

Proyecto de Ley No. \_\_\_\_ de 2025

Por medio de la cual se establecen herramientas para el ejercicio de supervisión por parte de las autoridades de inspección, vigilancia y control del Sistema Nacional de Transporte, se dicta el régimen sancionatorio del transporte terrestre automotor, de los organismos de tránsito y de los organismos de apoyo al tránsito, se establecen disposiciones para la protección de los usuarios de los servicios de transporte y se dictan otras disposiciones para el fortalecimiento de la función de supervisión de otros modos de transporte.

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

DECRETA:

TÍTULO 1  
DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO 1  
OBJETO, PRINCIPIOS Y POTESTAD SANCIONATORIA

**Artículo 1. Objeto.** La presente Ley tiene por objeto fortalecer la capacidad de supervisión del Servicio público de Transporte y de sus servicios conexos y complementarios.

Para el efecto, se dirige a establecer herramientas e instrumentos que permitan desarrollar las funciones y responsabilidades en la promoción, prevención, inspección, vigilancia y control que tiene la Superintendencia de Transporte y demás autoridades de inspección, vigilancia y control para la aplicación y el cumplimiento de las normas que rigen el sector y el sistema de tránsito y transporte; determinar las autoridades administrativas competentes para conocer de las infracciones, los sujetos de supervisión, las infracciones, sanciones, medidas preventivas y de seguridad, y señalar los procedimientos administrativos que han de seguirse por parte de las autoridades administrativas competentes ante la comisión de una infracción e imponer, de ser el caso, las sanciones respectivas; así como adoptar el régimen sancionatorio del transporte terrestre automotor, de los organismos de tránsito y de los organismos de apoyo al tránsito y dictar otras disposiciones que complementen el régimen de supervisión de otros servicios y modos de transporte, como también la acciones de protección de los usuarios de los mismos.

En el ejercicio de cada una de sus funciones y competencias, la actuación de las autoridades deberá orientarse a la materialización de los principios del sector y de los diferentes modos y modalidades de servicio público de transporte, así como a la protección de los derechos de los usuarios.

**Parágrafo.** Sin perjuicio de lo dispuesto en la presente Ley, la Superintendencia de Transporte continuará ejerciendo todas las demás funciones, competencias y operando con todas y cada una de las herramientas de inspección, vigilancia y control que de conformidad con la ley y la reglamentación previa le correspondían, las cuales, en concordancia con lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 117 de la presente Ley, continúan vigentes en su integridad.

**Artículo 2. Principios.** En todas las actuaciones administrativas y especialmente en los procedimientos administrativos sancionatorios que adelante la Superintendencia de Transporte y demás autoridades de transporte automotor, son aplicables los principios constitucionales y legales que rigen las actuaciones administrativas, especialmente las garantías del debido

proceso, el derecho de defensa, “*non reformatio in pejus*”, la responsabilidad personal y subjetiva, la favorabilidad, la presunción de inocencia, tipicidad y legalidad, la carga de la prueba y los principios establecidos en las diferentes leyes que regulan el sector, entre otras la de 1991, 105 de 1993, 336 de 1996, 1242 de 2008, 1480 de 2011, 1581 de 2012, 1618 y 1682 de 2013, así como las demás normas que los modifiquen, adicionen o sustituyan.

Los servicios y la infraestructura de transporte en todos sus modos y modalidades se orientarán especialmente a la materialización de los siguientes principios:

1. **Calidad del servicio.** Los servicios del tránsito, el transporte y la infraestructura, deberán estructurarse por la autoridad de transporte y ejecutarse por los operadores orientados a la calidad del servicio, considerando y procurando la satisfacción de las necesidades de los usuarios y desarrollándose con estricto cumplimiento de las características requeridas para garantizar los niveles de servicio mínimos definidos por la autoridad de transporte competente en los documentos de autorización o contratos de concesión u operación y los estándares nacionales o internacionales a estos aplicables por disposiciones reglamentarias.
2. **Competitividad.** Los servicios de tránsito y transporte y de la infraestructura de transporte deberán preverse o configurarse por la autoridad de transporte en sus decisiones de organización y autorización de servicios con el propósito de incentivar el uso voluntario que refleje la preferencia de los usuarios frente a las otras alternativas de que disponen; para lo cual deberán las autoridades de organización del transporte, entre otros, tener la capacidad de generar una adecuada planeación y estructuración del servicio, que identifique y responda a los factores de percepción de satisfacción del usuario desde la perspectiva de la calidad subjetiva del servicio. La competitividad como resultado de los ejercicios de planeación y estructuración de un servicio por parte de la autoridad, se medirá a partir de su participación en la distribución modal o en el mercado de servicios al que pertenece y frente a las otras alternativas de los usuarios para la satisfacción de sus necesidades.
3. **Conectividad.** Cualquier dispositivo que se introduzca por el usuario o del cual se haga uso autorizado para el acceso a los servicios de tránsito, transporte e infraestructura, para la recopilación de información, para la vigilancia, supervisión y control previstos para los procesos a cargo de servicios de tránsito y transporte y de su infraestructura deberá tener la capacidad de conectarse y comunicarse con la plataforma o sistema que se defina, con el fin de intercambiar información o establecer una conexión directa con la base de información digital con la que le sea exigido legal o reglamentariamente interactuar, siempre en condiciones que garanticen la trazabilidad, seguridad y confiabilidad de la información.
4. **Continuidad.** La prestación de los servicios: de transporte, de los sistemas de tránsito y de la infraestructura de transporte deberá desarrollarse de forma permanente e ininterrumpida, estando prohibida cualquier acción u omisión del prestador, sus agentes o colaboradores y de terceras personas que puedan interrumpir la prestación del servicio público de transporte, sin perjuicio del derecho de huelga en los casos y en las condiciones en las que la misma resulte constitucionalmente permitida
5. **Eficiencia.** Quienes participan de la prestación de los servicios de que trata la presente Ley deberán garantizar la optimización de los recursos y procesos con los que el prestador del servicio público desarrolla y cumple con las funciones y servicios a él asignados, propender por la adquisición, contratación y uso adecuado de los insumos y los recursos temporales, humanos y operativos del sistema, la adecuada organización de los diversos modos de transporte y el cumplimiento de las cadenas logísticas integradas; todo lo anterior sin afectar la continuidad, oportunidad, calidad, seguridad y el libre acceso para los usuarios.
6. **Libre acceso.** Todas las personas accederán libremente a los servicios de tránsito y transporte y a la infraestructura. El libre acceso implica: i) Que el usuario y la carga pueda transportarse a través del medio, modo y modalidad de transporte elegido, en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad, oportunidad, continuidad y seguridad; ii) Que los usuarios sean informados sobre los medios, modos y modalidades de transporte que le son ofrecidos y las formas de su uso, de acuerdo con la reglamentación aplicable para cada

caso; iii) Que el diseño de la infraestructura de transporte cuente con condiciones para su uso por personas en condición de discapacidad, adultos mayores y garantice el acceso a los servicios de atención de emergencias; y iv) Que los proyectos de infraestructura y los servicios de transporte cuenten con cobertura y disposiciones que permitan el acceso de todas las personas e igualmente el acceso de la carga.

7. **Oportunidad.** En la regulación, configuración y prestación de los servicios de tránsito y transporte y de la infraestructura de transporte, se deberá garantizar al usuario el acceso a la prestación del servicio en el momento en que es requerido, conforme las condiciones legales, reglamentarias, técnicas y operativas definidas en atención a las necesidades del servicio previamente identificadas.
8. **Protección del usuario.** El ejercicio de las competencias de las diferentes entidades, organismos y dependencias del sector y el Sistema Nacional de Transporte se orientará de manera prevalente a la configuración de servicios y de infraestructuras que garanticen los derechos a la vida, a la integridad personal y a los derechos que en su condición de usuarios les corresponden, asegurando que uso y goce de los servicios se desarrolle en igualdad de condiciones con arreglo a la Constitución y a la ley.
9. **Seguridad.** Los usuarios tienen derecho a un servicio que resguarde la vida, la integridad física y la salud, así como también a sentirse protegidos por las diferentes leyes, reglamentos y procedimientos a través de los cuales se regula la prestación de los servicios del sector transporte.

**Artículo 3. Definiciones.** Para efectos de la presente Ley, deben tenerse, además de las contenidas en el Código de Comercio, las Leyes 105 de 1993, 310 de 1996, 336 de 1996, 769 de 2002 y 1480 de 2011 y sus correspondientes normas modificatorias y reglamentarias, las siguientes definiciones:

1. **Administrador de la propiedad horizontal infraestructura de transporte.** Persona jurídica sin ánimo de lucro que surge como efecto de la constitución al régimen de propiedad horizontal, que tiene por objeto administrar correcta y eficazmente los bienes y servicios comunes a las infraestructuras de transporte sometidas al régimen de propiedad horizontal y de los actos y negocios jurídicos que se realicen sobre los bienes comunes por su representante legal, relacionados con la explotación económica, con el propósito de obtener contraprestaciones económicas que se destinen al pago de expensas comunes del edificio o conjunto y que además facilitan la existencia de la propiedad horizontal, su estabilidad, funcionamiento, conservación, seguridad, uso, goce o explotación de los bienes de dominio particular.
2. **Afectación del servicio.** Impacto negativo que en la satisfacción de las necesidades de los usuarios tiene lugar con ocasión de un desempeño en la prestación de los servicios autorizados que no se corresponde con el exigido de conformidad con los términos dispuestos por la autoridad de transporte y que en sí mismo compromete los atributos de oportunidad, calidad, seguridad o acceso a los servicios.
3. **Alteración del servicio.** Desempeño en la prestación de los servicios autorizados que no se corresponden con el que viene exigido de conformidad con los términos dispuestos por la autoridad de transporte, que en sí mismo compromete los atributos de oportunidad, calidad, seguridad o acceso a los servicios o la configuración de la oferta y la demanda en el mercado correspondiente y que las decisiones de autorización establecen.
4. **Cancelación de la habilitación, homologación, autorización, registro o permiso.** Es una sanción que consiste en dejar sin efecto el acto administrativo que posibilitaba al sujeto vigilado el ejercicio de la actividad regulada y que conlleva la cesación definitiva de su eficacia y efectos jurídicos, impidiendo al sancionado continuar en el ejercicio de dicha actividad.
5. **Centro de acopio de servicios no autorizados, informales o de servicios ilegales de transporte.** Es el constituido por un espacio físico en vía, en cualquiera de los componentes del espacio público, en infraestructuras públicas o privadas, en estacionamientos y en cualquier otro entorno o infraestructura que concentre estacionaria o transitoriamente oferta de servicios de transporte no autorizados o de transporte ilegal, ya sea para dar acceso al

usuario, para regular o controlar los turnos de estos servicios o para evadir el control que las autoridades están obligadas a realizar para impedirlos.

