multimodal que lleva el Ministerio de Transporte estará condicionada al principio de reciprocidad, siempre que no exista convenio bilateral, tratado u obligación alguna de carácter internacional entre la República de Colombia y el país de origen del solicitante.

(Decreto 149 de 1999, artículo 5°).

Artículo 2.4.4.1.6. Vigencia de la inscripción en el registro. El Registro de O.T.M. tendrá una vigencia indefinida mientras la persona natural o jurídica inscrita mantenga los requisitos contemplados en los artículos 2.4.4.1.3, 2.4.4.1.4 y 2.4.4.1.5 del presente Decreto, según el caso, y no medie comunicación oficial por escrito de parte del Ministerio de Transporte dirigida al interesado sobre la cancelación de tal inscripción. Copia de esta comunicación será enviada por el Ministerio de Transporte a la Secretaría General de la Comunidad Andina de Naciones, en el caso de cancelación de la inscripción de Operadores de Transporte Multimodal sujetos al régimen establecido en las decisiones 331 y 393 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena y las normas que las modifiquen, sustituyan, complementen o reglamenten.

(Decreto 149 de 1999, artículo 6°).

Artículo 2.4.4.1.7. Certificado de Registro. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo anterior y en el artículo 10 de la Decisión 393 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, el Ministerio de Transporte, al efectuar la inscripción en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal expedirá al interesado un Certificado de Registro, que será el documento mediante el cual el Operador de Transporte Multimodal acredite su inscripción en el Registro respectivo ante las autoridades colombianas y de los demás países miembros de la Comunidad Andina de Naciones que así se lo exijan.

(Decreto 149 de 1999, artículo 7).

Artículo 2.4.4.1.8. Procedimiento. La inscripción en el Registro de Operaciones de Transporte Multimodal y la expedición del certificado de Registro

se efectuará por parte del Ministerio de Transporte, mediante el siguiente procedimiento:

1. Una vez recibida la solicitud a que se refieren los artículos 2.4.4.1.3, 2.4.4.1.4 y 2.4.4.1.5 del presente Decreto, el Ministerio de Transporte contará con un plazo de diez (10) días calendario para examinar la documentación entregada y resolver si la misma está completa.

2. En caso que se encuentre que la solicitud contiene documentación incompleta o deficiente, el Ministerio de Transporte, dentro de los cinco (5) días calendario siguientes al vencimiento del plazo establecido en el numeral anterior, lo comunicará por escrito al interesado requiriéndole para que la complete o corrija.

3. Una vez se haya acreditado satisfactoriamente el cumplimiento de los requisitos contemplados en los artículos 2.4.4.1.3, 2.4.4.1.4 y 2.4.4.1.5 del presente Decreto, el Ministerio de Transporte contará con un plazo de sesenta (60) días calendario para pronunciarse sobre la solicitud de inscripción mediante resolución motivada. Para este efecto, dentro del primer día hábil a la recepción de la solicitud con el lleno de los requisitos, el Ministerio de Transporte informará a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales enviándole los originales de las pólizas de seguros indicadas en el numeral 7 del artículo 2.4.4.1.3 y en el numeral 5 del artículo 2.4.4.1.5 del presente Decreto, para su revisión y aprobación. La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales contará con plazo de quince (15) días calendario para pronunciarse ante el Ministerio de Transporte sobre la aprobación o rechazo de las citadas pólizas.

4. En caso que el Ministerio apruebe la solicitud, en la resolución respectiva ordenará la inscripción del solicitante en el Registro de Operaciones de Transporte Multimodal y la expedición del correspondiente Certificado de Registro. Por el contrario, en caso de denegar la solicitud de inscripción, en la resolución indicará los recursos que contra tal decisión podrá interponer el interesado de conformidad con lo establecido en la Ley 1437 de 2011.

5. El Certificado de Registro será expedido en los formatos que para el efecto establezca el Ministerio de Transporte mediante resolución, siguiendo el modelo adoptado mediante Anexo 1 de la Resolución 425 de la Junta del Acuerdo de Cartagena y cumpliendo los requisitos establecidos en la misma resolución y las normas que la sustituyan, modifiquen o complementen.

6. El Certificado de Registro tendrá una vigencia de cinco (5) años, prorrogables en forma automática por períodos sucesivos de cinco (5) años, con la sola presentación de las pólizas y/o constancias de cobertura a que se refieren los numerales 5 y 7 del artículo 2.4.4.1.3 debidamente renovadas. No obstante, el Certificado perderá su vigencia, de pleno derecho, en caso que el Operador de Transporte Multimodal no mantenga alguno de los requisitos contemplados en

los artículos 2.4.4.1.3, 2.4.4.1.4 y 2.4.4.1.5 del presente Decreto, de conformidad con lo establecido en el artículo 2.4.4.1.9 del mismo.

7. En el caso de los Operadores de Transporte Multimodal sujetos al régimen establecido en las Decisiones 331 y 393 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena y las normas que las modifiquen, sustituyan, complementen o reglamenten, una vez ejecutoriada la resolución mediante la cual se ordena la inscripción en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal y expedido el Certificado de Registro correspondiente, el Ministerio de Transporte informará de este hecho por escrito a la Secretaría General de la Comunidad Andina de Naciones, anexando copia del Certificado de Registro, así como de cualquier modificación que afecte dicho Certificado.

Parágrafo 1°. Los Operadores de Transporte Multimodal inscritos en el Registro deberán comunicar al Ministerio de Transporte toda modificación que introduzcan a su objeto social o a su actividad comercial, en el caso de las personas naturales, así como los cambios de dirección del domicilio y cambios de su representante legal o apoderado o de sus agentes o representantes en Colombia o en el exterior. Del mismo modo, deberán informar al Ministerio de Transporte de todo cambio en las coberturas de seguros o en cualquiera otro de los requisitos de inscripción en el Registro a que se refieren los artículos 2.4.4.1.3, 2.4.4.1.4 y 2.4.4.1.5 del presente Decreto, que puedan significar una modificación de las condiciones bajo las cuales se realizó tal inscripción.

Parágrafo 2°. La inscripción en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal podrá tramitarse por vía electrónica, una vez el Ministerio de Transporte y las demás entidades públicas y privadas involucradas en dicho trámite cuenten con la infraestructura necesaria para el efecto.

(Decreto 149 de 1999, artículo 8°).

Artículo 2.4.4.1.9. Pérdida de vigencia de la inscripción en el Registro. De conformidad con lo establecido en el artículo 2.4.4.1.6. del presente Decreto, cuando un Operador de Transporte Multimodal inscrito en el Registro que para el efecto lleva el Ministerio de Transporte deje de mantener en vigencia cualquiera de los requisitos establecidos en los artículos 2.4.4.1.3, 2.4.4.1.4 y 2.4.4.1.5 de este Decreto, según el caso, su inscripción en el Registro perderá su vigencia, de pleno derecho, hasta el momento en que demuestre nuevamente el cumplimiento de los requisitos de inscripción que hubieren perdido su vigencia. El Ministerio de Transporte informará al interesado, a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales y a la Secretaría General de la Comunidad Andina de Naciones, cuando haya lugar a ello, de la ocurrencia de las circunstancias a que se refiere el presente artículo.

En este caso, el interesado contará con un plazo de tres (3) meses calendario, contados a partir de la fecha en que alguno de los requisitos de inscripción haya perdido su vigencia, para acreditar nuevamente su cumplimiento. Vencido este término sin que el interesado haya renovado el cumplimiento de los requisitos de inscripción que hubieren perdido su vigencia, el Ministerio de Transporte procederá a la cancelación de su inscripción en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal, de conformidad con lo establecido en los artículos 2.4.4.1.11 y 2.4.4.1.12 del presente decreto.

(Decreto 149 de 1999, artículo 9°).

Artículo 2.4.4.1.10. Régimen jurídico del contrato de transporte multimodal. El régimen jurídico aplicable al contrato de transporte multimodal es el consignado en las Decisiones 331 y 393 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena y en las normas que la sustituyan, modifiquen o complementen.

(Decreto 149 de 1999, artículo 10).

Artículo 2.4.4.1.11. Infracciones. El Operador de Transporte Multimodal cometerá infracción a lo establecido en el presente Capítulo, cuando incurra en alguna de las siguientes conductas:

1. Cuando obtenga la inscripción en el registro en forma fraudulenta.

2. Cuando no tenga actualizado cualquiera de los requisitos de inscripción establecidos en los artículos 2.4.4.1.3, 2.4.4.1.4 y 2.4.4.1.5 del presente decreto.

3 Cuando incumpla la entrega trimestral de información estadística, al Ministerio de Transporte, sobre sus operaciones de transporte multimodal, de acuerdo con la reglamentación que se expida para el efecto.

4. Cuando incumpla o propicie el incumplimiento por parte de sus agentes, dependientes o subcontratistas, de las regulaciones de transporte expedidas por el Ministerio de Transporte.

5. Cuando incumpla o propicie el incumplimiento por parte de sus agentes, dependientes o subcontratistas, de las normas aduaneras y las regulaciones que expida la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales.

6. Cuando incumpla o propicie el incumplimiento por parte de sus agentes, dependientes o subcontratistas de las normas y regulaciones relativas al transporte de sustancias controladas, peligrosas, de circulación restringida y de todas aquellas mercancías cuyo transporte está sujeto a un régimen especial.

(Decreto 149 de 1999, artículo 11).

Artículo 2.4.4.1.12. Sanciones. Sin perjuicio de las sanciones contempladas en otros ordenamientos jurídicos que resulten aplicables, el Operador de Transporte Multimodal que incurra en alguna de las infracciones establecidas en el artículo anterior, estará sujeto a la imposición de las siguientes sanciones:

1. Suspensión del Certificado de Registro por un mínimo de treinta (30) días calendario, para la infracción señalada en el numeral 3 del artículo 2.4.4.1.11 del presente decreto. Pasado el término de suspensión la sanción se mantendrá hasta tanto el Operador de Transporte Multimodal cumpla con la obligación que la motivó. Si el Operador de Transporte Multimodal continúa incumpliendo por más de noventa (90) días calendario se hará acreedor a la cancelación de la inscripción en el Registro, la cual no podrá ser solicitada nuevamente antes de un (1) año calendario.

2. Suspensión del Certificado de Registro, por el término de 60 días calendario, para las infracciones establecidas en los numerales 4, 5 y 6 del artículo 2.4.4.1.11 del presente Decreto.

3. Suspensión del Certificado de Registro, por el término de 90 días calendario, en caso que el Operador de Transporte Multimodal sea sancionado más de una vez por la comisión de cualesquiera de las infracciones señaladas en los numerales 3, 4, 5 y 6 del artículo 2.4.4.1.11 del presente decreto. Esta sanción, por la comisión de la infracción señalada en el numeral 5 del artículo 2.4.4.1.11 de este decreto, conlleva la efectividad de la garantía constituida a favor de la Nación - Unidad Administrativa Especial - Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, de acuerdo a lo estipulado en el Decreto 2685 de 1999 y sus normas reglamentarias.

4. Cancelación de la inscripción en el Registro, en el evento contemplado en el numeral 2 del artículo 2.4.4.1.11 del presente Decreto. Esta cancelación impedirá que el Operador de Transporte Multimodal pueda solicitar nuevamente su inscripción en el Registro en el término de un (1) año.

5.Cancelación de la inscripción en el Registro, en caso que el Operador de Transporte Multimodal sea sancionado más de tres veces por la comisión de cualesquiera de las infracciones señaladas en los numerales 4, 5 y 6 del artículo 2.4.4.1.11 del presente Decreto. Esta cancelación impedirá que el Operador de Transporte Multimodal pueda solicitar nuevamente su inscripción en el término de tres (3) años.