6. **Control.** Es la facultad que tiene la autoridad de supervisión respecto a sus vigilados para: impartir instrucciones, ordenar las acciones preventivas y medidas correctivas, y en general para someter a control al vigilado, para evitar la ocurrencia de hechos y/o subsanar o superar las situaciones críticas de orden jurídico, contable, económico, administrativo, así como todas aquellas de carácter operativo u operacional que, siendo irregulares, afecten especial y gravemente la capacidad de los sujetos de supervisión y la seguridad y/o continuidad de la prestación de los servicios públicos esenciales supervisados. También incluye la facultad para tomar posesión para administrar, así como para adelantar investigaciones administrativas de carácter sancionatorio que pueden llevar a la imposición de sanciones y/o la cancelación de las licencias, registros, habilitaciones o permisos de operación del investigado.

7. **Documentos de transporte.** Son todos aquellos documentos, recibos o constancias que, de conformidad con la reglamentación de cada modalidad, son necesarios, se deben producir o portar para el ejercicio de la actividad transportadora, de la operación de transporte y de la operación de los equipos.

Son documentos de transporte, entre otros que se dispongan reglamentariamente, la Tarjeta de Operación, Planilla de Despacho, la Tasa de Uso de las infraestructuras de transporte y de los servicios conexos; la Tarjeta de Control y Tarifas, Planilla de Viaje Ocasional, Formato Único de Extracto de Contrato (FUEC), Manifiesto de Carga, Registro Nacional de Turismo (RNT), Certificado de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes (Certificado de RTM), certificado de las pólizas de seguro y todos los demás exigidos o que en el futuro se exijan para el desarrollo de la operación por la reglamentación de cada modalidad de transporte.

Conforme lo disponga la reglamentación, los documentos de transporte se podrán tener por efectivamente expedidos y vigentes en formato físico y/o digital.

8. **Especies venales.** Son documentos físicos y/o digitales que dan cuenta de la realización de un trámite de tránsito o de transporte, que acreditan la existencia de una autorización o que dan cuenta de un registro, cuya elaboración o expedición por parte de la autoridad exige un pago por parte del solicitante. Se encuentran sujetos a una regulación nacional en uno cualquiera de los siguientes aspectos: en cuanto a su formato, a su contenido, a su contabilización, registro, control o seguimiento, a su elaboración, a su valor o a condiciones para su expedición.
9. **Homologados del Sistema de Control y Vigilancia – SICOV.** Es toda persona natural o jurídica, pública o privada, con una infraestructura tecnológica contratada por un organismo de apoyo al tránsito, previa autorización de la Superintendencia de Transporte o quien esta delegue, para asegurar el cumplimiento de los parámetros establecidos y de los que se fijen posteriormente, que permitan prestar el servicio con calidad y garantizar las disposiciones establecidas en la regulación de la actividad del organismo de apoyo.
10. **Indicadores de niveles de servicio, desempeño y calidad.** Conjunto de parámetros que deben ser adoptados por la autoridad de transporte competente para observar, evaluar y sancionar la existencia de alteraciones o afectaciones al servicio y la infraestructura o a sus objetivos y finalidades. Su incumplimiento se considera como infracciones autónomas y serán determinadas a partir de un índice de satisfacción en el cumplimiento de un conjunto de obligaciones legales y reglamentarias, así como de aquellas derivadas de los términos en los que se concede la autorización o en los que se suscribe el contrato, que asume el prestador del servicio en relación con la operación, los equipos, los componentes o herramientas tecnológicas y el recurso humano.
11. **Infracción.** Acción u omisión que implica el incumplimiento de las normas de transporte, de protección de los usuarios de los servicios de transporte, o de la constitución y funcionamiento de los actores de la industria del transporte. Así, puede ocurrir en el plano objetivo o en el plano subjetivo, siendo el plano objetivo aquel contexto configurando por la regulación asociada a la prestación misma del servicio, y el plano subjetivo, aquel en el que la regulación establece

obligaciones y señala infracciones a conductas relacionadas o que tienen que ver con la persona que lo presta, su formación, su naturaleza y características; su capacidad económica y financiera, entre otras.

12. **Infraestructura de Transporte.** Conjunto de bienes, corporales e incorporeales, principales y accesorios, que soportan el desarrollo y supervisión de las operaciones de desplazamiento y traslado de pasajeros y de carga, así como la comunicación, el acceso y la integración entre las diferentes zonas del país y de éste con otros países.

La infraestructura de transporte será privada cuando los servicios que su operación configura, no se oferten al público y se dirijan exclusivamente a posibilitar las operaciones de transporte de su titular, siempre y cuando estas últimas configuren por sí mismas un servicio privado y no un servicio público. En todos los demás casos serán consideradas Infraestructuras públicas de Transporte; la titularidad pública o privada de la infraestructura no será relevante para estos efectos.

13. **Inspección.** Es la facultad que tiene la autoridad de supervisión para practicar visitas, solicitar y/o verificar información o documentos en poder de las entidades o personas sujetas a control, analizar, verificar, confirmar y, en general, auditar de manera ocasional y particular aspectos de carácter técnico, operativo, administrativo, legal, financiero, económico y contable de los servicios, actividades y sujetos vigilados.
14. **Medio de transporte.** Unidad operativa que permite el traslado de personas, animales o cosas por cualquiera de los modos de transporte; pueden ser vehículos, aeronaves, embarcaciones, naves, equipos férreos, entre otros.
15. **Modalidad transportadora.** Clasificación reglamentaria de las diferentes actividades transportadoras en función del modo de transporte en el que se desenvuelven y de la caracterización de la oferta realizada en diseños reglamentarios que estipulan de manera general las condiciones y los términos en los que pueden ser desplegadas.
16. **Modo de transporte.** Clasificación reglamentaria que en la regulación de los servicios de transporte reciben los entornos físicos provistos de infraestructura especializada para el tránsito de un determinado medio de transporte.
17. **Multa.** Sanción pecuniaria que se le impone a una persona natural o jurídica por haber incurrido en una infracción a las normas de transporte.
18. **Niveles de servicio, desempeño y calidad.** Configuraciones regulatorias u operacionales mediante las cuales se agrupan y clasifican diferentes características y componentes de los servicios asociados al tránsito y transporte y de la infraestructura de transporte, con el fin de establecer, exigir y posibilitar la evaluación del cumplimiento de las condiciones mínimas exigidas en la ley y los reglamentos, así como las requeridas en los contratos o permisos de operación y que se establecen para realizar el seguimiento del servicio y garantizar su adecuada prestación y la satisfacción de las necesidades y expectativas de los usuarios.
19. **Operador.** Entidad pública o privada, persona jurídica o natural, encargada y responsable del desarrollo de todas o algunas determinadas y señaladas actividades, asociadas a bienes muebles o inmuebles, que corresponde desplegar para la efectiva, regular y continua prestación de los servicios asociados al tránsito o al transporte a los que estos bienes se encuentran destinados. Son operadores, entre otros, las empresas de transporte, los operadores de recaudo y sistemas de gestión y control de flota e información al usuario, los operadores de terminales de transporte y de otras infraestructuras de transporte, así como los operadores de Sistemas Inteligentes de Transporte - ITS.
20. **Organismo de Apoyo.** Persona natural o jurídica, de carácter público o privado, que recibe habilitación, registro o permiso por parte del Estado, para realizar actividades de apoyo al tránsito o al transporte, tales como, centros de enseñanza automovilística, centros de reconocimiento de conductores, centros integrales de atención, centros de diagnóstico automotor, proveedores de especies venales, centros de apoyo logístico de evaluación, entre otros, adhiriéndose entonces al régimen de derecho público que regula la actividad.

21. **Operador de infraestructura de transporte.** Persona jurídica, pública o privada, que tiene por actividad comercial e industrial la prestación de los servicios que proporcionan las infraestructuras de transporte y la prestación o coordinación de sus servicios complementarios y/o conexos.
22. **Operación de la infraestructura pública de transporte.** Conjunto de actividades y acciones necesarias para obtener una prestación del servicio público esencial de transporte en el marco de los principios del transporte y ordenamiento jurídico que rige el sector.
23. **Organismos de Tránsito y Transporte.** Son entidades públicas de orden municipal, distrital o departamental que en el diseño institucional pueden constituirse y a través de ellos ejercerse las competencias que el Estado ha asignado a las autoridades de tránsito y transporte del nivel territorial para organizar, regular, dirigir, vigilar y controlar la movilidad en su respectiva jurisdicción.
24. **Planes de acciones de mejora o planes de mejoramiento.** Estrategias y programas que, por iniciativa propia o por disposición de la autoridad de supervisión, debe implementar y desarrollar el sujeto objeto de inspección, vigilancia y control, para garantizar el mejoramiento continuo e integral en su gestión.
25. **Propietario de vehículo.** Persona, natural o jurídica, que se tiene como titular del derecho de dominio en el Registro Nacional Automotor (RNA) del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). Para los fines de la presente Ley, siempre que se haga referencia al propietario del vehículo, en los casos en que éste acredite el desprendimiento del uso y goce del vehículo, se tendrá por sujeto de la disposición normativa a la persona natural o jurídica que junto con la empresa de transporte ha suscrito el contrato de vinculación o quien tenga la explotación del vehículo.
26. **Radio de Acción.** Es la delimitación del ámbito territorial o espacial dentro del cual un sujeto autorizado puede desplegar la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor asignado.
27. **Retención o inmovilización.** Suspensión temporal de la circulación o movilización de un equipo de transporte, dirigiéndolo o transportándolo a las infraestructuras dedicadas para hacer efectiva la medida.
28. **Servicios complementarios.** Son todas aquellas actividades que se realizan para facilitar, mejorar, enriquecer o apoyar la gestión del servicio de transporte. Son servicios complementarios los que prestan, entre otros: los organismos de apoyo al tránsito y al transporte, el recaudo de las tarifas, la gestión de flota, fabricantes, ensambladores, distribuidores de equipos, generadores de carga, los intermediarios en las operaciones de transporte, las administradoras de sistemas de control y vigilancia, desintegradores, entes gestores de sistemas integrados de transporte masivo, peritajes y evaluación de vehículos.
29. **Servicios conexos al transporte.** Son todos los servicios y/o actividades que se desarrollan o prestan en la infraestructura de transporte y que se dirigen a posibilitar las condiciones adecuadas para el ofrecimiento y acceso al servicio de transporte, de acuerdo con las competencias de las autoridades previstas para cada modo. Dichos servicios permiten una operación modal o multimodal, atendiendo también las actividades propias del transporte en condiciones de regularidad y respuesta oportuna de eventualidades.

En este se encuentra la operación de las terminales de transporte terrestre de pasajeros cualquiera sea su clase, estaciones de pesaje, estaciones de peaje, servicios de emergencia y atención a los usuarios, operadores portuarios y ferroviarios, así como los que se prestan a los operadores de transporte habilitados o a los equipos que estos utilizan para la movilización de personas o de mercancías o de servicios y todas aquellas actividades que se adecuen a la presente definición.

Los servicios complementarios de que trata el numeral anterior, cuando se desarrollan o prestan en las infraestructuras de transporte como un componente que complementa la operación en ella o a través de ella desplegada, se constituyen en servicios conexos al transporte.

30. **Servicio no autorizado de transporte o servicio informal.** Es el dirigido a satisfacer la necesidad de traslado de personas y/o carga en vehículos de servicio público desplegado por sujetos autorizados, que se realiza desbordando o excediendo los términos de la autorización que le ha sido conferida por la autoridad competente, por fuera del radio de acción de la respectiva modalidad, en una modalidad para la cual no se encuentra autorizado o en recorridos y/o servicios que no le han sido asignados, así como en tipologías vehiculares que no corresponden con las dispuestas en la capacidad transportadora para el servicio o ruta ejecutada.
31. **Servicio ilegal de transporte.** Es el dirigido a satisfacer la necesidad de traslado de personas y/o carga en vehículos particulares sin el cumplimiento de los requisitos legales y reglamentarios y sin la autorización de la autoridad competente.
32. **Sujeto de inspección, vigilancia y control.** Persona natural o jurídica, de derecho público o privado, sobre la cual, y en atención a las actividades o servicios por ellas desplegados o proporcionado a terceros, la Superintendencia de Transporte o las autoridades competentes del orden territorial o regional, ejercen las funciones correspondientes a la supervisión de los servicios públicos, complementarios y conexos, en uso de las facultades legalmente conferidas o en ejercicio de las competencias delegadas por el Presidente de la República. Para los fines de la presente ley, también pueden decirse, abreviadamente, Sujetos de Vigilancia o Sujetos de Supervisión.
33. **Sujeto de sanción.** Persona natural o jurídica, de derecho público o privado, y en general cualquier ente, sujeto o no a la supervisión de la autoridad, que por disposiciones de orden legal puede atribuírsele las consecuencias del incumplimiento del régimen jurídico del transporte, normativamente establecidas en ejercicio del poder punitivo administrativo del Estado.
34. **Supervisión.** Facultad que tiene la Superintendencia de Transporte y las entidades del orden territorial, para ejercer funciones de vigilancia, inspección y control.
35. **Supervisión integral.** Facultad que tiene la Superintendencia de Transporte para ejercer vigilancia, inspección y control objetiva y subjetiva.
36. **Suspensión de la habilitación, autorización, registro, rutas o permiso.** Es la cesación temporal de los efectos del acto administrativo que concedió la habilitación, autorización, registro, ruta o permiso, lo cual le impide al sancionado, por el tiempo indicado en el acto de suspensión, continuar realizando la actividad para la cual estaba habilitado, registrado o autorizado.
37. **Toma de posesión.** La toma de posesión es una medida administrativa que en los casos expresamente indicados en la presente Ley, puede ser ordenada por la Superintendencia de Transporte y que tiene como objetivo garantizar la adopción de las medidas dictadas dentro del sometimiento a control y/o para garantizar la continuidad de la prestación de los servicios básicos de transporte público mediante la designación de un agente especial para que administre la organización intervenida por un periodo determinado y con el propósito de subsanar las causas que le dieron lugar a la toma de posesión.
38. **Transporte Terrestre Automotor.** Es el desplegado por las diferentes modalidades de transporte que operan en el modo terrestre en sus diferentes radios de acción.
39. **Vigilancia.** Es la facultad que tiene la autoridad responsable de la supervisión, para realizar el seguimiento y evaluación de las actividades del sujeto vigilado y de conformidad con la cual puede generar advertencias, ordenar acciones de prevención y orientar a los sujetos vigilados, velando por el cumplimiento de las normas que regulan su actividad.
40. **Vigilancia, Inspección y Control Objetivo.** Es la supervisión que se realiza a la prestación del servicio de transporte, de la infraestructura y a los servicios conexos y complementarios y a la protección de los usuarios del sector

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

41. **Vigilancia, Inspección y Control Subjetivo.** Es la supervisión que se realiza al prestador del servicio público de transporte, organismos de apoyo y a quienes desarrollen actividades objeto de supervisión en su constitución y funcionamiento, en materia financiera, jurídica, contable y administrativa. Puede denominarse también Supervisión Subjetiva.

**Artículo 4. Titularidad de la Potestad Sancionatoria.** El Estado es el titular de la potestad sancionatoria en materia de tránsito y transporte, movilidad, protección de los usuarios, infraestructura, logística y sobre los servicios conexos, complementarios y asociados a cada una de las anteriores materias, en sus diferentes modos, modalidades, estructura y funcionalidades. Esta potestad la ejerce en el sector transporte de conformidad con la regulación de cada una de ellas, en forma de vigilancia, inspección y control, y en el modo terrestre, a través de las siguientes autoridades:

1. La Superintendencia de Transporte (ST).
2. Los alcaldes municipales y/o distritales.
3. Las áreas metropolitanas
4. La Región Metropolitana de Bogotá - Cundinamarca.

**Parágrafo 1.** La función sancionatoria que ejercen las autoridades previstas en la presente Ley tiene fines preventivos y correctivos. Las autoridades competentes priorizarán la prevención, investigación y sanción de conductas que involucren la prestación del servicio de transporte informal o ilegal.

**Parágrafo 2.** Las anteriores competencias se ejercerán sin perjuicio de las facultades que corresponden a las autoridades de tránsito de conformidad con lo dispuesto en la Ley 769 de 2002 o las normas que la modifiquen, adicionen o sustituyan,

**Parágrafo 3.** Lo dispuesto en la presente Ley deberá entenderse, para todos los efectos y alcances, sin perjuicio de las competencias que al Presidente de la República corresponden de conformidad con lo establecido en el numeral 22 del artículo 189 de la Constitución Política de Colombia y de la posibilidad contenida en el artículo 211 de la misma Carta, que le facultan para delegar estas atribuciones en los términos del artículo 13 de la Ley 489 de 1998 o la norma que la adicione, modifique o sustituya.

## **CAPÍTULO 2 AUTORIDADES**

### **SECCIÓN 1 SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE**

**Artículo 5. Naturaleza.** La Superintendencia de Transporte es un organismo descentralizado del orden nacional, de carácter técnico y administrativo, adscrito al Ministerio de Transporte, con personería jurídica, autonomía administrativa, patrimonial y presupuestal.

La Superintendencia de Transporte, sin perjuicio de su competencia en los demás modos de transporte y además de la inspección, vigilancia y control subjetivo, ejercerá la inspección, vigilancia y control objetivo del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor en todas sus modalidades de radio de acción nacional y de los servicios regionales, de los servicios conexos y complementarios, de la protección de los usuarios del sector transporte, de los organismos de tránsito y de los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.

**Artículo 6. Objeto de la Superintendencia.** La Superintendencia de Transporte ejercerá las funciones de inspección, vigilancia y control como autoridad administrativa en materia de tránsito, transporte, puertos, logística, de la infraestructura,



de la protección de los usuarios del sector transporte y de los servicios propios, conexos, complementarios o accesorios de cada una de las anteriores actividades, de conformidad con la ley y la delegación presidencial que se le realice.

El objeto de la Superintendencia de Transporte es:

1. Inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación y el cumplimiento de las normas que rigen el sistema de tránsito y transporte y de las actividades conexas, complementarias y vinculadas.
2. Vigilar, inspeccionar, y controlar la continua, regular, eficiente y segura prestación del servicio de transporte, con excepción de la vigilancia objetiva de las modalidades de servicio público de radio de acción metropolitano, distrital y municipal de pasajeros y de la prestación del servicio escolar en vehículos particulares cuya vigilancia continuará a cargo de las autoridades territoriales correspondientes.
3. Inspeccionar y vigilar a los contratistas dentro de los contratos de concesión destinados a la construcción, rehabilitación, operación y/o mantenimiento de la infraestructura pública de transporte.
4. Inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación de las normas para el desarrollo de la gestión de infraestructura propia del sector transporte.
5. Inspeccionar y vigilar a los contratistas dentro de los contratos de concesión destinados a la construcción, rehabilitación, operación, administración, explotación y/o mantenimiento de la infraestructura marítima, fluvial y portuaria.
6. Inspeccionar, vigilar y controlar los puertos, la infraestructura portuaria, y los operadores portuarios.
7. Inspeccionar, vigilar y controlar los servicios conexos y los complementarios al transporte, a la infraestructura de transporte y a las actividades portuarias y logísticas.
8. Proteger los derechos de los usuarios del sector transporte.

De conformidad con las funciones delegadas y otorgadas en la normativa vigente, la Superintendencia de Transporte velará por el libre acceso, seguridad, calidad y legalidad, en aras de contribuir a la materialización de condiciones adecuadas de prestación del servicio para el usuario y para el transportador.