6. Cancelación de la inscripción en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal, para la infracción indicada en el numeral 1 del artículo 2.4.4.1.11 del presente Decreto. Esta cancelación impedirá que el Operador de Transporte

Multimodal sancionado pueda solicitar nuevamente, en cualquier tiempo, su inscripción en dicho Registro.

Parágrafo 1°. Las sanciones serán impuestas mediante resolución motivada, previa formulación de pliego de cargos por parte del Ministerio de Transporte y teniendo en cuenta los descargos que presente el Operador de Transporte Multimodal en un término de treinta (30) días calendario, contados a partir de la notificación del pliego de cargos.

Parágrafo 2°. El acto administrativo que resuelva sobre la imposición de las sanciones a que se refiere el presente artículo será susceptible de los recursos en la vía gubernativa establecidos en la Ley 1437 de 2011.

Parágrafo 3°. De conformidad con lo establecido en el artículo 7° de la Ley 336 de 1996, los agentes o representantes en Colombia de Operadores de Transporte Multimodal extranjeros, responderán solidariamente con sus representados o agenciados por el cumplimiento de las obligaciones y las sanciones que le sean aplicables por el Ministerio de Transporte.

(Decreto 149 de 1999, artículo 12).

Artículo 2.4.4.1.13. Sanción a Operadores de Transporte Multimodal no inscritos en el Registro. Toda persona que desarrolle operaciones de transporte multimodal en el territorio nacional, o desde o hacia Colombia, sin estar previamente inscrita en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal establecido en el presente Capítulo, estará sujeta a una sanción consistente en la imposición de una multa equivalente a 200 salarios mínimos legales mensuales vigentes.

De conformidad con lo establecido en el artículo 7° de la Ley 336 de 1996, los agentes o representantes en Colombia de Operadores de Transporte Multimodal extranjeros responderán solidariamente con sus representados o agenciados por el cumplimiento de las obligaciones y las sanciones que les sean aplicables por el Ministerio de Transporte.

(Decreto 149 de 1999, artículo 13).

Artículo 2.4.4.1.14. Régimen aduanero. Lo previsto en el presente Decreto se aplicará sin perjuicio de lo establecido en el Decreto 2685 de 1999 y las normas que lo modifiquen, sustituyan, complementen o reglamenten.

(Decreto 149 de 1999, artículo 14).

Artículo 2.4.4.1.15. Documentos expedidos en el exterior o en idioma extranjero. Para los efectos contemplados en este Capítulo, en todo caso, los

documentos expedidos en el exterior o en idioma extranjero, deberán cumplir con los requisitos establecidos en el artículo 251 de la Ley 1564 de 2012.

(Decreto 149 de 1999, artículo 15).

Artículo 2.4.4.1.16. Reglamentación. El Ministerio de Transporte expedirá la reglamentación que estime necesaria para dar adecuado cumplimiento a lo establecido en el presente Capítulo.

(Decreto 149 de 1999, artículo 16).

TÍTULO 5

LINEAMIENTOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE CORREDORES LOGÍSTICOS DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA PARA EL PAÍS Y PARA LA ARTICULACIÓN DE LOS ACTORES QUE CONVERGEN SOBRE ESTOS

Artículo 2.4.5.1. Corredores logísticos de importancia estratégica. Para los efectos señalados en el artículo 69 de la Ley 1682 de 2013, son corredores logísticos de importancia estratégica aquellos medios físicos que facilitan el intercambio y el desarrollo del comercio en general, por los cuales se moviliza la carga tanto de comercio exterior como del comercio interno, permitiendo la vinculación entre los nodos de producción y consumo junto con sus áreas de influencia, sea en tramos urbanos, suburbanos y rurales, así como los medios físicos que los conecten con las infraestructuras de servicios regionales, nacionales e internacionales. Un corredor logístico articula de manera integral, como una unidad, uno o varios orígenes y destinos en aspectos físicos y funcionales como la infraestructura de transporte, los flujos de información y comunicaciones, las prácticas comerciales y todas aquellas actividades orientadas a la facilitación del comercio.

(Decreto 1478 de 2014, artículo 1°).

Artículo 2.4.5.2. Establecimiento de corredores logísticos de importancia estratégica. De conformidad con los lineamientos establecidos en el artículo anterior, el Ministerio de Transporte establecerá los corredores logísticos de importancia estratégica del país.

(Decreto 1478 de 2014, artículo 2°).

Artículo 2.4.5.3. Articulación. El Ministerio de Transporte será la instancia encargada de articular los actores públicos y privados en la gestión de las acciones relacionadas con el flujo de carga que sean requeridas en un corredor logístico de importancia estratégica y el monitoreo y seguimiento de las mismas.

(Decreto 1478 de 2014, artículo 3°).

Nota, artículo 2.4.5.3: Ver Resolución 789 de 2018, M. Transporte.

Artículo 2.4.5.4. Reglamentación coordinada. El Ministerio de Transporte y los municipios con jurisdicción sobre los corredores de importancia estratégica expedirán la reglamentación relativa al flujo de los vehículos de carga en los corredores definidos, con el objetivo, entre otros, de: (i) articular de manera adecuada la infraestructura y los servicios sobre los cuales se presta el transporte, (ii) armonizar las características del eje vial (intersecciones a nivel y desnivel, variantes, accesos, calzadas de servicio, señalización horizontal y vertical, entre otros), (iii) efectuar las inversiones en infraestructura para la logística, y (iv) garantizar las condiciones estables de operación del corredor de manera continua. Para tal fin, se deberán tener en cuenta los siguientes aspectos:

1. Análisis previo:

1.1. Descripción del corredor.

1.2. Tipos de flujos (regionales, nacionales o internacionales) que se presentan.

1.3. Volúmenes y características del tráfico de carga, relacionándolo con los volúmenes de tráfico restantes.

1.4. Propósito de la reglamentación.

1.5. Diagnóstico de impacto y/o afectación de áreas y poblaciones.

2. Condiciones de reglamentación vehicular:

2.1. Alternativas para el tráfico que se pretende restringir, analizando las capacidades disponibles en estas, las condiciones que permitirían la operación y las distancias de viaje adicionales.

2.2. Tipología vehicular que busca reglamentar.

2.3. Tipos de carga que pretende reglamentar.

3. Efectos previstos:

3.1. Operacionales, referidos a la utilización de los equipos de transporte y a los que se generarán sobre los corredores logísticos y vías alternativas.

3.2. Económicos, referidos a las variaciones en tiempos y costos para los flujos reglamentados.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte convocará y efectuará mesas de coordinación en las que se analizarán los aspectos que sirven de fundamento para la expedición de la reglamentación correspondiente, junto con la documentación soporte, para posterior conocimiento y valoración de la Comisión Intersectorial de Corredores Logísticos, a efectos de obtener el concepto técnico-económico.

(Decreto 1478 de 2014, artículo 4°).

TÍTULO 6

RED NACIONAL DE CARRETERAS A CARGO DE LA NACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS Y PLAN DE EXPANSIÓN DE LA RED NACIONAL DE CARRETERAS

Artículo 2.4.6.1. Red nacional de carreteras a cargo del INVIAS. Fijar para el 31 de agosto de 2001, la Red Nacional de Carreteras a cargo del Instituto Nacional de Vías y adoptar el Plan de Expansión de la Red Nacional de Carreteras de acuerdo al Documento Conpes número 3085 del 14 de julio de 2000.

(Decreto 1735 de 2001, artículo 1°).

Artículo 2.4.6.2. Transferencia de proyectos a la Nación. La transferencia a la Nación de aquellos proyectos cuya nacionalización no se ha perfeccionado, de conformidad con los términos del Documentos Conpes número 3085 del 14 de julio de 2000, la adelantará el Ministerio de Transporte en coordinación con el Instituto Nacional de Vías.

(Decreto 1735 de 2001, artículo 2°).

Artículo 2.4.6.3. Estrategia de inversión. El Instituto Nacional de Vías adoptará la estrategia de inversión planteada en el Documento Conpes número 3085 de julio 14 de 2000, incluyendo la implementación de una metodología para la priorización de sus inversiones.

(Decreto 1735 de 2001, artículo 3°).

Artículo 2.4.6.4. Red nacional de carreteras construida a cargo del INVIAS. Fijar para el 31 de agosto de 2001, la Red Nacional de Carreteras

construida a cargo del Instituto Nacional de Vías, de conformidad con el Documento Conpes número 3085 del 14 de julio de 2000, la cual está constituida por 16.575,1 km. de los cuales 11.650,4 km. corresponden a carreteras pavimentadas y 4.924,70 km. a carreteras en afirmado, de acuerdo con la evaluación realizada en diciembre de 1999, así:

Parágrafo 1°. Los sectores de la Red Nacional de Carreteras que se mencionan a continuación se encuentran al 31 de agosto de 2001 en la etapa de construcción y/o mantenimiento y operación por el Sistema de Concesión, contratos realizados por el Instituto Nacional de Vías:

Parágrafo 2°. Los sectores de la red nacional de carreteras que se mencionan a continuación se encuentran al 31 de agosto de 2001 a cargo de los entes territoriales, mediante Convenios Interadministrativos, por solicitud de los mismos. La Nación no podrá realizar inversiones en estos sectores hasta tanto no sean retornados a la Nación, una vez se concluya el plazo de ejecución de los contratos de obra pública por el sistema de concesión que suscribieron los entes territoriales con terceros:

1. Troncal de Occidente		
2505	Cali-Palmira-Andalucía, Sector Buga-Andalucía	36.61
2506	Andalucía-Cerritos, Sector Andalucía-La Paila	23.08
2510	Medellín-Los Llanos, Sector Medellín (variante de Bello)- T de Hatillo	23.65
	Total	**83.34**
11. Transversal del Caribe		
9007	Barranquilla-Santa Marta y Acceso al Puente Laureano Gómez, Sector Barranquilla-Ciénaga (K62)	61.70

(Decreto 1735 de 2001, artículo 4°).

Artículo 2.4.6.5. Construcción de la red nacional de carreteras no incluida en el Documento Conpes 3085. El Instituto Nacional de Vías, al 31 de agosto de 2001, adelanta la construcción de los sectores que se describen a continuación, que pertenecen a la Red Nacional de Carreteras, los cuales no fueron incluidos dentro del Documento Conpes 3085, por cuanto en este solo se incluyó la red vial nacional de carreteras construida. Las inversiones en estos sectores se realizarán de acuerdo con las estrategias de inversión planteadas en el Documento Conpes número 3085 de julio 14 de 2000. Estos sectores son:

(Decreto 1735 de 2001, artículo 5°).

TÍTULO 7

MEDIDAS ESPECIALES SOBRE FAJAS DE RETIRO

CAPÍTULO 1

En las carreteras del sistema vial nacional

Artículo 2.4.7.1.1. Construcciones o mejoras. Para los efectos de lo previsto en el artículo 55 de la Ley 1682 de 2013, cuando se refiere a construcciones o mejoras debe entenderse todo tipo de actividades de construcción de nuevas edificaciones o de edificaciones existentes que requieran licencia de construcción y sus modalidades en los términos previstos en las normas vigentes sobre la materia.