**Artículo 7. Sujetos de inspección, vigilancia y control.** Son sujetos a la inspección, vigilancia y control por parte de la Superintendencia de Transporte de acuerdo con la presente Ley:

1. Los proveedores, operadores y prestadores del servicio público de transporte de los modos terrestre automotor, fluvial, férreo, aéreo, por cable y marítimo, en los radios de acción y modalidades de transporte de su competencia, así como las estructuras organizacionales de operación unificada o conjunta configuradas o constituidas por las empresas u operadoras de transporte de los radios de acción de su competencia y los operadores de transporte multimodal; sin perjuicio de las competencias que corresponden a la Dirección General Marítima (DIMAR), a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y a la Región Metropolitana de Bogotá - Cundinamarca.
2. Los operadores de transporte conformados mediante convenios de colaboración empresarial, por sociedades comerciales o cualquier otra forma asociativa autorizada por el reglamento y creadas por los operadores en los radios de acción de su competencia; los integrantes de estos esquemas asociativos cuando la forma adoptada no configure una persona jurídica.
3. Los sistemas de transporte y los gestores de estos sistemas, limitándose a la vigilancia subjetiva en los sistemas con radio de acción metropolitano, distrital o municipal.
4. Las empresas operadoras de cada uno de los componentes tecnológicos de todos y cada uno de los diferentes tipos de sistemas de transporte, entre otros y sin limitarse a ellos, los operadores de Sistemas de Recaudo Centralizado, de Gestión y Control de Flota y de información al usuario, así como los Entes Gestores de los Sistemas cuando operen en régimen privado. De los sistemas cuya área de influencia se encuentre dentro de los radios de acción metropolitano, distrital y municipal solo le corresponde la vigilancia subjetiva.
5. Los operadores de los Sistemas Inteligentes de Transporte - ITS
6. Los administradores, operadores autorizados, contratistas o concesionarios de transporte y de la infraestructura de

- transporte, de servicios conexos y de servicios complementarios al transporte y de las actividades vinculadas.
7. Los operadores portuarios, los propietarios y los operadores de patios de contenedores y los operadores de zonas de entornamiento.
  8. Las sociedades portuarias.
  9. Los agentes marítimos y las empresas marítimas o líneas navieras, incluidas las internacionales respecto de sus operaciones en Colombia.
  10. Los operadores y administradores de la Infraestructura no concesionada marítima y fluvial.
  11. Los importadores, ensambladores y fabricantes de chasis, carrocerías y vehículos destinados a circular por vías públicas o privadas abiertas al público.
  12. Los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.
  13. Las entidades desintegradoras de vehículos de servicio público y particular.
  14. Los fabricantes, distribuidores y/o personalizadores de especies venales requeridas de conformidad con el régimen normativo del tránsito, el transporte y la infraestructura.
  15. Quienes administren, directa o indirectamente, programas de seguridad para la práctica de exámenes médicos generales de aptitud física y de pruebas de alcoholimetría, limitándose la supervisión a la operación del programa y las sanciones a su deficiencia en la prestación del servicio.
  16. Los organismos de tránsito.
  17. Los concesionarios, empresas industriales y comerciales del Estado o sociedades de economía mixta que desarrollen en régimen privado actividades en materia de transporte y/o tránsito o presten servicios directamente a los usuarios en materia de tránsito y transporte.
  18. Los proveedores u operadores homologados del SICOV o quienes hagan sus veces.

**Parágrafo 1.** Sin perjuicio de las competencias del Ministerio de Minas y Energía, se encuentran igualmente sujetos a la inspección, vigilancia y control por parte de la Superintendencia de Transporte los propietarios, operadores y/o concesionarios de las estaciones de servicio que se ubiquen en las riberas de los ríos y/o cuerpos de agua, cuando su disposición y/u operación exija el otorgamiento de concesiones y/o autorizaciones.

**Parágrafo 2.** Las funciones de la Superintendencia de Transporte se ejercerán sin perjuicio de las competencias que a la Autoridad Marítima legal y reglamentaria le corresponden sobre las naves, artefactos navales tanto nacionales como extranjeras que realicen tránsito en vías fluviales, así como sobre las embarcaciones y artefactos fluviales que hagan tránsito internacional y, en especial, sin perjuicio de las competencias que de acuerdo con lo previsto por el Decreto Ley 2324 de 1984, o las normas que lo modifiquen, sustituyan o complementen, le corresponden.

Por tratarse de un espacio marítimo, las operaciones que se desarrollen en la bahía de Cartagena con naves, artefactos navales, embarcaciones y artefactos fluviales, estarán bajo la vigilancia y control de la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa – DIMAR, teniendo en cuenta la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte para garantizar la intermodalidad en los servicios de transporte.

**Artículo 8. Sujetos de las sanciones.** Además de los indicados en el artículo anterior, serán sujetos de sanción por incumplimiento o por la facilitación a otros del incumplimiento de las normas de transporte, los siguientes:

1. Las personas naturales o jurídicas, privadas o públicas, que presten servicio público de transporte o servicios conexos o complementarios, sin contar con la respectiva habilitación, permiso o registro en el radio de acción de su competencia.
2. Las personas naturales y jurídicas que presten servicio ilegal de transporte, sin perjuicio de las competencias que de conformidad con la Ley 769 de 2002, aquellas que la modifiquen, adicionen o sustituyan, así como en la presente Ley, se asignan a las autoridades del orden territorial.
3. Los operadores y los responsables de las infraestructura de transporte respecto de su adecuada condición y el cumplimiento de los niveles de servicio.
4. Los prestadores de servicios turísticos.
5. Los contratantes del servicio público de transporte.

6. Las autoridades competentes de los municipios, distritos, provincias, regiones, áreas metropolitanas y demás entidades que de acuerdo con la ley presenten servicios de transporte y/o tránsito, así como servicios conexos o complementarios, exclusivamente en su condición de prestadores de servicios públicos sujeto a la inspección y vigilancia de la Superintendencia de Transporte.
7. Los socios, administradores, empleados o contratistas de los organismos de apoyo.
8. Las personas naturales o jurídicas que presten servicio de transporte sin estar autorizados.
9. Los propietarios de vehículos de servicio público o, en su defecto, en los casos en que el propietario acredite el desprendimiento del uso y goce del vehículo, la persona natural o jurídica que junto con la empresa de transporte ha suscrito el contrato de vinculación. Ninguno de los sujetos indicados en este numeral será objeto de sanción cuando la empresa u operador de transporte ejerza o esté en la obligación de ejercer la administración integral del vehículo o equipo.
10. Los sujetos que tienen vinculados vehículos a las empresas u operadores de transporte.
11. Toda persona natural o jurídica, pública o privada, que independientemente de su condición incurra en incumplimiento o facilite a otros con su conducta el incumplimiento de las normas de transporte.
12. La persona jurídica que surge del sometimiento al régimen de propiedad horizontal de un edificio o conjunto comercial o mixto que clasifique como infraestructura de transporte o de servicios conexos, complementarios o vinculados a la actividad transportadora.
13. Las personas naturales o jurídicas cuya acción u omisión resulte en una facilitación de la violación de las normas de transporte por parte de terceras personas o de su personal.

**Artículo 9. Funciones.** La Superintendencia de Transporte, sin perjuicio de las que le asigne el Presidente de la República, cumplirá las siguientes funciones:

1. Asesorar al Gobierno nacional y participar en la formulación de las políticas en temas de competencia de la Superintendencia de Transporte, en las cuales siempre se debe privilegiar la protección de los derechos de los usuarios establecidos en la Constitución y en la normativa vigente y la protección de las empresas formalmente constituidas y debidamente autorizadas, contrarrestando el transporte informal e ilegal.
2. Adoptar las políticas, metodologías y procedimientos para ejercer la supervisión de las entidades sometidas a la vigilancia, inspección y control de la Superintendencia de Transporte y de las autoridades del orden metropolitano, distrital y municipal; así como las directrices e instrucciones que deberán orientar las actuaciones territoriales dirigidas a contrarrestar el transporte informal e ilegal.
3. Inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación y el cumplimiento de las normas que rigen el transporte, su infraestructura y sus servicios conexos y complementarios, así como de los organismos de tránsito y de los organismos de apoyo a estos.
4. Inspeccionar, vigilar y controlar la permanente, eficiente y segura prestación del servicio público de transporte en los modos y modalidades propias de su conocimiento, que no le correspondan a otras autoridades administrativas o territoriales con funciones afines y complementarias.
5. Inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación de las normas para el desarrollo de la gestión de infraestructura propia del sector transporte.
6. Velar por el desarrollo de los principios de libre acceso, calidad y seguridad en la prestación del servicio de transporte.
7. Inspeccionar, vigilar y controlar el cumplimiento de las normas constitucionales, legales y reglamentarias vigentes que regulen los modos, modalidades y servicios públicos y privados de transporte y aplicar las sanciones correspondientes.
8. Inspeccionar, vigilar y controlar los contratistas dentro de los contratos de concesión destinados a la construcción, rehabilitación, administración, operación, explotación y/o mantenimiento de infraestructura de transporte, sin perjuicio de las funciones de interventoría de obra y renegociación de contratos propias de las entidades ejecutoras.
9. Evaluar la gestión financiera, técnica y administrativa y la calidad del servicio de los sujetos de vigilancia definidos en la presente Ley.
10. Vigilar, inspeccionar y controlar el cumplimiento de las normas y programas sobre reposición del parque automotor y de los fondos creados para el efecto.
11. Inspeccionar, vigilar y controlar la administración de los puertos, los servicios portuarios, los logísticos, a los

operadores portuarios y demás prestadores de servicios conexos o complementarios a la actividad portuaria y logística.

12. Asumir, de oficio o por solicitud de cualquier autoridad o cualquier persona interesada, la investigación de las violaciones de las normas sobre transporte, su infraestructura y sus servicios conexos y complementarios.
13. Solicitar, a las autoridades y a particulares, el suministro de información pública y semi - privada, así como la entrega de documentos en los que ésta se contenga y acceder a ellos, siempre se encuentren directamente relacionados con el ejercicio de sus funciones y resulten necesario para su adecuado ejercicio, debiendo en todo caso garantizar la cadena de custodia y obligándose a asegurar la reserva de las informaciones y documentos que lleguen a conocer y de cualquier otra información que se requiera para el correcto ejercicio de sus funciones.
14. Establecer los parámetros de administración y control del sistema de cobro de las contribuciones de vigilancia que le competan.
15. Fijar la tarifa de la contribución especial de vigilancia atendiendo los elementos y componentes del sistema y el método establecidos en la ley.
16. Fijar los derechos que deban sufragar los sujetos vigilados con ocasión de los servicios administrativos que se desarrollen en ejercicio de la actividad de inspección, vigilancia y control que le corresponde.
17. Ejercer, de acuerdo con la ley, la inspección, vigilancia y control sobre las personas naturales o jurídicas que se dediquen a realizar la actividad de transporte y/o sus servicios conexos y complementarios.
18. Adelantar y decidir las investigaciones administrativas a que haya lugar por las fallas en la debida prestación del servicio público de transporte, puertos, concesiones e infraestructura, servicios conexos y complementarios, y/o en la protección de los usuarios del sector transporte, de acuerdo con la normativa vigente.
19. Imponer las medidas y sanciones que correspondan de acuerdo con la normativa vigente, como consecuencia de la infracción de las normas relacionadas con la debida prestación del servicio público de transporte, puertos, concesiones e infraestructura, servicios conexos, y la protección de los usuarios del sector transporte.
20. Imponer las medidas y sanciones que correspondan por la inobservancia de órdenes e instrucciones impartidas por la Superintendencia o por la obstrucción de su actuación administrativa.
21. Ordenar la creación, crear y llevar un registro de sus vigilados cuando lo encuentre pertinente para el ejercicio de sus funciones y ordenar la inscripción en el respectivo registro.
22. Establecer la obligación de generar reportes periódicos de información por parte de sus vigilados cuando lo considere necesario para el cumplimiento de sus funciones.
23. Vigilar, inspeccionar y controlar el cumplimiento de los requisitos exigidos en la ley para los trámites de tránsito.
24. Investigar y sancionar a las personas naturales y/o jurídicas que contraten la prestación del servicio público de transporte con personas naturales o jurídicas no habilitadas para ello.
25. Adoptar un modelo de supervisión integral basado en riesgos.
26. Impartir instrucciones y exigir acciones de prevención para la debida prestación del servicio público de transporte, puertos, concesiones e infraestructura, servicios conexos, y la protección de los usuarios del sector transporte, así como en las demás áreas propias de sus funciones; orientar y fijar criterios que faciliten su cumplimiento y señalar los trámites para su cabal aplicación.
27. Divulgar, promocionar y capacitar a los vigilados y al público en general en las materias de competencia de la Superintendencia.
28. Emitir los conceptos relacionados con la debida prestación del servicio público de transporte, puertos, concesiones e infraestructura, servicios conexos, y la protección de los usuarios del sector transporte.
29. Realizar el cobro coactivo de las multas y ejecutar las sanciones que imponga de acuerdo con la ley en ejercicio de las facultades de control.
30. Ordenar la creación y crear registros de los servicios complementarios y de los servicios conexos al transporte para los fines de la competencia de la Superintendencia.
31. Administrar y llevar las bases de datos y registros asignados a la entidad y que resulten de competencia de la Superintendencia.
32. Emitir instructivos de servicio a los sujetos vigilados, para la garantía de los derechos de los usuarios y especialmente para la garantía del principio de seguridad, con base en las conclusiones de las investigaciones que sobre siniestros, accidentes o incidentes se presenten con infraestructura o con equipos de transporte; las que se entenderán como condiciones exigidas para mejorar la seguridad para todos sus destinatarios.