(Decreto 1389 de 2009, artículo 1°). **(Nota: Según el texto oficialmente publicado de este artículo, el mismo no correponde exactamente al del artículo 1º del Decreto 1389 de 2009, referido.).**

Artículo 2.4.7.1.2. Licencias ambientales, licencias de intervención y ocupación del espacio público y otros. Sin perjuicio de lo previsto en la normatividad vigente para el otorgamiento de licencias ambientales, licencias de intervención y ocupación del espacio público y demás permisos y autorizaciones por parte de las autoridades correspondientes, la entidad pública que tenga a cargo la vía dentro de la zona de exclusión de que trata el artículo 2° de la Ley 1228 de 2008 deberá, para otorgar permisos para la construcción de accesos, instalación de tuberías, redes de servicios públicos, canalizaciones, ductos, obras destinadas a seguridad vial, traslado de postes, transporte de hidrocarburos o cruces de redes eléctricas de alta, media o baja tensión, deberá establecer los requisitos que debe cumplir el interesado en el trámite correspondiente.

(Decreto 1389 de 2009, artículo 2°).

CAPÍTULO 2

En pasos urbanos de la Red Nacional de Carreteras a cargo de la Nación

Artículo 2.4.7.2.1. Ámbito de Aplicación. El presente Capítulo aplica para las carreteras de la Red Vial a cargo de la Nación que se encuentran bajo la administración del Instituto Nacional de Vías, la Agencia Nacional de Infraestructura o entes territoriales, incluyéndose los pasos urbanos.

(Decreto 2976 de 2010, artículo 2°).

Artículo 2.4.7.2.2. Definiciones. Para efectos de interpretación y aplicación del presente Capítulo se describen las siguientes definiciones:

• Pasos Urbanos: se entenderán única y exclusivamente como el tramo o sector vial urbano, de la Red Vial a cargo de la Nación administrada por el Instituto Nacional de Vías — INVÍAS, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, o los entes territoriales, que se encuentran al interior o atraviesan la zona urbana de los diferentes Municipios.

• Fajas de retiro obligatorio o área de reserva o de exclusión en pasos urbanos: constituyen zonas de reserva o de exclusión para carreteras.

• Vías de servicio: corresponde a aquellas vías construidas sensiblemente paralelas a la vía a cargo de la Nación, que sirven para el acceso a los predios colindantes a la vía con el fin de no interrumpir el flujo vehicular. Estas vías estarán separadas de la vía a cargo de la Nación mediante elementos físicos y estarán conectadas a ella a través de carriles de aceleración o desaceleración los cuales serán definidos por los estudios técnicos con base en el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras vigente expedido por el Instituto Nacional de Vías, o aquel que lo modifique, adicione y/o sustituya.

• Variante: carretera que se construye por fuera del perímetro urbano de los municipios con el fin de desviar a los vehículos que realicen un recorrido y no tengan intención de ingresar a dicho perímetro.

• Ampliación de vías: entiéndase por ampliación de vías aquellas obras que se realizan en vías construidas y que contemplan la construcción de nuevos carriles.

(Decreto 2976 de 2010, artículo 3°).

Artículo 2.4.7.2.3. Pasos urbanos existentes. En pasos urbanos existentes al 6 de agosto de 2010, donde no se pretenda realizar ampliación de las vías a cargo de la Nación, las fajas de retiro obligatorio o área de reserva o de exclusión

serán definidas por la autoridad municipal, las cuales deberán cumplir con las normas aplicables para el tipo de proyecto así como ajustarse al Plan de Ordenamiento Territorial de cada Municipio, garantizando la normal operación de la vía. En estos casos la competencia de la Nación será de paramento a paramento de la vía, siempre y cuando la vía continúe a cargo de la Nación. Cuando se requiera expedir licencias de construcción, la entidad territorial deberá consultar ante la entidad que administra la vía con el fin de conocer si existe o no proyectos de ampliación, cambio de categoría y/o construcción de vías en esta.

Parágrafo. Los permisos y autorizaciones para proyectos de construcción, mejoramiento, mantenimiento y ampliación de edificaciones colindantes a los pasos urbanos de las vías de la Red Vial Nacional, deberán ser tramitados ante el respectivo Ente Territorial.

(Decreto 2976 de 2010, artículo 4°).

Artículo 2.4.7.2.4. Ampliación, cambio de categoría y/o construcción de vías en pasos urbanos. Cuando la entidad que administra la vía a cargo de la Nación requiera realizar la ampliación y/o construcción de vías nuevas en pasos urbanos, las fajas de retiro obligatorio o área de reserva o de exclusión, no podrán ser inferiores al ancho de la vía y cinco (5) metros más, medidos a lado y lado de la vía, de tal forma que se permita dar secuencia y uniformidad a la infraestructura vial.

Parágrafo 1°. La ejecución de todo proyecto de infraestructura o mobiliario urbano, de carácter público o privado que se desarrollen a partir de las fajas de retiro obligatorio o área de reserva o de exclusión, de que trata este artículo, se sujetarán a la normatividad del respectivo ente territorial.

Parágrafo 2°. Los proyectos de infraestructura a operar en calzada sencilla, doble calzada o par vial, deberán considerar e incluir en sus diseños la construcción de vías de servicios y su mantenimiento estará a cargo de la entidad territorial. Los cinco (5) metros serán medidos a partir del borde externo de la vía de servicio y su área respectiva podrá ser utilizada para instalación de mobiliario urbano siempre y cuando no afecte la seguridad de los usuarios.

(Decreto 2976 de 2010, artículo 5°).

Artículo 2.4.7.2.5. Adquisición de zonas requeridas para ejecución de proyectos de infraestructura. Para los efectos de lo previsto en el artículo 3 de la Ley 1228 de 2008, en cuanto a declaración de interés público de las Fajas de Retiro Obligatorio, las Entidades Adscritas al Ministerio de Transporte que tengan la función de Administrar la Red Vial Nacional, los Departamentos, los Distritos Especiales y los Municipios cuando requieran adelantar obras

destinadas al mejoramiento, mantenimiento y rehabilitación, realizarán la adquisición únicamente de las zonas de terreno que se requieran de conformidad con los estudios, diseños y/o necesidades técnicas paraadelantar la ejecución de las obras públicas, garantizando condiciones de seguridad y operación de la vía.

Parágrafo. En concordancia con lo ordenado en el artículo 35 de la Ley 105 de 1993, con el objeto de adelantar la adquisición de las zonas de terreno requeridas para el mejoramiento, mantenimiento y/o rehabilitación y/o cualquier otra intervención que se requiera, estas se realizarán de conformidad a los instrumentos de Gestión de Suelo establecidos en las Leyes 9ª de 1989, 388 de 1997, 1682 de 2013 y 1742 de 2014 demás normas complementarias o aquellas que las complementen o modifiquen.

(Decreto 2976 de 2010, artículo 6°).

Artículo 2.4.7.2.6. Desarrollo de obras en fajas de retiro. En las fajas de retiro obligatorio o área de reserva o de exclusión, definidas en la Ley 1128 de 2008 y en el presente Capítulo, solo se permite el desarrollo de obras que permitan facilitar el transporte y tránsito y de los servicios conexos a la vía, tales como construcción de carriles de aceleración y desaceleración; así como la ubicación o instalación de elementos necesarios que aseguren y organicen la funcionalidad de la vía, como elementos de semaforización y señalización vial vertical, mobiliario urbano, ciclorutas, zonas peatonales, estaciones de peajes, pesajes, centros de control operacional, áreas de servicio, paraderos de servicio público, áreas de descanso para usuarios, y en general las construcciones requeridas para la administración, operación, mantenimiento y servicios a los usuarios de la vía, contempladas por la entidad que administra la vía dentro del diseño del proyecto vial.

(Decreto 2976 de 2010, artículo 7°).

Artículo 2.4.7.2.7. Fajas de retiro en variantes. Para las variantes que forman parte de la Red Vial a cargo de la Nación, se establecen los siguientes anchos de fajas de retiro obligatorio o área de reserva o de exclusión:

1. Carreteras de primer orden sesenta (60) metros.

2. Carreteras de segundo orden cuarenta y cinco (45) metros.

3. Carreteras de tercer orden treinta (30) metros.

(Decreto 2976 de 2010, artículo 8°).

Artículo 2.4.7.2.8. Desarrollo de obras colindantes en vías no urbanas o variantes. Para todos los desarrollos urbanísticos, industriales, comerciales,

logísticos, de zona franca o puertos secos que se desarrollen colindante a una vía o variante a cargo de la Nación, los accesos a las propiedades colindantes y de estas a dichas vías o variantes, con el fin de no interrumpir el flujo vehicular, se realizarán a través de vías de servicio o de carriles de aceleración y desaceleración, definidos de acuerdo con el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras vigente expedido por el Instituto Nacional de Vías, o aquel que lo modifique, adicione y/o sustituya.

Parágrafo 1°. Las Entidades Territoriales en coordinación con las entidades que administran la vía o la variante a cargo de la Nación, de acuerdo con estudios técnicos y lo definido en su respectivos Planes de Ordenamiento Territorial, establecerán si los accesos a las propiedades colindantes y de estas con las vías o variantes a cargo dela Nación, se realizan a través de vías de servicio o de carriles de aceleración y desaceleración. No obstante, si la variante es en doble calzada o con proyección a doble calzada, los accesos a las propiedades colindantes y de estas a la variante se deberán realizar a través de vías de servicio.

Parágrafo 2°. En caso de que se establezca que los accesos se deben realizar a través de vías de servicio, estas vías serán construidas a partir de las fajas de retiro obligatorio o área de reserva o de exclusión, definidas en la Ley 1228 de 2008 y en el presente Capítulo. La conexión de las vías de servicio a las vías o variantes a cargo de la Nación se realizará mediante carriles de aceleración y desaceleración definidos en los estudios técnicos de acuerdo con el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras vigente expedido por el Instituto Nacional de Vías, o aquel que lo adicione y/o sustituya. La construcción y mantenimiento de estas infraestructuras serán definidos por la entidad territorial en coordinación con los particulares y se deberán adelantar los trámites respectivos ante la entidad que administra la vía a cargo de la Nación.

Parágrafo 3°. En caso de que se establezca que los accesos se deben realizar a través de carriles de aceleración y desaceleración, estos serán construidos por los particulares, de acuerdo con el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras vigente expedido por el Instituto Nacional de Vías, o aquel que lo adicione y/o sustituya. En este sentido el particular deberá adelantar los trámites respectivos ante la entidad que administra la vía a cargo de la Nación.

Parágrafo 4°. Con el objeto de garantizar la primacía del interés general representado en el servicio público de transporte y la equidad de los usuarios de la vía, en caso que se construyan variantes o vías no urbanas, la entidad que administra la vía deberá respetar el acceso existente a los predios públicos o privados, colindantes a la variante o vía no urbana. En este sentido, dichos accesos se deberán restituir en iguales o mejores condiciones a las existentes, por parte de la entidad que administra la vía, sin que ello obligue a construir el cruce directo de la variante o vía no urbana cuando esta sea en doble calzada,

para lo cual los usuarios deberán realizar los giros y cruces en las intersecciones y retornos diseñados.

(Decreto 2976 de 2010, artículo 9°).

Artículo 2.4.7.2.9. Protección al espacio público. De conformidad con lo dispuesto en el parágrafo 2° del artículo 13 de la Ley 105 de 1993, en el artículo 4 de la Ley 1228 de 2008 y el presente Capítulo, los Alcaldes Municipales y demás autoridades de policía deberán proteger y conservar el espacio público representado en las fajas de retiro obligatorio o áreas de reserva o de exclusión definidas en la Ley 1228 de 2008, por lo tanto adelantaran los procedimientos administrativos y/o judiciales que se requieran para efectos de evitar que particulares adelanten construcciones nuevas en dichas zonas.

Parágrafo 1°. Es deber de los Gobernadores y Alcaldes proteger las zonas de terreno y fajas de retiro adquiridas por el Gobierno Nacional, en virtud del Decreto ley 2770 de 1953 y la Ley 1228 de 2008. Por lo tanto deberán dar inicio a las acciones administrativas y/o judiciales para obtener la restitución de los bienes inmuebles respectivos, cuando sean invadidos o amenazados so pena de incurrir en falta grave.

Parágrafo 2°. Para los efectos previstos en el presente artículo, sin perjuicio de las funciones asignadas a los Alcaldes Municipales, la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y las demás autoridades de tránsito de todo orden quedan obligadas a reportar a los alcaldes y gobernadores sobre cualquier ocupación que se evidencie en las fajas de retiro obligatorio de las vías de la Red Vial Nacional y en general de cualquier comportamiento anormal con respecto al uso de dichas fajas.

(Decreto 2976 de 2010, artículo 10).

Artículo 2.4.7.2.10. Reglamentación de los entes territoriales. La reglamentación sobre las fajas de retiro obligatorio o área de reserva o de exclusión en pasos urbanos de la Red Nacional de Carreteras a cargo de los Departamentos, Distritos Especiales y Municipios, será establecida por las respectivas Entidades Territoriales, propendiendo en todo momento por un adecuado, armónico y articulado desarrollo de su territorio con las políticas del Gobierno Nacional.

(Decreto 2976 de 2010, artículo 11).

Artículo 2.4.7.2.11. Redes de servicios públicos. Los Entes Territoriales, las Empresas de Servicios Públicos, las Empresas Mixtas y/o Privadas con redes o con cualquier infraestructura de transporte o suministro de bienes y servicios ubicadas en las fajas de retiro obligatorio de las vías a cargo de la Nación,

deberán reportar ante la entidad que administra la respectiva vía, la ubicación y especificaciones técnicas de dichas redes. Lo anterior no genera derechos particulares a las empresas.

Parágrafo 1°. La información correspondiente a las redes o cualquier infraestructura de transporte o suministro de bienes y servicios, deberá ser reportada en formatos compatibles con los utilizados en el Sistema Integral Nacional de Carreteras — SING.

(Decreto 2976 de 2010, artículo 12).

Artículo 2.4.7.2.12. Arborización. En los nuevos proyectos de construcción, las Entidades incluirán actividades de siembra de gramilla y de arbustos de especies nativas adecuadas a las condiciones de cada región en las fajas de retiro obligatorio o área de reserva o de exclusión y las franjas centrales (separador) de la Red Vial no urbana a cargo de la Nación, siempre y cuando no afecten la visibilidad y seguridad vial del usuario. Las actividades necesarias para la arborización y siembra de gramilla serán desarrolladas por la entidad a cargo de la administración de la vía.

Parágrafo 1°. La arborización en las fajas de retiro obligatorio o área de reserva o de exclusión se hará en una franja no mayor a dos (2) metros medidos desde el límite de la faja de retiro obligatorio o área de reserva o de exclusión, hacia el eje de la vía.

Parágrafo 2°. Todas las zonas de retorno, rotondas, glorietas, separadores, zonas verdes de las intersecciones a nivel o desnivel de la Red Vial a cargo de la Nacional, deberán ser cubiertas con gramilla que garanticen su adaptación al ecosistema de cada región.

Parágrafo 3. El mantenimiento de la gramilla y arborización de que trata el presente artículo, será responsabilidad de la entidad a cargo de la administración de la vía.

(Decreto 2976 de 2010, artículo 13).

TÍTULO 8

Nota: Título adicionado por el Decreto 1735 de 2015, artículo 1º.

ESTATUTOS DE LA "ORDEN AL MÉRITO JULIO GARAVITO"

Artículo 2.4.8.1. Estatutos. La "Orden al Mérito Julio Garavito", establecida por el artículo 2° de la Ley 135 de 1963, destinada a exaltar los méritos de los ingenieros colombianos, se regirá por los Estatutos que se indican a continuación.

CAPÍTULO 1

Otorgamiento

Artículo 2.4.8.1.1. Reconocimiento. La condecoración "Orden al Mérito Julio Garavito" se concederá a los ingenieros colombianos titulados con matricula profesional, que hubieren prestado importantes servicios a la Nación que los haga merecedores de esta alta distinción, a juicio del Consejo de la Orden.

Artículo 2.4.8.1.2. Otorgamiento, diplomas e insignias. El otorgamiento de esta orden se hará por decreto ejecutivo y a propuesta del Ministro de Transporte, a quien corresponde la expedición de los diplomas e insignias.

CAPÍTULO 2

Nota: Capítulo 2 modificado por el Decreto 727 de 2018, artículo 1º.

Consejo

Artículo 2.4.8.2.1. Composición del Consejo. El Consejo de la Orden estará integrado por el Ministro de Transporte, quien lo presidirá; el Presidente de la Sociedad Colombiana de Ingenieros; el representante de la Comisión de ex

Presidentes de la misma sociedad; un ingeniero delegado por el Consejo Profesional Nacional de Ingeniería y el Director del Instituto Nacional de Vías (Invías), quien además actuará como Secretario del Consejo de la Orden.

Artículo 2.4.8.2.2. Miembros ilustres del Consejo. El Presidente de la República es Gran Maestre de la Orden; el Ministro de Transporte, Gran Canciller y el Director del Instituto Nacional de Vías, Canciller de la Orden.

Artículo 2.4.8.2.3. Reuniones. El Consejo tendrá reuniones ordinarias en cualquier tiempo y extraordinarias cuando alguno de sus miembros lo solicite; en este caso, el interesado dirigirá una comunicación escrita al Director del Invías, en calidad de Secretario del Consejo, en la que se expongan los motivos que justifiquen la reunión extraordinaria.

Artículo 2.4.8.2.4. Convocatoria. La convocatoria para cualquier reunión se hará por escrito a cada uno de los miembros, por el Secretario del Consejo.

Artículo 2.4.8.2.5. Quórum. El Consejo deliberará y decidirá con por lo menos tres (3) de sus miembros.

Artículo 2.4.8.2.6. Actas. El Secretario hará constar todos los pormenores de la sesión, en el acta respectiva, la cual tendrá carácter absolutamente reservado. Las actas serán suscritas por el Presidente y el Secretario del Consejo.

Artículo 2.4.8.2.7. Concesión de la orden o la promoción dentro de ella. Una vez aprobada la concesión de la orden o la promoción dentro de ella, el Consejo determinará el grado correspondiente, según lo previsto en la reglamentación de la "Orden al Mérito Julio Garavito". Si el expediente se hallare incompleto, será devuelto al proponente.

Artículo 2.4.8.2.8. Atribuciones del Consejo. Son atribuciones generales del Consejo.

a) Conceder, promover, negar o aplazar, en votación secreta, las condecoraciones y promociones, sometidas a su consideración. En caso de empate, la votación se repetirá en la sesión siguiente;

b) Velar por el fiel y estricto cumplimiento de la reglamentación de la "Orden al Mérito Julio Garavito", y por el prestigio de la Orden;

c) Tomar las medidas que considere indispensables en relación con las actividades de la Orden;

d) Suspender el derecho a usar las insignias de la Orden, por actos incompatibles con la dignidad de ella, según lo previsto por el artículo 2.4.8.5.1, del presente decreto;

e) Dictar su propio reglamento, dentro del cual se fijarán las atribuciones de sus miembros;

f) Designar el reemplazo del Secretario del Consejo de la Orden en las faltas temporales;

g) Las demás que se desprendan de la reglamentación de la "Orden al Mérito Julio Garavito".

Parágrafo. Está vedado a los miembros del Consejo suscribir solicitudes de otorgamiento o de promoción presentados por terceros.

CAPÍTULO 3

Condecoraciones

Artículo 2.4.8.3.1. Grados. La "Orden al Mérito Julio Garavito" tendrá los siguientes grados:

– Gran Cruz con Placa de Oro

– Gran Cruz

– Gran Oficial

– Cruz de Plata

– Comendador

– Oficial

– Caballero

Artículo 2.4.8.3.2. Requisitos. La Gran Cruz con Placa de Oro solo podrá concederse a expresidentes de la República de Colombia.

La Gran Cruz podrá concederse a quienes hayan ocupado el cargo de Ministro, Presidente de la Sociedad Colombiana de Ingenieros, Rector de Universidad y Gerente de un establecimiento público descentralizado.

La Placa de Gran Oficial podrá concederse a quienes hayan ocupado el cargo de Secretario General, Director o su equivalente en un Ministerio, Presidente de alguna sociedad de ingenieros de índole académica con personería jurídica que funcione en el país, Decano de Facultad de Ingeniería, Miembro del Congreso, Gobernador de departamento, o a quienes hayan merecido el título de Profesor Honorario o Emérito o alguno de los premios que confiere la Sociedad Colombiana de Ingenieros.

La Cruz de Plata, que constituye un grado único, se otorgará solamente a entidades públicas o personas jurídicas, teniendo en cuenta su antigüedad, la importancia sobresaliente de su objetivo institucional y sus destacados servicios al país.

La Cruz de Comendador será concedida a quienes se hayan desempeñado como Jefe o su equivalente en un Ministerio, Miembro de Junta Directiva de alguna sociedad de ingenieros de índole académica con personería jurídica que funcione en el país, Profesor Universitario de alguna Facultad de Ingeniería; Miembro del Consejo Profesional Nacional de Ingeniería y a otras personas con cargos equivalentes.

La Cruz de Oficial se concede a quienes hayan sido Directivos o Asesores en un Ministerio, Miembro de alguno de los Consejos Profesionales Seccionales de Ingeniería u ocupado cargo oficial o particular y a otras personas con cargos equivalentes.

La Cruz de Caballero podrá concederse a quienes a juicio del Consejo de la Orden la merezcan por sus actuaciones profesionales.

Parágrafo 1°. En caso de duda sobre el grado que pudiere corresponder al condecorado, el Consejo le otorgará el menor de aquellos dos que motiven la duda.

Parágrafo 2°. Si el Presidente de la República saliente fuere ingeniero, el entrante, una vez en ejercicio de sus funciones, le conferirá la Gran Cruz con Placa de Oro. A este acto concurrirán todos los miembros del Consejo.

Artículo 2.4.8.3.3. Entrega. El Presidente de la República podrá entregar las insignias de la Orden, siempre que así lo desee o disponga. Las condecoraciones de Gran Cruz y Placa de Gran Oficial serán entregadas por el Ministro de Transporte a quienes se hallen en la capital o por conducto de los Gobernadores cuando residan fuera de Bogotá. En el exterior se hará por el representante diplomático de Colombia. Las demás condecoraciones podrán ser entregadas por el Ministro de Transporte o por quien este disponga.

Artículo 2.4.8.3.4. Diplomas. Los diplomas que acreditan la concesión de la Orden serán del siguiente tenor:

"El Ministro de Transporte de Colombia,

Gran Canciller de la Orden al Mérito Julio Garavito

CERTIFICA

Que el Presidente de la República, Gran Maestre, confirió por Decreto No._____ de___, la condecoración de _____ la Orden al Mérito Julio Garavito, al ingeniero _____.

Registrada en el libro bajo el número _____

El Gran Canciller, _____"

Artículo 2.4.8.3.5. Proposición de otorgamiento. Solo podrán presentar proposición de promoción o de otorgamiento de la orden, los miembros del Consejo y las sociedades regionales de ingeniería de índole académica, con personería jurídica. Estas proposiciones deberán presentarse por escrito en nota de estilo.