33. Todas las demás que se le atribuyan de conformidad con la ley.

**Parágrafo.** En ejercicio de sus funciones, la Superintendencia de Transporte podrá instruir e informar a sus vigilados sobre la forma como deben cumplirse las disposiciones normativas y adoptar medidas temporales o definitivas que resulten necesarias para precaver o superar situaciones de grave alteración en la prestación del servicio público de transporte o de las actividades conexas que advierta o de que tenga conocimiento, cuando su configuración pueda razonablemente atribuirse a un presunto incumplimiento del régimen normativo aplicable, que comprometa la seguridad, la continuidad del servicio o arriesgue comprometer el orden público. Para la aplicación de estas medidas, tratándose de actuaciones administrativas de carácter particular, se garantizará el debido proceso, dentro del cual deberá quedar acreditado el incumplimiento de la normativa y establecer la pertinencia de la instrucción para superar el incumplimiento, así como los tiempos razonables que se conceden para el acatamiento o cumplimiento de esta.

**Artículo 10. Medidas de sometimiento a control.** Sin perjuicio de las funciones generales indicadas en los numerales anteriores y de las competencias que le corresponden para la vigilancia subjetiva de conformidad con lo dispuesto en las Leyes 79 de 1988, 222 de 1995 y 454 de 1998 o las normas que las modifiquen, adicionen o sustituyan, la Superintendencia de Transporte podrá disponer el sometimiento a control de los sujetos de inspección, vigilancia y control.

La decisión de sometimiento a control será adoptada directamente por el Superintendente de Transporte mediante acto administrativo de carácter particular debidamente motivado, previa evaluación del comité de sometimiento a control, con garantía del debido proceso, y en él se ordenará la adopción de los correctivos necesarios para subsanar una situación evidentemente crítica de los prestadores del servicio de transporte, los puertos, las concesiones o infraestructura, servicios conexos y complementarios, y los demás sujetos previstos en la ley, con excepción del modo de transporte aéreo. Se entiende por una situación evidentemente crítica, aquella que comprometa de manera directa y gravemente la capacidad de los sujetos autorizados para garantizar la regularidad, la seguridad y/o la continuidad de la prestación de los servicios públicos esenciales supervisados. En ejercicio de esta competencia, la Superintendencia de Transporte tendrá las siguientes facultades:

1. Ordenar la presentación de planes de mejoramiento para su aprobación, evaluación y seguimiento, con la finalidad de garantizar el cumplimiento de los niveles de servicio, desempeño y calidad y/o subsanar las dificultades identificadas a partir del análisis del estado jurídico, contable, económico, administrativo interno y/u operacional de todos aquellos quienes presten el servicio público de transporte, los puertos, las concesiones o infraestructura, servicios conexos y los demás sujetos previstos en la normativa vigente.
2. Ordenar la modificación de los procesos, protocolos, manuales de gestión o gobierno, de la estructura organizacional, de los planes de revisión y mantenimiento preventivo y correctivo, de los contratos de vinculación o de los contratos suscritos con agentes o proveedores y de todos aquellos documentos, procesos o decisiones de administración y gestión que resulten necesarios para garantizar el restablecimiento de la suficiencia técnica y operacional mínima exigida en los actos de autorización y que se ha evidenciado comprometida, para que estos se ajusten a las disposiciones normativas aplicables.
3. Ordenar la remoción de los administradores, Revisor Fiscal y empleados, según sea el caso, por incumplimiento de las órdenes de la Superintendencia de Transporte mediante providencia motivada dentro de la que se ordenará igualmente la designación de su reemplazo, señalando un plazo prudencial y perentorio para el efecto; solo vencido el plazo sin que se haya materializado su nombramiento y posesión, la Superintendencia de Transporte podrá designar su reemplazo de las listas que elabore la Superintendencia de Transporte, los cuales deberán cumplir con el perfil exigido en los documentos de autorización para la ocupación del cargo y se mantendrán como máximo hasta la finalización del sometimiento a control. La Superintendencia de Transporte podrá igualmente acudir a las listas que para similares propósitos elabore la Superintendencia de Sociedades cuando no disponga de una lista propia o no se cuente con personal disponible dentro de la misma.
4. Conminar bajo apremio de multas desde treinta (30) y hasta trescientas (300) Unidades de Valor Básico – UVB, a los administradores para que se abstengan de realizar actos contrarios a la ley, los estatutos, las decisiones de los órganos de administración, de las órdenes impartidas por la Superintendencia de Transporte o que impliquen afectaciones críticas a los servicios que les corresponden. Las multas se impondrán por mes o fracción de mes, hasta que se corrija la conducta.

5. Revocar las decisiones del controlado que sean dictadas en contra vía de lo indicado en los numerales anteriores, en los casos de que trata el inciso segundo del presente artículo.
6. Efectuar visitas especiales e impartir las instrucciones que resulten necesarias de acuerdo con los hechos que se observen en ellas.

El sometimiento a control inicia cuando queda en firme el acto administrativo mediante el cual se somete a control al sujeto y finaliza cuando este ha subsanado las irregularidades o hechos por los cuales se sometió a control y así es declarado mediante el acto administrativo respectivo, cuando es cancelada su habilitación o se inicia el proceso de liquidación.

A partir del sometimiento a control, se prohíbe a los administradores y empleados la modificación de los procesos, protocolos, manuales de gestión o gobierno, de la estructura organizacional, de los planes de revisión y mantenimiento preventivo y correctivo, de los contratos de vinculación o de los contratos suscritos con agentes o proveedores, sin la previa autorización de la Superintendencia de Transporte.

**Parágrafo 1.** Las órdenes que se impartan de conformidad con lo dispuesto en el presente artículo deberán estar sustentadas en un incumplimiento del régimen normativo vinculante por parte del controlado, que tendrá que ser evidente en su condición de causa de la situación crítica que justifica la medida de control y en la pertinencia de la modificación que se derivaría de la orden para superar dicha situación.

**Parágrafo 2.** El sometimiento a control por situaciones críticas de orden operacional solo procede cuando las mismas comprometan directamente la seguridad de los usuarios del servicio en los modos diferentes al aéreo.

En todo caso, cualquier sometimiento a control por parte de la Superintendencia de Transporte, independientemente de las situaciones invocadas que le den lugar, requerirá del previo concepto favorable del comité de sometimiento a control que configure la entidad, el cual emitirá su concepto previa presentación de un informe motivado y detallado de la situación crítica y de la viabilidad, pertinencia y necesidad de las medidas de control que deberá realizar la dependencia que impulsa la medida.

Al acto de sometimiento a control deberá anexarse el informe y el concepto favorable del comité de sometimiento a control, los que en todo caso no sustituyen el deber de motivación del acto. Contra el acto procede el recurso de reposición en el efecto suspensivo.

**Parágrafo 3.** Tratándose de las órdenes que pueden ser impartidas en ejercicio de las facultades dispuestas en los numerales 2 y 3 del presente artículo, durante las actuaciones previas que pueden darles lugar o una vez emitidas éstas, el sujeto vigilado podrá proponer para ellas un contenido particular y específico. Si el contenido propuesto permite cumplir con los propósitos que justificarían o justificaron dichas órdenes, el que será el caso cuando pueda decirse igualmente pertinente y eficaz para la consecución de los objetivos que a ellas se asocian, la propuesta deberá ser acogida por la Superintendencia de Transporte al momento de determinar su alcance o mediante la modificación de las ordenes inicialmente impartidas, si es que ya habían sido emitidas.

La propuesta podrá realizarse en cualquier momento previo o posterior a la expedición de la orden; en este último caso, siempre que aún se mantengan vigentes las medidas. Así mismo, la propuesta podrá presentarse dentro del recurso de reposición.

**Artículo 11. Toma de posesión.** Corresponde a la Superintendencia de Transporte, excepcionalmente, tomar posesión de los bienes, haberes y negocios de las empresas y operadores de transporte, de los Sistemas de Transporte y de los Sistemas de Recaudo Centralizado y de Gestión y Control de Flota. Para el efecto, solicitará previamente concepto técnico al Ministerio de Transporte y a la autoridad de transporte competente del respectivo servicio, quienes deberán pronunciarse, dentro de los quince (15) días calendario siguientes, sobre la necesidad y conveniencia de la medida, así como sobre las posibilidades de acción alternativas en atención a sus propias competencias de organización del servicio, todas ellas en dirección a

garantizar la regularidad y la continuidad del servicio en las circunstancias particulares.

El concepto no será vinculante y, en consecuencia, la Superintendencia de Transporte podrá apartarse del mismo dejando constancia de las consideraciones fácticas y jurídicas del distanciamiento. Si el concepto no se emite dentro del término establecido, la Superintendencia de Transporte podrá proceder con la toma de posesión sin perjuicio de la posterior consideración de éste una vez producido, a pesar de su extemporaneidad.