Artículo 2.4.8.3.6. Modificado por el Decreto 727 de 2018, artículo 2º. Promociones en los grados. Las promociones en los grados de la Orden procederán cuando:

a) Se comprueben méritos nuevos que justifiquen plenamente la promoción de grado;

b) El candidato haya cumplido un tiempo mínimo de tres años en el grado anterior.

En todo caso, se requerirá siempre presentar al Consejo de la Orden un expediente comprobatorio de los hechos.

Artículo 2.4.8.3.7. Retorno de la venera por promoción en los grados. Quien haya sido promovido dentro de la Orden estará en la obligación de retornar al Secretario del Consejo de la Orden, la venera anterior. El Consejo podrá decretar las medidas que juzgue oportunas en caso de la no observancia de esta obligación.

CAPÍTULO 4

Insignias

Artículo 2.4.8.4.1. Características.

Caballero. Cruz de Malta de cuarenta y cuatro (44) milímetros, en esmalte anaranjado y borde de oro. Tendrá en oro un círculo central en el anverso con la efigie de Julio Garavito y las palabras "Orden al Mérito Julio Garavito" en contorno, también en oro sobre esmalte anaranjado. En el reverso, sobre un círculo de esmalte azul, la leyenda "República de Colombia", en oro. Esta Cruz está sostenida por una cinta de color anaranjado, de treinta y ocho (38) milímetros de ancho, en cuyos bordes ostenta los colores de la bandera colombiana, en cuatro (4) milímetros. Esta insignia se lleva sobre el lado izquierdo del pecho.

Oficial. Igual a la Cruz de Caballero, pero con una roseta de veintiocho (28) milímetros sobre la cinta. Esta insignia se lleva sobre el costado izquierdo del pecho.

Comendador. Igual a la anterior, pero de cincuenta y cinco (55) milímetros de dimensión. Esta insignia se lleva suspendida al cuello por una cinta igual a la de los grados anteriores.

Cruz de Plata. Igual a la anterior, pero con la Cruz de Oficial también en plata.

Gran Oficial. Este grado lleva una placa estrellada, convexa, de plata, cuyo mayor diámetro es de ochenta y un (81) milímetros; en su centro ostenta una cruz igual a la de oficial. Se lleva un poco arriba de la cintura, al lado derecho.

Gran Cruz. Este grado lleva la misma placa que la de Gran Oficial, pero se lleva a la izquierda, al nivel de la cintura; lleva además una cruz, igual a la de Comendador, suspendida de una cinta anaranjada de ciento dos (102) milímetros de ancho, en cuyos bordes ostenta los colores de la bandera nacional, de once (11) milímetros y debe llevarse terciada del hombro derecho al costado izquierdo.

Gran Cruz con Placa de Oro. Es igual a la anterior, pero la placa estrellada es de oro. Sus insignias se llevan como las de la Gran Cruz.

La cinta o banda de estos dos últimos grados debe llevarse siempre por debajo del chaleco, excepto en las ocasiones en las que se halle presente el Jefe del Estado. En estos casos se llevará por encima del chaleco.

Artículo 2.4.8.4.2. Uso de la insignia. Con el traje ordinario podrá ostentarse los distintivos de la Orden por medio de la cintilla o de la roseta correspondiente al grado, colocada en el ojal superior de la solapa izquierda.

CAPÍTULO 5

Sanciones

Artículo 2.4.8.5.1. Faltas. No se harán acreedores a la distinción o perderán el derecho a ella quienes incurrieren en las siguientes faltas:

a) Prestar servicios que vayan en contra de Colombia;

b) Haber sido condenado a pena privativa de la libertad;

c) Haber recibido dictamen reprobatorio de actos públicos deshonrosos o infamantes que hagan al individuo indigno de pertenecer a la Orden;

d) Haber perdido los derechos ciudadanos;

e) Por usar una insignia de la Orden en grado superior al que se haya conferido;

f) Por cancelación de la matricula profesional, decretada por el Consejo Profesional Nacional de Ingeniería.

Artículo 2.4.8.5.2. Procedimiento. Para decretar la pérdida de la condecoración debe mediar un proceso de averiguación de los hechos que puedan ocasionar tal medida, del cual resulten pruebas suficientes e irrecusables. En el fallo del Consejo anulando la condecoración se mencionará la disposición que la concedió.

Artículo 2.4.8.5.3. Sanción. El que sin derecho a ello, se permita usar la condecoración de la "Orden al Mérito Julio Garavito", se hará acreedor a las sanciones que fijen los jueces, de acuerdo con las leyes y demás disposiciones pertinentes.

Artículo 2.4.8.5.4. Presupuesto. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 6° de la Ley 135 de 1963, el Ministro de Transporte podrá solicitar oportunamente la inclusión de las partidas presupuestales que fueren del caso, para atender cada año, al correcto funcionamiento de la Orden.

TÍTULO 9

Nota: Título 9 adicionado por el Decreto 602 de 2017, artículo 1º.

CONDICIONES PARA LA GESTIÓN DEL RIESGO EN EL SECTOR TRANSPORTE

CAPÍTULO I

Objeto, actores y principios

Artículo 2.4.9.1.1. Objeto. El presente Título tiene por objeto reglamentar el artículo 84 de la Ley 1523 de 2012 y el Mantenimiento de Emergencias de que tratan los artículos 12 y 63 de la Ley 1682 de 2013, así como incorporar y fijar condiciones para la Gestión del Riesgo de Desastres en el Sector Transporte, y establecer los mecanismos para dar respuesta a las emergencias generadas por eventos hidroclimatólogicos, climáticos, telúricos, antropogénicos, terroristas, entre otros, y las actuaciones a seguir en caso de declaratoria de desastre o calamidad pública.

Artículo 2.4.9.1.2. Actores de la Gestión del Riesgo de Desastres en el Sector Transporte. Sin perjuicio de la participación de otros actores, hacen parte de la Gestión del Riesgo de Desastres en el Sector Transporte, los siguientes:

1. Las Entidades Públicas del Sector Transporte que tienen a su cargo el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte.

2. Las Entidades Públicas que dentro de sus competencias desarrollen actividades relacionadas con la gestión del riesgo asociadas al transporte.

3. La Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres.

4. Los Entes Territoriales.

5. Los Contratistas que tienen un contrato de obra pública vigente.

6. Los Concesionarios que tienen un contrato de concesión vigente con el Estado o cualquier otro tipo de contrato de Asociación Público Privada.

7. Los Agentes Privados que tengan propiedad privada destinada al transporte, junto con los elementos, equipos y maquinaria asociada a esta.

8. La Comunidad.

Artículo 2.4.9.1.3. Principios. En el marco de la prevalencia del interés general, la Gestión del Riesgo de Desastres en el Sector Transporte debe estar orientada por los principios de que tratan los artículos 3º de la Ley 1523 de 2012 y 8º de la Ley 1682 de 2013.

CAPÍTULO II

Gestión del Riesgo en el Sector Transporte

Artículo 2.4.9.2.1. La Gestión del Riesgo de Desastres. La Gestión del Riesgo de Desastres en el Sector Transporte es un proceso orientado a la formulación, ejecución, seguimiento y evaluación de políticas, estrategias, planes, programas, regulaciones, instrumentos, medidas y acciones permanentes, para el conocimiento y la reducción del riesgo y para el manejo de desastres en el Sector Transporte, con el propósito de contribuir a la seguridad, el bienestar, la calidad de vida de las personas, el desarrollo sostenible y la movilidad.

Artículo 2.4.9.2.2. Conocimiento y reducción del riesgo en la estructuración y ejecución de planes y proyectos de infraestructura de transporte. Las entidades públicas o los particulares encargados de estructurar, administrar y/o ejecutar los planes, proyectos u obras de infraestructura de transporte, deberán evaluar las condiciones de riesgo a través de sus principales factores, como amenazas, elementos expuestos y vulnerabilidad, para prever las actividades preventivas, correctivas y prospectivas tendientes a reducir o mitigar los riesgos que puedan generar daños en la infraestructura de transporte.

Parágrafo. Deberá incorporarse la reducción de riesgos de desastres en los planes y proyectos de infraestructura de cada una de las entidades del sector, contando, entre otros, con metodologías de planificación y con normas técnicas de diseño a lo largo del ciclo de formulación y ejecución de proyectos.

Artículo 2.4.9.2.3. Plan Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres. Conforme lo establece el Decreto 1081 de 2015 o la norma que lo modifique, adicione, sustituya o derogue, las entidades que integran el sector transporte apoyarán a la Unidad Nacional de Gestión del Riesgo en la elaboración, formulación, implementación, ejecución y demás acciones

relacionadas con la expedición y actualización del Plan Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres.

CAPÍTULO III

Alcance, respuesta, intervenciones y reconocimientos económicos en situaciones de Mantenimiento de Emergencias

Artículo 2.4.9.3.1. Alcance del Mantenimiento de Emergencias. Se refiere a la ejecución de las actividades, intervenciones y las obras de que tratan los artículos 12 y 63 de la Ley 1682 de 2013, necesarias para dar respuesta a las emergencias en infraestructura de transporte, las cuales solo se efectuarán con el objeto de restablecer el tránsito u operación en condiciones de seguridad.

Artículo 2.4.9.3.2. Respuesta al mantenimiento de emergencias. En caso de alteración o interrupción de las condiciones normales de funcionamiento de la infraestructura de transporte, que tengan como causa un evento de fuerza mayor o caso fortuito, se deberá dar respuesta teniendo en cuenta los protocolos de cada entidad pública, así como la distribución de obligaciones y responsabilidades que se hayan determinado contractualmente, conforme la normativa vigente.

Artículo 2.4.9.3.3. Reconocimientos económicos. Los reconocimientos económicos de que trata el artículo 63 de la Ley 1682 de 2013 o la norma que la modifique, adicione, sustituya o derogue, en lo que corresponde a emergencias, alteración del orden público o por razones de seguridad vial, que deban efectuarse en favor de los agentes privados por la utilización de la infraestructura, equipos, maquinaria o personal serán asumidos por las entidades competentes que lleven a cabo la contratación.

CAPÍTULO IV

Sistemas de Información

Artículo 2.4.9.4.1. Fortalecimiento de la Información para la Gestión del Riesgo en el Sector Transporte. Las entidades del sector transporte adoptarán y promoverán estándares, protocolos, soluciones tecnológicas y procesos para el fortalecimiento y manejo de la información de la gestión del riesgo a nivel nacional y, de acuerdo a ello, implementarán en cada una de las entidades del sector transporte mecanismos para fortalecer el conocimiento, la reducción y el manejo del riesgo.

CAPÍTULO V

Atención de Desastres

Artículo 2.4.9.5.1. Atención de emergencias viales o de cualquier otra naturaleza en situaciones de desastre. Para los efectos previstos en los artículos 84 de la Ley 1523 de 2012 y 63 de la Ley 1682 de 2013, se tendrán en cuenta los siguientes aspectos:

1. Zona de actividad o de influencia. Entiéndase para efectos del presente Capítulo como el área donde ocurrió la emergencia vial, desastre, calamidad pública, alteración del orden público, y hasta donde se extienden sus efectos.

2. Requerimiento. La entidad competente hará un requerimiento inmediato, a través de su representante legal o quien este designe, por medio de oficio o cualquier otro medio de comunicación legalmente aceptado y vinculante, al contratista y/o concesionario y/o agente privado, para que ponga a disposición su maquinaria, elementos, equipo y/o personal, en el menor tiempo posible, y atienda con prontitud la emergencia presentada o permita que la ejecución de las obras destinadas a conjurar la misma se realicen directamente por la contratante o por terceros contratados para tal fin, con el fin de conjurar la

situación, recuperar la normalidad y/o tránsito en condiciones de seguridad, restablecer el orden y la seguridad nacional.