En todo caso, la toma de posesión será transitoria y procederá exclusivamente y en forma extraordinaria en los siguientes casos, cuando la suspensión de la autorización y la designación de un operador transitorio resulten materialmente imposibles:

1. Cuando por circunstancias atribuibles al sujeto vigilado, calificables como obstrucción de las actuaciones administrativas, resulte imposible materializar las medidas de sometimiento a control y ello implique una grave afectación de la seguridad de los usuarios o del acceso al servicio de transporte, con vulneración de derechos fundamentales conexos al transporte. La toma de posesión procederá una vez en firme el acto que declara la obstrucción administrativa correspondiente y solo se mantendrá hasta que se materialicen las medidas de sometimiento a control o se determine la imposibilidad de materializarlas.
2. Cuando configurada una causal de cancelación de la habilitación o permiso o de terminación del contrato, la continuidad del servicio resulte indispensable para efectos de garantizar la prestación ininterrumpida del servicio como una forma de salvaguardar derechos fundamentales conexos que se vean evidentemente comprometidos y solo por el tiempo necesario para agotar los procesos de selección de un nuevo operador o la autorización provisional, especial y transitoria de un nuevo operador entre tanto los procesos indicados se agotan. En los casos de que trata el presente numeral, la toma de posesión procederá una vez en firme el acto que declara la sanción de cancelación de la autorización o la terminación del contrato y suspende la ejecución de la medida de cancelación durante el tiempo en que se mantenga la posesión para administrar, haciéndose efectiva con la terminación de dicha posesión.
3. Cuando la interrupción del servicio esencial se utilice como mecanismo de presión por parte del sujeto vigilado con la finalidad de influir en las decisiones de organización del transporte que se pretendan adoptar con incidencia en los servicios que le han sido autorizados o para impedir su implementación y se prolongue por más de tres (3) días calendario. En estos casos, la toma de posesión solo tendrá la finalidad de restablecer el servicio a los usuarios y deberá darse por terminada dentro de las 72 horas siguientes al restablecimiento del sesenta por ciento (60%) del servicio.

En cualquier circunstancia, si dentro de los seis (6) meses siguientes a la toma efectiva de posesión no se logra superar la obstrucción administrativa o el restablecimiento del servicio, según corresponda, la toma de posesión se deberá dar por terminada, materializando el levantamiento de esta medida dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes al vencimiento del plazo aquí fijado para su duración máxima. Esto, sin perjuicio de las demás acciones y sanciones que correspondan y deban proceder atendiendo los hechos y las circunstancias particulares.

**Parágrafo 1.** La suspensión de las autorizaciones y la expedición de autorizaciones directas, adoptadas mediante permisos especiales y transitorios extendidos por la autoridad de transporte de la jurisdicción en el marco de circunstancias del presente artículo, forman parte de las medidas preventivas de que trata el artículo 20 de la presente ley y se adoptarán exclusivamente cuando se encuentre comprometida la materialización de derechos fundamentales conexos a partir de los incumplimientos a la garantía de acceso al servicio, al principio de continuidad o a la obligación de seguridad que se debe a los usuarios y terceros.

**Parágrafo 2.** La toma de posesión se adelantará sin perjuicio de la apertura de investigaciones y la imposición de las sanciones que corresponda por los hechos que le dieron lugar y de cualquier otro del que se tenga conocimiento.

**Parágrafo 3.** La toma de posesión conlleva la separación de los administradores y directores de la empresa y del personal

que obstruya la continuidad del servicio y de todo aquel que resulte indispensable para restablecerlo cuando no se apreste a ello, así como la facultad para designar directamente y realizar el nombramiento de sus reemplazos, recurriendo la entidad pública para estos propósitos a las listas elaboradas por la Superintendencia de Sociedades o a aquellas que para el caso de remoción de administradores llegue a elaborar y adoptar la Superintendencia de Transporte.

La elaboración y adopción de las listas y la toma de posesión solo podrán ser implementadas en la medida que exista efectivamente disponibilidad en el presupuesto de funcionamiento de la Superintendencia de Transporte en cuantía suficiente para efectos de garantizar el funcionamiento de la dependencia a quien se asigne el proceso de supervisión que pueda conducir a la medida excepcional de que trata el presente artículo y el seguimiento a la ejecución de la medida misma.

**Parágrafo 4.** Las disposiciones del presente artículo no serán aplicables al transporte aéreo.

**Artículo 12. Competencia de la Superintendencia de Transporte.** Para efectos de la presente Ley, la Superintendencia de Transporte será competente para conocer de:

1. Todas aquellas infracciones de carácter objetivo y subjetivo relacionadas con la infraestructura portuaria, sea de servicio público o privado, incluyendo las cometidas por las sociedades portuarias de cualquier naturaleza, por el incumplimiento de las normas contenidas en la Ley 1ª de 1991 o en sus disposiciones complementarias, modificatorias o reglamentarias.
2. Todas aquellas infracciones objetivas y subjetivas relacionadas con las operaciones portuarias de acuerdo con lo previsto por la Ley 1ª de 1991 o en sus disposiciones concordantes, complementarias o reglamentarias, incluyendo las cometidas por los operadores portuarios de cualquier naturaleza.
3. Todas aquellas infracciones contenidas en la ley cometidas por los concesionarios o contratistas de infraestructura estatal portuaria, aeroportuaria, carretera, fluvial, marítima, entre otras.
4. Todas aquellas infracciones objetivas y subjetivas, relacionadas con el transporte fluvial, incluyendo las cometidas por las empresas de servicio público de transporte fluvial de pasajeros o carga.
5. Todas aquellas infracciones objetivas y subjetivas, relacionadas con el transporte por cable, incluyendo las cometidas por las empresas de servicio público de transporte por cable de pasajeros o carga.
6. Todas aquellas infracciones subjetivas relacionadas con los Sistemas de Transporte de radio de acción metropolitano, distrital y municipal o sus agentes, incluyendo las cometidas por las empresas operadoras de estos servicios públicos de transporte, con exclusión de los administradores financieros.
7. Todas aquellas infracciones subjetivas y objetivas relacionadas con los Sistemas de Transporte del radio de acción nacional o sus agentes, incluyendo las cometidas por las empresas operadoras de estos servicios públicos de transporte, con exclusión de los administradores financieros.
8. Todas aquellas infracciones subjetivas y objetivas relacionadas con los Sistemas de Transporte cometidas por los operadores de cada uno de los componentes tecnológicos de todos y cada uno de los diferentes tipos de Sistemas de Transporte, entre otros y sin limitarse a ellos, de los operadores de Sistemas de Recaudo Centralizado, de Gestión y Control de Flota y de información al usuario, así como los Entes Gestores de los Sistemas cuando operen en régimen privado.
9. Todas las infracciones objetivas o subjetivas, relacionadas con el Transporte Terrestre Automotor de radio de acción nacional; incluyendo aquellas que, teniendo autorizado un radio de acción nacional, su operación comercial se limita al radio de acción municipal.
10. Todas las infracciones objetivas cometidas por los remitentes y/o destinatarios de la carga, intermediarios de transporte, patios de contenedores o servicios logísticos y todos aquellos que prestan servicios conexos al transporte.
11. Todas las infracciones objetivas y subjetivas, relacionadas con el transporte férreo de pasajeros o carga, incluyendo las cometidas por las empresas de servicio público de transporte férreo, salvo en los casos en que por disposición legal expresa hayan sido asignados previamente a otra autoridad.
12. Todas las infracciones por incumplimiento de las normas de transporte y tránsito cometidas por las autoridades territoriales de transporte y tránsito; los organismos de tránsito y organismos de apoyo.



13. Todas las infracciones cometidas por los concesionarios, administradores y las personas jurídicas que surgen del sometimiento al régimen de propiedad horizontal de los edificios o conjuntos comerciales o mixtos de las infraestructuras de los modos de transporte, incluyendo los terminales de transporte terrestre de pasajeros, los aeropuertos, los puertos y demás infraestructuras de transporte.
14. Todas las infracciones subjetivas, cometidas por las empresas de transporte aéreo.
15. Todas aquellas infracciones objetivas y subjetivas, relacionadas con la prestación del servicio público de transporte marítimo nacional y las cometidas por las empresas de servicio público de transporte marítimo internacional durante las operaciones realizadas en la jurisdicción colombiana, así como por las empresas dedicadas a las actividades de practica y remolque.
16. Todas las infracciones a las normas de transporte y tránsito, independiente a la persona que la cometa, siempre y cuando su conocimiento no esté asignado a otra autoridad de acuerdo con la presente Ley.
17. Todas las infracciones subjetivas cometidas por las empresas de transporte terrestre de radio de acción municipal, distrital o metropolitano.
18. Todas las infracciones cometidas por las empresas públicas o privadas que son fabricantes, distribuidores, personalizadores o que tramitan especies venales, de conformidad con la regulación expedida por el Ministerio de Transporte.
19. Todas las infracciones subjetivas cometidas por las empresas dedicadas a las actividades de practica y remolque.
20. Todas aquellas infracciones cometidas por los contratantes del servicio de transporte.
21. Todas las infracciones al transporte cometidas por los prestadores de servicios turísticos.
22. Todas las infracciones a las disposiciones especiales y generales que protegen los derechos de los usuarios del sector transporte, a excepción de lo relacionado con la seguridad operacional y seguridad de la aviación civil, que le corresponden a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.
23. Todas aquellas infracciones objetivas cometidas por los prestadores u operadores de los servicios conexos y complementarios al transporte marítimo y a la infraestructura portuaria.
24. Todas las infracciones previstas en la presente Ley y que no le esté asignada su competencia a otras autoridades.

**Parágrafo 1.** Las autoridades del orden nacional o territorial, especialmente la Policía Nacional, so pena de incurrir en falta gravísima, deberán apoyar a la Superintendencia de Transporte y demás autoridades de inspección, vigilancia y control, haciendo efectivas las decisiones adoptadas mediante la oportuna ejecución de los actos administrativos que sean expedidos, las órdenes que sean dadas o la información que sea solicitada.

**Parágrafo 2.** El Instituto Nacional de Vías, la Agencia Nacional de Infraestructura, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y demás autoridades con funciones especiales en el sector transporte, mantendrán sus competencias de conformidad con las normas especiales que rigen la materia. La presente Ley no modifica las competencias asignadas a estas entidades y no podrá interpretarse en un sentido que pretenda de ella derivarse un traslado de dichas competencias a otras entidades, salvo lo dispuesto en el artículo 92 de la presente Ley.

**Artículo 13. Fortalecimiento tecnológico.** Para mejorar y optimizar los procesos de vigilancia, inspección y control del sector Transporte, la Superintendencia de Transporte continuará impulsando el desarrollo de los sistemas de inspección, vigilancia y control a través de mecanismos que propendan, a través de la supervisión, por el aumento de los estándares de seguridad, comodidad y accesibilidad en el servicio a los usuarios del transporte público y sus servicios conexos, la competitividad logística y los indicadores de niveles de servicio, desempeño y calidad relacionados con la infraestructura y el transporte, que permitan monitorear la actividad de sus vigilados para facilitar la adopción de medidas preventivas y facilitar el control de los documentos de transporte. Así mismo, seguirá impulsando, dentro de las posibilidades presupuestales, las tecnologías digitales que faciliten el uso de la analítica avanzada de datos, fortalezcan la estrategia de interoperabilidad entre los sistemas de información de la entidad y diferentes fuentes de datos externas de entidades privadas o públicas en aras de avanzar hacia una supervisión inteligente, sostenible y eficiente que permita mejorar la toma de decisiones de manera oportuna, confiable y proactiva sobre los diferentes comportamientos del sector transporte, así como la generación de datos confiables.

Cuando se recurra a terceros y aliados tecnológicos para el fortalecimiento tecnológico de la Superintendencia de Transporte,

se deberá garantizar que todos los datos, reportes, modelos, integración e información que sea recopilados, almacenados, generados o producidos por los sistemas de información, serán de propiedad de la Superintendencia de Transporte y no podrá en ningún sentido implicar o conllevar la limitación o pérdida de la autonomía sobre la información y las soluciones tecnológicas. Así mismo, las soluciones tecnológicas deberán garantizar que su diseño, arquitectura de solución y componentes de software y hardware, posibilite desarrollos evolutivos con nuevas tecnologías en aras de implementar actualizaciones normativas, operativas y tecnológicas, todo lo anterior con independencia del operador, proveedor o aliado tecnológico.

Para todos los efectos deberá observarse el Estatuto General de la Contratación de la Administración Pública y garantizar que la propiedad de los datos y de las soluciones tecnológicas corresponda a la Superintendencia de Transporte desde el inicio de la etapa de ejecución y los conserve una vez liquidado el contrato.

**Parágrafo.** La Superintendencia de Transporte propenderá por la permanente actualización de las condiciones técnicas del SICOV y, en el marco de sus posibilidades presupuestales, desarrollará estrategias y adoptará las medidas que permitan mejorar y fortalecer este Sistema, propendiendo por consolidar y estandarizar el reporte de la información que se recopila de los proveedores autorizados por la Superintendencia de Transporte para el SICOV, generar mayor confiabilidad en la validación de la identidad del aspirante y de los instructores, así como establecer controles para el monitoreo, seguimiento y evaluación que propenda con el fortalecimiento de acciones de transparencia sobre la operación del SICOV.

**Artículo 14. Publicidad y acceso a la información.** A través de los sistemas de información actualmente implementados y los que se llegaren a implementar, la Superintendencia de Transporte suministrará información a los actores de la sociedad civil, la iniciativa privada, el mundo académico y el sector público, habilitando un ecosistema que posibilite el acceso a la información pública cumpliendo criterios de disponibilidad, oportunidad, completitud, accesibilidad, procesabilidad y confiabilidad de los datos que reposen en sus bases de datos asociadas a la infraestructura, el tránsito y el transporte.

El Departamento Nacional de Planeación, el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la Policía Nacional, la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacional, el operador del Registro Único Nacional de Tránsito, el operador del Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones a las Normas de Tránsito, las entidades nacionales y territoriales que lleven, manejen, administren, levanten, posean o accedan a información que resulte pertinente para el ejercicio de las competencias que a la Superintendencia de Transporte corresponden y en general las entidades adscritas y entidades públicas que tengan relación con el sector transporte, dentro de sus posibilidades técnicas y financieras, deberán facilitar el acceso a los datos y/o la integraciones a sus aplicativos, herramientas tecnológicas y demás soluciones, sin costos, en formato digital y facilitar la integración o interoperabilidad y el reporte masivo a los sistemas de información de la Superintendencia de Transporte.

Los datos deberán estar disponibles y ser confiables, posibilitando su auditoría y asegurando su trazabilidad. La Superintendencia de Transporte deberá garantizar el cumplimiento de ley estatutaria sobre la protección de los datos personales contenidos en la información a la que acceda y no se podrá oponer sin ningún tipo de restricción cuando la información resulte necesaria para el ejercicio de las funciones que a ella le corresponden, para lo cual, la Superintendencia de Transporte asumirá las mismas responsabilidades sobre el manejo de la información que al inicial responsable del tratamiento le corresponden.

**Parágrafo 1.** La Superintendencia tendrá acceso especialmente a los registros de siniestros viales, a la información de los vehículos involucrados, la de sus propietarios y, tratándose de vehículos de servicio público, a la información de las empresas de transporte a las que se encuentran vinculados y a las infracciones de sus conductores.

Se deberá garantizar prioritariamente el acceso de la Superintendencia de Transporte a la información sobre actuaciones administrativas y sobre sanciones por infracciones a las normas de tránsito impuestas a los conductores de transporte público.

**Parágrafo 2.** Las entidades competentes producirán los documentos de transporte a través de medios tecnológicos y

garantizarán el acceso a su consulta en todo momento, incluso fuera de línea.

Una vez entre en operación el sistema mediante el cual la Superintendencia y demás autoridades de transporte competentes controlen la existencia de los documentos de transporte, las autoridades de control operativo no podrán exigir el porte de documentos en medio físico.

**Parágrafo transitorio.** Las entidades que requieran ajustes en sus sistemas de información para el cumplimiento de lo indicado en el presente artículo dispondrán de tres (3) años contados a partir de la expedición de la presente Ley para realizarlos. Entre tanto, deberán garantizar el acceso a la información por los medios a disposición.

**Artículo 15. Facultades administrativas de la Superintendencia de Transporte en materia de protección de usuarios.** Además de las previstas en otros artículos de la presente Ley, y sin perjuicio de las normas especiales para el sector aeronáutico, la Superintendencia de Transporte tendrá las siguientes facultades administrativas en materia de protección de usuarios:

1. Ordenar, como medida definitiva o preventiva, el cese de la publicidad que no cumpla con las condiciones señaladas por la ley y la difusión correctiva en las mismas o similares condiciones de la difusión original, a costa del anunciante, así como ordenar las medidas necesarias para evitar que se induzca nuevamente en error o que se cause o agrave el daño o perjuicio a los usuarios.
2. Ordenar las medidas necesarias para que cese el daño o perjuicio a los usuarios por el incumplimiento de las normas sobre protección de usuarios.
3. Implementar acciones de promoción y prevención dirigidas a los proveedores y/o prestadores del servicio público de transporte y a los usuarios.
4. Difundir el conocimiento de las normas sobre protección al usuario y publicar periódicamente la información relativa a las sanciones en firme por el incumplimiento a dichas disposiciones y las causas de la sanción. La publicación mediante la cual se cumpla lo anterior, se hará por el medio que determine la Superintendencia de Transporte y será de acceso público.
5. Ordenar al prestador del servicio reintegrar las sumas pagadas en exceso y el pago de intereses moratorios sobre dichas sumas, a la máxima tasa moratoria vigente, desde la fecha en que el usuario realizó el pago y hasta que el reintegro a este se haga efectivo. Se entenderán como sumas pagadas en exceso el mayor valor pagado en relación con el precio anunciado. La orden deberá ser cumplida dentro de los treinta (30) días siguientes a su ejecutoria.
6. Definir de manera general el contenido, características y sitios para la indicación pública de precios.
7. Ordenar modificaciones a los clausulados generales de los contratos de adhesión, cuando sus estipulaciones sean contrarias o afecten los derechos de los usuarios. En el transporte aéreo la competencia para estos efectos será de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.
8. Ordenar la devolución de las sumas de dinero con ocasión de los reembolsos que deban realizar las empresas de servicio público de transporte en atención a la regulación de las relaciones económicas vigente. El reembolso deberá realizarse en los términos que reglamentariamente se dispongan, sin que en ningún caso pueda implicar un pago de una suma mayor a la debida, en la que deberán incluirse los intereses moratorios que se causen.

## **SECCIÓN 2**

### **SOBRE OTRAS AUTORIDADES EN EL TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR**

**Artículo 16. Alcaldes municipales o distritales.** De acuerdo con lo previsto por los reglamentos de las respectivas modalidades, para efectos de la presente Ley y sin perjuicio de la asignación o delegación que tenga lugar conforme el diseño institucional territorial, los alcaldes municipales o distritales constituyen la autoridad de inspección, vigilancia y control competente dentro de su respectiva jurisdicción y a ellos corresponde conocer de los siguientes asuntos:

1. Todas las infracciones objetivas relacionadas con las diferentes modalidades de transporte terrestre automotor de pasajeros de radio de acción municipal o distrital, que operen en su jurisdicción.

2. Todas las infracciones objetivas cometidas por las empresas de servicio público que operen Sistemas de Transporte de radio de acción municipal o distrital y de los demás agentes de estos sistemas, así como los entes gestores, siempre y cuando no exista autoridad metropolitana de transporte. Para efectos de la presente Ley, no se considera un agente del sistema de transporte al administrador financiero.
3. Todas las infracciones objetivas relacionadas con la prestación de servicios ilegales que operen en su jurisdicción y las relacionadas con la prestación de servicios no autorizados desplegados por empresas autorizadas en el radio de acción distrital o municipal en su jurisdicción.
4. Todas las infracciones a las normas de transporte en las modalidades a su cargo, independiente a la persona que las cometa.
5. Todas las infracciones objetivas asociadas a la prestación del servicio que prestan las infraestructuras del transporte a su cargo.
6. La inmovilización de equipos de transporte de las modalidades de transporte terrestre automotor por las causales señaladas de manera expresa en las leyes, hasta que la autoridad competente de la modalidad decida sobre la entrega del automotor.

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

**Artículo 17. Áreas y Regiones metropolitanas.** Las áreas metropolitanas, incluida la Región Metropolitana de Bogotá - Cundinamarca, serán competentes dentro de su jurisdicción para conocer de:

1. Todas las infracciones objetivas respecto de las modalidades de transporte terrestre automotor de radio de acción metropolitano.
2. Todas las infracciones objetivas cometidas por las empresas que operen Sistemas de Transporte y de los demás agentes de estos sistemas, así como los entes gestores, en el radio de acción metropolitano o en la zona de influencia dentro de la que actúe como autoridad de transporte masivo.
3. Todas las infracciones objetivas relacionadas con la prestación de servicios ilegales o informales que operen en su jurisdicción y con la prestación de servicios no autorizados desplegados por empresas autorizadas en el radio de acción metropolitano en su jurisdicción.
4. Todas las infracciones a las normas de transporte, en las modalidades a su cargo, independiente a la persona que la cometa.
5. Todas las infracciones objetivas asociadas a la prestación del servicio que prestan las infraestructuras del transporte a su cargo.