Artículo 2.4.9.5.2. Obligaciones. De conformidad con el artículo 84 de la Ley 1523 de 2012 y el artículo 63 de la Ley 1682 de 2013, para el caso de desastres, una vez el privado, contratista y/o concesionario sea requerido, será obligación de este atender de manera inmediata las emergencias viales o de cualquier otra naturaleza que se presenten en su zona de actividad o de influencia.

Artículo 2.4.9.5.3. Estimación de cantidades de obra y/o equipos. La autoridad o entidad pública competente requerirá previamente al contratista y/o concesionario y/o agente privado o a la interventoría del respectivo contratista y/o concesionario la cuantificación estimada de las cantidades de obra iniciales y/o elementos, máquinas y/o equipos necesarios para atender la situación de desastre, el valor unitario y el plazo de intervención estimado.

Artículo 2.4.9.5.4. Plazo. El plazo para ejecutar las medidas a que haya lugar por parte del contratista y/o concesionario y/o agente privado será el tiempo estrictamente necesario para restablecer las condiciones mínimas de tránsito u operación o superar las situaciones de desastre.

Artículo 2.4.9.5.5. Reconocimiento económico. Los reconocimientos económicos que deban efectuarse en favor de los contratistas, concesionarios y/o agentes privados por la utilización de la infraestructura de transporte, personal, elementos, equipos o maquinaria asociada a esta para la atención de desastres estarán a cargo del Fondo Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres. Para el efecto, se deberá tener en cuenta:

1. Que no se trate de la ejecución de obras adicionales del contrato vigente con la entidad contratante.

2. Que la información remitida para el reconocimiento económico por la autoridad o entidad pública competente, según el caso, se soporte en un informe técnico de interventoría y/o supervisión y en el acta respectiva por el uso de la infraestructura, personal, elementos, equipos y/o maquinaria según corresponda, y/o en el acta de entrega y recibo definitivo a satisfacción de las obras con las cantidades de obra realmente ejecutadas.

Artículo 2.4.9.5.6. Proporcionalidad. El Gobierno nacional tendrá especial cuidado de no imponer a contratistas, concesionarios y/o agentes privados cargas que no atiendan a la proporcionalidad y razonabilidad de los eventos previstos en el artículo 84 de la Ley 1523 de 2012 y 63 de la Ley 1682 de 2013.

CAPÍTULO VI

Disposiciones Finales

Artículo 2.4.9.6.1. Disposición de materiales, escombros y residuos para el manejo de situaciones de mantenimiento de emergencias, desastre o calamidad pública. Ante la ocurrencia de una situación de mantenimiento de emergencias, desastre o calamidad pública de las que tratan las Leyes 1523 de 2012 y 1682 de 2013, se procederá a disponer de todos los materiales inertes, escombros y residuos producto de las actividades que permitan superar dichas situaciones, así:

1. Inicialmente se deberá acudir a las escombreras municipales.

2. En caso de que no se cuente con escombrera municipal o que la capacidad de almacenamiento y disposición de esta sea insuficiente, el contratista, concesionario y/o privado que disponga la autoridad competente para atender la situación, deberá trasladarlos al sitio de disposición de material sobrante autorizado en la licencia ambiental vigente más próximo al área de la emergencia, desastre o calamidad pública, previa comunicación al beneficiario de dicha licencia ambiental, sin superar la capacidad del mismo.

3. En ausencia de los dos sitios de disposición de material mencionados anteriormente, el contratista, concesionario y/o privado que disponga la autoridad competente para atender la emergencia realizará las gestiones necesarias para contar con un sitio definitivo para su ubicación, que cumpla con la normativa ambiental vigente y que sea autorizado por la autoridad ambiental competente.

Parágrafo 1°. La medida prevista en el numeral 2 del presente artículo deberá ser comunicada previamente a la autoridad ambiental competente, con el fin de solicitar el acompañamiento respectivo, y solo podrá ejecutarse mientras se superan las causas que dieron origen a la situación de mantenimiento de emergencias, desastre o calamidad pública.

Parágrafo 2°. Cuando se trate de desastres, los costos derivados como consecuencia de la ejecución de las actividades previstas en los numerales 1 y 2 del presente artículo serán previstos y reconocidos de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2.4.9.5.5 del presente decreto. Para las demás situaciones, dichos costos serán reconocidos por la entidad competente.

Parágrafo 3°. Los costos de estudios, diseños y trámites ante la autoridad ambiental en que incurra el contratista o concesionario para la consecución de un nuevo sitio para la disposición del material sobrante de la obra concesionada o contratada, en caso de que a ello haya lugar como consecuencia de la aplicación de lo dispuesto en el numeral 2 del presente artículo, serán reconocidos por la entidad contratante de conformidad con la normativa vigente.

Artículo 2.4.9.6.2. Control de tráfico, condiciones de tránsito y seguridad en situaciones de Mantenimiento de Emergencias, desastre o calamidad pública. Solo se podrá autorizar el tránsito u operación en la infraestructura de transporte una vez los responsables de la atención y respuesta de la situación de Mantenimiento de Emergencias, desastre o calamidad pública hayan restablecido, rehabilitado o reconstruido las áreas afectadas en condiciones técnicas y de seguridad.

Parágrafo. Para el caso del restablecimiento del tránsito aéreo, la responsabilidad de certificar las condiciones técnicas y de seguridad le compete exclusivamente a la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil.

TÍTULO 10

Nota: Título 10 adicionado por el Decreto 129 de 2020, artículo 1º.

Financiación de proyectos para la intervención de la red vial, fluvial y los aeropuertos regionales de competencia de las entidades territoriales

Artículo 2.4.10.1. Objeto. El presente título tiene por objeto definir los criterios de priorización que deberán aplicar el Instituto Nacional de Vías (Invías) y la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil-Aerocivil, en el evento en que consideren apoyar la financiación de proyectos para la intervención de la red vial, fluvial y los aeropuertos regionales de competencia de las entidades territoriales.

Artículo 2.4.10.2. Criterios de priorización. Para apoyar la financiación de proyectos para la intervención de la red vial, fluvial y los aeropuertos regionales de competencia de las entidades territoriales, el Instituto Nacional de Vías (Invías) y la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, respectivamente, deberán aplicar los siguientes criterios de priorización:

1. Técnicos: Valora el impacto en la conectividad y seguridad operacional (en proyectos para aeropuertos).

2. Sociales: Evalúa la población beneficiada, población diferencial, índice de Pobreza Multidimensional (IPM), territorios más afectados por el conflicto armado, la pobreza, las economías ilícitas y/o la debilidad institucional.

3. Económicos: Valora el beneficio al desarrollo de las cadenas productivas y de turismo.

4. Ambientales: Evalúa la no superposición con áreas de especial interés ambiental; no superposición de cobertura de bosques, áreas semi-naturales y parques naturales.

5. Riesgo: Evalúa la ocurrencia de un evento sobreviniente que afecta la infraestructura o la prestación continua del servicio de transporte. El presente criterio solo tendrá una ponderación mayor tratándose de situaciones excepcionales de riesgo para la seguridad de las personas y/o a la seguridad operacional y/o la seguridad de la Aviación Civil de los aeropuertos, la integridad y continuidad de la infraestructura o la conectividad de alguna población.

6. Esfuerzo de contrapartida: Valora que la entidad territorial responsable de la infraestructura a intervenir aporte contrapartida (recursos financieros, mano de obra, maquinaria, materiales, entre otros) atendiendo el criterio de capacidad.

Parágrafo 1°. Los proyectos deberán estar enmarcados en un instrumento de planificación que incluya infraestructura de transporte, tales como y sin limitarse a Planes Viales Regionales, Priorización del Plan Nacional de Vías para la Integración Regional (PNVIR), Plan de Navegación Aérea (PNACol), Plan Estratégico Aeronáutico 2030, Planes de expansión del transporte aéreo, Plan Sectorial de Turismo 2018-2022, Plan Maestro Fluvial, Planes de Acción para la Transformación Regional (PATR); o estar incluidos como iniciativa Indicativa Regional en el Plan Plurianual de Inversiones y/o que corresponda a los objetivos y estrategias de las bases del Plan Nacional de Desarrollo.

Parágrafo 2°. El Instituto Nacional de Vías (Invías) y la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) en el marco de sus competencias reglamentarán los trámites y definirán la metodología para la ponderación de los criterios de priorización antes referidos en un plazo de sesenta (60) días hábiles siguientes a la entrada en vigencia de la presente adición.

PARTE 5

Nota: Parte 5 adicionada por el Decreto 2060 de 2015, artículo 1º.

SISTEMAS INTELIGENTES PARA LA INFRAESTRUCTURA, EL TRÁNSITO Y EL TRANSPORTE (SIT)

TÍTULO 1

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 2.5.1.1. Objeto y principios. La presente Parte tiene como objeto reglamentar los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SIT), establecer los parámetros para expedir los reglamentos técnicos, estándares, protocolos y uso de la tecnología en los proyectos de SIT, cumpliendo con los principios rectores del transporte, tránsito e infraestructura, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a los cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la ley y los Convenios Internacionales.

Artículo 2.5.1.2. Ámbito de aplicación**.** Las disposiciones contenidas en esta Parte se aplicarán integralmente a la definición, diseño, organización,

funcionamiento y administración de los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SIT), así como a todos los actores estratégicos de los sistemas en sus distintos órdenes y niveles, incluyendo las entidades territoriales, descentralizadas y demás entidades que participen en ellos.

Artículo 2.5.1.3. Definiciones. Para la interpretación y aplicación de la presente Parte se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

1. Actor estratégico: son aquellas personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, relacionadas directa o indirectamente con la planeación, regulación, desarrollo, implementación, operación, gestión, inspección, vigilancia, control, administración, o uso de los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SIT), o aquellos que realicen actividades de recaudo o intermediación para el uso de dichos sistemas.

2. Dispositivo a bordo: equipo electrónico instalado en un vehículo, utilizado para interactuar con los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SIT) o con los Subsistemas de Información para la Gestión.

3. Dispositivos portátiles o móviles: equipo electrónico que puede ser transportado por el usuario, con capacidad de procesamiento para ejecutar soluciones informáticas, y que proveen conexión a redes de telecomunicaciones para interactuar con Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte.

4. Equipos en la Infraestructura: equipo electrónico instalado en la infraestructura, utilizado para interactuar con los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SIT), con dispositivos portátiles, con dispositivos a bordo, o con los Subsistemas de Información para la Gestión.

5. Interoperabilidad: es la interacción e intercambio de datos de acuerdo con un método definido a través de la integración de tecnología y regulación normativa, entre dos o más sistemas (computadores, medios de comunicación, redes, software y otros componentes de tecnología de la información).

6. Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SINITT): estará administrado por el Ministerio de Transporte y su objetivo será consolidar y proveer la información que suministren los subsistemas de gestión que lo integren, así como la interoperabilidad de los SIT que se implementen a nivel nacional, cumpliendo con los principios de excelencia en el servicio al ciudadano, apertura y reutilización de datos públicos, estandarización, interoperabilidad, neutralidad tecnológica, innovación y colaboración, de conformidad con lo dispuesto en el Capítulo 1 del Título 9 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1078 de 2015, así como en las disposiciones que lo modifiquen, adicionen o sustituyan.

7. Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SIT): son un conjunto de soluciones tecnológicas, informáticas y de telecomunicaciones que se encuentran en dispositivos portátiles o móviles, dispositivos a bordo o en equipos instalados en la infraestructura, diseñadas para apoyar la organización, eficiencia, seguridad, comodidad, accesibilidad y sostenibilidad de la infraestructura, el tránsito, el transporte y la movilidad en general.

8. Subsistemas de Información para la Gestión: son los subsistemas que componen el Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (Sinitt) administrado por el Ministerio de Transporte, que permiten el intercambio de información entre los actores estratégicos de cada Sistema Inteligente para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte que se implemente en el país.

9. TAG RFID: dispositivo electrónico pasivo que se emplea para la Identificación por Radio Frecuencia (RFID), según el estándar ISO 18000-63 o aquel que lo modifique o actualice, previa adopción por parte del Ministerio de Transporte.

Artículo 2.5.1.4. Principios. Todos los actores estratégicos deberán interpretar y aplicar las disposiciones que regulan los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SIT) y cualquier subsistema de gestión que componga el Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (Sinitt), a la luz de los principios consagrados en la Constitución Política y en especial con los siguientes:

1. Continuidad del servicio: los actores estratégicos deberán garantizar que los componentes necesarios de los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte funcionen de forma permanente, dentro de los parámetros de continuidad que establezca el Ministerio de Transporte, de manera que solo podrán ser suspendidos cuando se presenten situaciones que revistan especial gravedad.

2. Regularidad del servicio: corresponde a los actores estratégicos garantizar el servicio a través de una operación de los SIT que cumpla con la periodicidad que establezca el Ministerio de Transporte.

3. Calidad del servicio técnico: los actores estratégicos deberán garantizar que la operación de los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte sea óptima, de conformidad con los indicadores mínimos que establezca el Ministerio de Transporte.

4. Calidad en la atención al usuario: los actores estratégicos deberán garantizar de forma eficiente, a través de diferentes canales de atención al usuario del SIT, la respuesta oportuna, completa y de fondo a las peticiones. El Ministerio de Transporte regulará dichos canales de atención al usuario.

5. Tecnología avanzada y actualizada: los actores estratégicos de los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte deberán utilizar tecnología que no sea obsoleta y que esté orientada a mantener la disponibilidad e interoperabilidad del sistema a través del tiempo, dentro de los parámetros que establezca el Ministerio de Transporte.

6. Cobertura de los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte: corresponde a los actores estratégicos asegurar que la operación estará disponible en el territorio nacional, para todos los usuarios, sin importar el actor con el cual el usuario del sistema suscribió el contrato de transporte.

7. Seguridad física del Sistema: los actores estratégicos deberán asegurar la protección física de los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte, con el objeto de evitar daños a los mismos o a los usuarios.

8. Seguridad de la información de los SIT: El actor estratégico debe asegurar la protección de la información generada por dichos sistemas, y en ese sentido debe tener en cuenta los requerimientos mínimos de seguridad y calidad de la información, dentro de los parámetros que establezca el Ministerio de Transporte.

9. Disponibilidad del Sistema: los actores estratégicos deberán implementar los mecanismos necesarios que le permitan garantizar una disponibilidad del sistema, de conformidad con los lineamientos que para el efecto dicte el Ministerio de Transporte.

10. Información disponible del Sistema: los actores estratégicos mantendrán disponible la información actualizada del sistema, de conformidad con los lineamientos que para el efecto establezca el Ministerio de Transporte.

11. Sostenibilidad: corresponde al actor estratégico incluir dentro de los proyectos de Sistema Inteligente para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte, los criterios de costo/ beneficio, planeación y desarrollo, propendiendo por la eficiencia en el uso de la infraestructura de transporte, racionalidad y eficiencia de costos en las inversiones del Estado a través del tiempo, el mejoramiento de la calidad de vida de la población, el uso racional de los recursos naturales y la reducción de externalidades negativas.

12. Responsabilidad social: todo actor estratégico, en sus acciones y soluciones, deberá contribuir de forma activa y voluntaria al mejoramiento y sostenibilidad social, económica y ambiental.

TÍTULO 2

ENTE RECTOR Y COMISIÓN INTERSECTORIAL DE LOS SISTEMAS INTELIGENTES PARA LA INFRAESTRUCTURA, EL TRÁNSITO Y EL TRANSPORTE

Artículo 2.5.2.1. Ente rector de los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte. El ente rector de los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SIT) es el Ministerio de Transporte, el cual es la autoridad encargada de formular la política pública de los sistemas y regular su procedimiento e implementación.

Parágrafo 1°. El Ministerio de Transporte podrá crear un grupo de trabajo que se encargue de garantizar la adecuada organización y estructuración de las políticas públicas referentes a los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte.

Parágrafo 2°. Las entidades públicas previstas en la ley, de acuerdo con sus competencias en cada caso, serán las encargadas de ejercer la inspección, vigilancia y control de los actores estratégicos y sus sistemas.

Nota, artículo 2.5.2.1: Ver Resolución 5012 de 2018, M. Transporte.

Artículo 2.5.2.2. Comisión Intersectorial de los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte. Créese una comisión intrasectorial, como instancia de coordinación y seguimiento del desarrollo de los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SIT).

Artículo 2.5.2.3. Integrantes de la Comisión Intersectorial. La Comisión estará integrada por:

1. El Ministro de Transporte o su delegado quien la presidirá.

2. El Director de la Agencia Nacional de Infraestructura, o su delegado

3. El Director de Instituto Nacional de Vías, o su delegado

4. El Superintendente de Puertos y Transporte o su delegado.

5. El Director de la Aeronáutica Civil o su delegado.

6. El Director de la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena, Cormagdalena, o su delegado, en calidad de invitado.

7. El Director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial o su delegado.

8. El Director de la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT) o su delegado.

9. La Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte (CRIT) o su delegado.

10. El Director de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional (DITRA) o su delegado.

Parágrafo. Una vez la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT) y la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte (CRIT) entren en funcionamiento, los directores o sus delegados harán parte de la Comisión.

Artículo 2.5.2.4 Funciones de la Comisión Intersectorial. La Comisión tendrá las siguientes funciones:

1. Adoptar un plan de trabajo para que las entidades que forman parte de la Comisión, conforme a sus competencias, actúen de forma coordinada sobre los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte y desarrollen políticas que los impacten positivamente.

2. Proponer planes o proyectos relacionados con la modificación de la política pública de los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte.

3. Coordinar y servir como instancia de concertación y articulación con los diferentes actores estratégicos.

4. Proponer los mecanismos institucionales, políticos, administrativos, sociales, económicos y culturales, que permitan la sostenibilidad de la política pública sobre los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte a largo plazo.

5. Promover los mecanismos de cooperación entre entidades nacionales e internacionales, en materias relacionadas con los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte.

6. Hacer seguimiento a las acciones sobre los Sistemas, con base en los informes que consolide la Secretaría Técnica de la Comisión.

7. Expedir el reglamento de funcionamiento del Comité Técnico.

8. Darse su propio reglamento.

9. Las demás funciones propias de su naturaleza.

Artículo 2.5.2.5. Secretaría Técnica de la Comisión Intersectorial. La Comisión Intersectorial de los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte contará con una secretaría técnica que será ejercida por el Ministerio de Transporte.

Artículo 2.5.2.6. Funciones de la Secretaría Técnica de la Comisión Intersectorial de los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte. Serán funciones de la Secretaría Técnica las siguientes:

1. Consolidar las iniciativas y políticas propuestas por la Comisión con los planes sectoriales.

2. Articular las diferentes propuestas y avances del Comité Técnico y presentarlas a la Comisión, cuando sea pertinente o necesario.

3. Realizar las convocatorias a las sesiones ordinarias y extraordinarias de la Comisión.

4. Preparar y presentar a la Comisión las propuestas, los documentos de trabajo, informes y demás material de apoyo que sirva de soporte a las decisiones de la misma.

5. Elaborar el reglamento operativo de la Comisión y someterlo a su aprobación.

6. Elaborar las actas y hacer seguimiento al cumplimiento de las decisiones, acuerdos y compromisos adquiridos por la Comisión.

7. Las demás funciones propias de su naturaleza o las que le sean asignadas por la Comisión.

Artículo 2.5.2.7. Sesiones de la Comisión Intersectorial de los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte. La Comisión se reunirá ordinariamente cada dos (2) meses, previa convocatoria realizada por la Secretaría Técnica y extraordinariamente a solicitud del Ministro de Transporte o su delegado.

La convocatoria a los miembros de la Comisión se hará por cualquier medio físico o electrónico, indicando el día, la hora y el lugar.

Las sesiones se podrán realizar de forma presencial o virtual a través de medios electrónicos, informáticos, telefónicos, audiovisuales o cualquier otro medio que permita el intercambio de información entre los miembros de la Comisión y quedarán consignadas en un acta.

Parágrafo. A las sesiones convocadas por la Comisión podrán ser invitados, con voz pero sin voto, los funcionarios y representantes de las entidades públicas o privadas, cuyo aporte se estime de utilidad para los fines encomendados a la misma.

Parágrafo Transitorio. La primera sesión ordinaria será convocada dentro de los dos (2) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Parte.

Artículo 2.5.2.8. Quórum. La Comisión podrá deliberar con tres (3) o más de sus miembros y las decisiones serán adoptadas por mayoría simple de los asistentes.

Artículo 2.5.2.9. Comité Técnico. La Comisión contará con un Comité Técnico que estará a cargo de la Secretaría Técnica. El Comité Técnico estará integrado por un grupo de profesionales de las entidades que hacen parte de la Comisión, de conformidad con la reglamentación que para estos efectos expida la Comisión.

TÍTULO 3

SISTEMA INTELIGENTE NACIONAL PARA LA INFRAESTRUCTURA, EL TRÁNSITO Y EL TRANSPORTE (SINITT)

Artículo 2.5.3.1. Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (Sinitt). El Ministerio de Transporte realizará todas las gestiones necesarias para la creación, implementación y funcionamiento del Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (Sinitt).

Artículo 2.5.3.2. Subsistemas del Sinitt. El Sinitt estará compuesto entre otros, por los siguientes subsistemas de información:

1. Subsistema para la Gestión de Transacciones de Recaudo Electrónico Vehicular (SIGT): realiza la consolidación y distribución de la información que se produce en ese tipo de transacciones efectuadas entre los actores estratégicos.

2. Subsistema para la Gestión de Disputas (SIGD): realiza la gestión de disputas entre los diferentes actores, generadas durante la operación de los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte.

3. Subsistema de Información para la gestión de la autenticación de actores estratégicos de los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (Sigaae): su objetivo principal es permitir el acceso al Sinitt o los subsistemas de gestión, a los actores debidamente habilitados.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte regulará los Subsistemas del Sinitt.

Artículo 2.5.3.3. De los actores. El Ministerio de Transporte definirá los requisitos que debe cumplir y las funciones que puede ejercer un actor estratégico en los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte que se implementen en el país. De forma enunciativa se citan los siguientes actores:

1. Operador (OP): la persona natural o jurídica previamente habilitada por el Ministerio de Transporte que provea un bien o servicio relacionado con los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte, e igualmente realice el recaudo electrónico de las tasas o tarifas que se generen como consecuencia de la provisión que realiza.

El Ministerio de Transporte regulará los requisitos para obtener la habilitación.

2. Intermediador (INT): es la persona jurídica debidamente habilitada por el Ministerio de Transporte, que puede establecer relaciones con los usuarios de los SIT, los operadores (OP) u otro actor de los SIT que autorice el Ministerio de Transporte, para el suministro de productos o la prestación de determinados servicios.

El Ministerio de Transporte regulará los requisitos para obtener la respectiva habilitación.

3. Usuario: persona natural o jurídica que hace uso de la infraestructura, el tránsito y el transporte, a través de los SIT.

TÍTULO 4

RECAUDO ELECTRÓNICO VEHICULAR

Artículo 2.5.4.1. Recaudo electrónico vehicular (REV). El recaudo electrónico vehicular es un sistema inteligente para la infraestructura, el tránsito y el transporte, que permite a los usuarios pagar mediante una transacción electrónica bienes o servicios, mediante la utilización de tecnologías de apoyo, instaladas en la infraestructura o en dispositivos a bordo del vehículo.

Parágrafo. Todos los proyectos de REV que se definan, implementen o requieran actualización de forma directa o a través de terceros con posterioridad a la entrada en vigencia de la presente Parte, deberán ajustarse a la política pública y cumplir lo exigido en este Título y en la regulación que para tal efecto expida el Ministerio de Transporte.

Nota, artículo 2.5.4.1: Ver Resolución 3254 de 2018, M. Transporte.

Artículo 2.5.4.2. Dispositivo a bordo del vehículo. Es el equipo instalado en un vehículo, utilizado para efectos de identificación y recaudo electrónico vehicular. Para el caso específico de peajes electrónicos en Colombia, el dispositivo abordo es la etiqueta de radiofrecuencia (TAG RFID) según el estándar ISO 18000-63 o aquel que lo modifique, actualice o adicione, previa adopción por parte del Ministerio de Transporte.

Artículo 2.5.4.3. Interoperabilidad del sistema de Recaudo Electrónico Vehicular (IP/REV). El Ministerio de Transporte, con el objeto de garantizar la interoperabilidad del sistema, regulará las condiciones financieras, técnicas y jurídicas mínimas que debe cumplir una entidad para ejercer el rol de operador, intermediador o cualquier otra función definida por el Ministerio de Transporte en el sistema IP/REV.

Nota, artículo 2.5.4.3: Ver Resolución 3254 de 2018. Ver Resolución 546 de 2018, M. Transporte.

Artículo 2.5.4.4. Marca de interoperabilidad. El Ministerio de Transporte podrá crear y registrar ante la autoridad competente una marca, que identifique los bienes o servicios que cuentan con Recaudo Electrónico Vehicular REV interoperable a nivel nacional".

PARTE 6

Nota: Parte 6 adicionada por el Decreto 191 de 2021, artículo 1º.

IDENTIFICACIÓN DE PARQUEADEROS PREFERENCIALES PARA VEHÍCULOS ELECTRICOS

TITULO 1

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 2.6.1.1. Objeto. El presente Decreto tiene por objeto reglamentar la identificación de los parqueaderos preferenciales de vehículos eléctricos, incluyendo el logotipo y color.

Artículo 2.6.1.2. Ámbito de Aplicación. Las disposiciones previstas en esta parte se aplicarán a las entidades públicas y a los establecimientos comerciales que ofrezcan al público sitios de parqueo, en los municipios de categoría especial y los de primera y segunda categoría, y de conformidad con el porcentaje mínimo del total de plazas de parqueo de que trata el artículo 7 de la Ley 1964 de 2019.

Artículo 2.6.1.3. Definiciones. Para la aplicación e interpretación de la presente Parte, se tendrá en cuenta la definición de vehículo eléctrico contenida en el artículo 2 de la Ley 1964 de 2019, y la siguiente, de parqueadero preferencial:

Vehículo eléctrico: Un vehículo impulsado exclusivamente por uno o más motores eléctricos, que obtienen corriente de un sistema de almacenamiento de energía recargable, como baterías, u otros dispositivos portátiles de almacenamiento de energía eléctrica, incluyendo celdas de combustible de hidrógeno o que obtienen la corriente a través de catenarias. Estos vehículos no cuentan con motores de combustión interna o sistemas de generación eléctrica a bordo como medio para suministrar energía eléctrica.

Parqueadero preferencial: Bienes públicos o privados, destinados y autorizados de acuerdo con lo dispuesto en las normas de uso del suelo y demás que rijan la materia, por los concejos distritales o municipales, para el estacionamiento y depósito temporal de vehículos, a título oneroso o gratuito. con prioridad o prelación respecto a otros vehículos.

TITULO 2

LOGOTIPO PARA LA IDENTIFICACIÓN DE PARQUEADEROS PREFERENCIALES

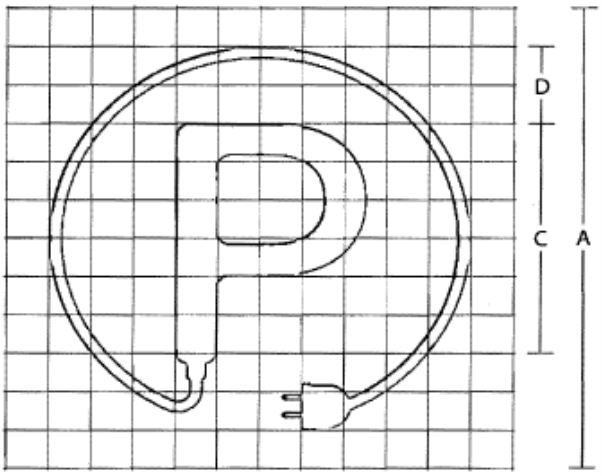
Artículo 2.6.1.4. Logotipo y Color. Los parqueaderos preferenciales habilitados para vehículos eléctricos de que trata la Ley 1964 de 2019 deberán identificarse con el siguiente el logotipo y color:

Parágrafo: Para la identificación de la zona de parqueo de los diferentes vehículos impulsados a través de energía eléctrica, se utilizará un logotipo, el cual estará representado por dos características como son: el color de fondo verde y un pictograma representado por la letra P de parqueo, adicionado por un cable con enchufe o clavija de corriente en color blanco, en los términos del artículo anterior.

Artículo 2.6.1.5. **Ubicación del logotipo.** La ubicación del logotipo de los parqueaderos preferenciales para vehículos eléctricos deberá estar demarcada en la parte central dentro del área para el parqueo del respectivo vehículo.

La ubicación horizontal del logotipo es obligatoria para todos los parqueaderos preferenciales de vehículos eléctricos, y deberá plasmarse en la superficie de suelo, -en la parte central dentro del área demarcada para el parqueo del respectivo vehículo de acuerdo con las dimensiones establecidas, a continuación:

ESTRUCTURA



SEÑAL (CM)	DIMENSIONES (CM)				
	A	B	C	D	E
75.00	75.00	62.50	37,50	12.50	6.25

Parágrafo 1. Adicional a la señalización horizontal, para la identificación de la zona de parqueo de los diferentes vehículos podrá usarse la señalización vertical de conformidad con la figura, su ubicación dependerá de la estética del lugar, en todo caso, debe estar a una altura visible, y las dimensiones deben ser de 60 centímetros de ancho por 60 centímetros de largo.

Estas señalizaciones deberán estar construidas en materiales que garanticen resistencia a cargas de viento e impacto, durabilidad, resistencia a la oxidación y que adicionalmente no representen un peligro al ser impactados por un vehículo. Se podrán usar láminas de acero galvanizado, aluminio, poliéster reforzado con fibra de vidrio modificada con acrílico y estabilizador ultravioleta u otro material que garantice las condiciones descritas, de conformidad con lo establecido en la Resolución 1885 de 2015 del Ministerio de Transporte o aquella que la modifique, adicione o sustituya.

Parágrafo 2. Los parqueaderos preferenciales habilitados, para el uso de vehículos eléctricos, podrán disponer de infraestructura de carga, acorde a la capacidad de suministro de energía eléctrica del lugar.

Artículo 2.6.1.6. Color. El color definido para el fondo del logotipo de parqueaderos preferenciales para vehículos eléctricos en Colombia es el verde, que en la carta de color RAL corresponde al número 6018, en la carta de

PANTONE al 363 y su equivalente en CMYK es C70 MO Y90 KO, de la siguiente manera:

RAL 6018

C70 M0 Y90 K0

Pantone 363

TÍTULO 3

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 2.6.1.7. Transitoriedad. Las disposiciones previstas en la presente parte, deberán ser adoptadas en un término máximo de doce (12) meses contado a partir de la entrada en vigencia del presente Decreto.

Artículo 2.6.1.8. Control y vigilancia. La inspección, vigilancia y control de la implementación de las disposiciones establecidas en la presente parte, corresponde a las autoridades municipales, distritales y/o metropolitanas en su jurisdicción.

LIBRO 3

DISPOSICIONES FINALES

PARTE I

DEROGATORIA Y VIGENCIA

Artículo 3.1.1. Derogatoria Integral. Este Decreto regula íntegramente las materias contempladas en él. Por consiguiente, de conformidad con el artículo 3 de la Ley 153 de 1887, quedan derogadas todas las disposiciones de naturaleza reglamentaria relativas al Sector Transporte que versan sobre las mismas materias, con excepción, exclusivamente, de los siguientes asuntos:

1. No quedan cobijados por la derogatoria anterior los decretos relativos a la creación y conformación de comisiones intersectoriales, comisiones interinstitucionales, consejos, comités, sistemas administrativos y demás

asuntos relacionados con la estructura, configuración y conformación de las entidades y organismos del sector administrativo.

2. Tampoco quedan cobijados por la derogatoria anterior los decretos que desarrollan leyes marco.

3. Igualmente, quedan excluidas de esta derogatoria las normas de naturaleza reglamentaria de este sector administrativo que, a la fecha de expedición del presente Decreto, se encuentren suspendidas por la Jurisdicción Contencioso Administrativa, las cuales serán compiladas en este Decreto, en caso de recuperar su eficacia jurídica.

4. En particular, se exceptúan de la derogatoria las siguientes normas reglamentarias: artículos 6°, 7° y 9° del Decreto 198 de 2013, 10 y 11 del Decreto 1479 de 2014, los artículos no compilados aquí del Decreto 120 de 2010 y los decretos reglamentarios por los cuales se adoptan documentos Conpes.

Los actos administrativos expedidos con fundamento en las disposiciones compiladas en el presente Decreto mantendrán su vigencia y ejecutoriedad bajo el entendido de que sus fundamentos jurídicos permanecen en el presente decreto compilatorio.

Artículo 3.1.2. Vigencia. El presente decreto rige a partir de la fecha de su publicación en el **Diario Oficial**.

Publíquese y cúmplase

Dado en Bogotá, D.C., a 26 de mayo de 2015.

JUAN MANUEL SANTOS CALDERÓN

La Ministra de Transporte,

Natalia Abello Vives.

NUESTROS SERVICIOS

Asesorías legales en tránsito y transporte.

aseguradoras del SOAT.

SOLUCIONES INFORMÁTICAS PARA EL TRANSITO.

- ✓ **C.R.C**
- ✓ **C.E.A**
- ✓ **ORGANISMOS DE TRÁNSITO.**
- ✓ **CAPACITACIÓN EN**
- Campañas de Sensibilización en Normas de Tránsito y seguridad Vial.
- Procedimientos Agentes De Transito
- Manejo defensivo
- Sustancias peligrosas
- Mecánica Básica.
- Manejo de extintores y control de Incendios.
- Alistamiento Vehicular.
- Primeros Auxilios.
- Normas de transito.
- Mecánica Motores diesel.
- Manejo seguro de montacargas.
- Transporte de Mercancías Peligrosas.
- Teorico Practico
- Prueba de Alcoholemia