**Artículo 18. Control de infracciones.** Las autoridades de tránsito y/o transporte municipal de los entes territoriales son responsables del control de las infracciones de tránsito y de las de transporte del radio de acción de su jurisdicción. Si no cuentan con una dependencia reconocida como Organismo de Tránsito, deberán desarrollar por intermedio de la inspección de policía estas competencias, asignando a ellas o a quien haga sus veces las funciones de tránsito para atender con sus funcionarios las actividades de control de infracciones y regulación del tránsito.

La seguridad vial y el control del transporte informal e ilegal deberán formar parte de las prioridades de su gestión.

**Artículo 19. Competencia excepcional de la Superintendencia de Transporte.** Todas las autoridades de transporte continuarán ejerciendo las competencias de supervisión que le hayan sido asignadas por la ley o los reglamentos, siempre y cuando no le haya sido asignada en la presente Ley a la Superintendencia de Transporte; no obstante, cuando esté en grave riesgo la adecuada prestación o la continuidad en la prestación del servicio público de transporte o se impacte el Sistema Nacional del Transporte, la Superintendencia podrá abocar de manera excepcional el conocimiento directo de cualquier infracción que haya dado lugar a la situación así configurada.

### SECCIÓN 3

#### MEDIDAS PREVENTIVAS Y DE SEGURIDAD

**Artículo 20. Medidas de prevención.** Las autoridades de inspección, vigilancia y control podrán ordenar en su respectiva jurisdicción las medidas necesarias para la mitigación y gestión del riesgo inminente que representan las conductas que le corresponden conocer y que puedan de manera evidente afectar la continuidad y regularidad del servicio, así como la seguridad de los usuarios en la prestación y ejecución de los servicios objeto de supervisión. Para el efecto, podrán exigir que se adopten las correspondientes medidas preventivas, previas o de seguridad, lo mismo que todas aquellas correctivas que resulten pertinentes, sin perjuicio de las competencias asignadas a otras autoridades.

Como medidas preventivas o correctivas podrá ordenarse que se restablezcan las condiciones iniciales anteriores a la configuración de las circunstancias a las que responde la medida, u ordenar el despliegue de acciones concretas que representen de manera directa una mitigación y gestión adecuada de la situación. Las medidas de seguridad procederán exclusivamente cuando la situación configurada comprometa de manera evidente la seguridad de los usuarios y consistirá en la orden de suspensión inmediata de la actividad, la cual se prolongará hasta tanto se adopten los correctivos que resulten indispensables.

**Parágrafo.** Las medidas dispuestas en el presente artículo podrán ser adoptadas en cualquier momento, siempre que se encuentren debidamente identificados los supuestos que le dan lugar. En cualquier caso, contra dicha medida proceden los recursos de reposición y apelación en el efecto devolutivo.

**Artículo 21. Planes de mejoramiento preventivos.** La Superintendencia de Transporte, los alcaldes distritales y municipales y las áreas metropolitanas solicitarán a los vigilados la formulación de planes de mejoramiento preventivo cuando tengan conocimiento de alguna situación o conducta particular que, sin configurar una infracción, se tenga como un comportamiento con el potencial para configurarla, permitiendo inferir el inminente incumplimiento del régimen normativo en circunstancias que puedan comprometer el acceso, la calidad, oportunidad y seguridad del servicio público de transporte. La Superintendencia de Transporte estará facultada igualmente para solicitarlos en relación con la actividad de los organismos de tránsito y los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito en estas mismas circunstancias en relación con sus servicios.

En este sentido, los planes de mejoramiento preventivo tendrán lugar, entre otros, cuando la autoridad encargada de la inspección, vigilancia y control advierta un riesgo concreto de incumplimiento de la reglamentación vigente, malas prácticas en la prestación de los servicios autorizados o circunstancias que, identificadas como precursores del incumplimiento normativo, deban corregirse para evitar el riesgo, garantizar el cumplimiento de los estándares de seguridad y servicio a los usuarios del transporte público y sus servicios conexos, las condiciones de competitividad logística y los indicadores de niveles de servicio, desempeño y calidad definidos por la autoridad de transporte. En todas estas circunstancias y las demás que encuadren dentro de lo dispuesto en el inciso primero del presente artículo, requerirá a sus vigilados la presentación de planes de mejoramiento preventivos y realizará el seguimiento a su cumplimiento.

En el acto mediante el cual se requiere la formulación, adopción e implementación de un plan de mejoramiento preventivo se deberán exponer las razones de hecho concretas que le permiten a la entidad afirmar la configuración de las circunstancias que le motivan a realizar la exigencia y los elementos de convicción que ha considerado suficientes para la acreditación de los supuestos exigidos en esta disposición. Contra este acto procederán los recursos de reposición y apelación en el efecto devolutivo.

**Parágrafo.** La no formulación, adopción o implementación oportuna del plan de mejoramiento preventivo configura un agravante de las sanciones administrativa que tengan lugar por la infracción o infracciones que con el mismo se esperaban prevenir, siempre que éstas se materialicen o acontezcan efectivamente dentro de los dos (2) años siguientes a la firmeza del acto administrativo en el que se ordena su formulación. En estos casos, las sanciones que a los sujetos corresponda se incrementarán en un cincuenta por ciento (50%).

**Artículo 22. Planes de mejoramiento correctivo.** Los planes de mejoramiento correctivos serán exigidos por la autoridad de inspección, vigilancia y control de la jurisdicción en los casos en que, de conformidad con los indicadores de cumplimiento normativo, la comisión de una infracción se evidencie recurrente o en ella se haya incurrido por lo menos en cuatro (4) ocasiones dentro de un mismo año calendario; se dirigirán a garantizar la adopción de medidas que permitan prever la modificación de la práctica y evitar que se continúe reincidiendo, identificando y formulando una estrategia para mejorar el desempeño. Podrán igualmente solicitarse cuando se incumplen los niveles de servicio, desempeño y calidad, sin perjuicio de la aplicación de las sanciones que directamente correspondan.

En el acto mediante el cual se exige la formulación, adopción e implementación de un plan de mejoramiento correctivo se deberán exponer las razones de hecho concretas que le permiten a la entidad afirmar la configuración de las circunstancias que le motivan a realizar la exigencia y los elementos de convicción que ha considerado. Contra este acto procederán los recursos de reposición y apelación en el efecto devolutivo.

**Parágrafo 1.** Una vez requerida la formulación, adopción e implementación del plan de mejoramiento correctivo, el representante legal de la entidad deberá presentarlo directamente a la autoridad de inspección, vigilancia y control dentro del plazo por ella indicado, que no podrá ser inferior a (30) días ni superior a noventa (90), contados desde la notificación del acto que realiza el requerimiento.

**Parágrafo 2.** Si la Superintendencia de Transporte no encuentra conducente, pertinente o idóneo el plan de mejoramiento propuesto, podrá solicitar su ajuste por una única vez y este deberá realizarse dentro de los quince (15) días calendario siguientes. Si una vez ajustado el plan de mejoramiento propuesto la Superintendencia advierte que no se superan en él las falencias advertidas, podrá impartir instrucciones precisas y específicas que configuren un correctivo, las cuales serán obligatorias para la entidad destinataria.

**Artículo 23. Planes de mejoramiento voluntarios.** Cuando en el curso de una investigación, el sujeto requerido o investigado formule un plan de mejoramiento que a juicio de la autoridad de inspección, vigilancia y control permita garantizar la cesación de la infracción de las normas, prever que no se incurrirá nuevamente en la infracción y repercuta igualmente de manera evidente en una mejor prestación de los servicios autorizados al vigilado, podrá aprobarlo y ordenar el archivo de la investigación.

Para lo anterior, el requerido o investigado presentará su ofrecimiento antes del vencimiento del término concedido para la presentación de descargos. Si se acepta el ofrecimiento del plan de mejoramiento, en el mismo acto administrativo por el cual se ordena el archivo de la investigación, se señalarán las condiciones mediante las cuales se verificará la continuidad del cumplimiento de las obligaciones adquiridas por los investigados.

El plan de mejoramiento de que trata el presente artículo no podrá tener una duración mayor a seis (6) meses.

**Parágrafo 1.** En los eventos de investigaciones que puedan dar lugar a la imposición de una multa en grado de falta grave o gravísima derivada del incumplimiento de los niveles de servicio, desempeño o calidad, de que tratan los numerales 2 y 3 del artículo 59 de la presente Ley, el plan de mejoramiento descrito en el presente artículo y su cumplimiento satisfactorio no darán lugar al cierre de la investigación, pero la multa que se imponga por la infracción será reducida en un sesenta por ciento (60%).

**Parágrafo 2.** El incumplimiento de las obligaciones derivadas del plan de mejoramiento cuya aceptación puso fin a la investigación, dará lugar a la máxima sanción pecuniaria prevista para la conducta o el incumplimiento de los niveles de servicio, desempeño y calidad, según corresponda, previo agotamiento del debido proceso.

**Parágrafo 3.** Lo dispuesto en el presente artículo no se aplicará en los casos de investigaciones que se adelanten por la no

formulación o adopción o por la no ejecución o ejecución defectuosa de los planes de mejoramiento preventivos o correctivos, ni en los casos de infracciones frente a las cuales, habiendo incurrido anteriormente en ellas, ya ha presentado un plan de mejoramiento que dio lugar en la ocasión anterior al archivo de la investigación.

**Artículo 24. Programas de normalización.** Los planes de mejoramiento correctivo podrán configurarse globalmente y por una sola vez como programas de normalización. En estos, las autoridades de inspección, vigilancia y control o los vigilados, previa auditoría interna, podrán identificar las infracciones que se han generalizado al interior de su organización y proponer un plan de mejoramiento transversal que responda a todas ellas y que garantice la normalización y el mejoramiento de los servicios prestados.

Si la autoridad aprueba el plan de mejoramiento, se suscribirá con el vigilado un programa de normalización cuya ejecución no podrá requerir más de tres (3) años, incluidas sus prórrogas, se suspenderán todas las investigaciones en curso por cada una de las conductas que formen parte del plan de mejoramiento o que con él se pretendan superar y, durante su ejecución, siempre que se esté dando estricto cumplimiento al programa, no se abrirán nuevas investigaciones por las conductas que forman parte del programa de mejoramiento, limitándose en estos aspectos la autoridad a la inspección, vigilancia y supervisión del cumplimiento del programa.

La suspensión de la investigación suspende el cómputo de los términos de caducidad y prescripción. Si el programa de normalización es incumplido, se reanudarán las investigaciones y se impondrán las sanciones que correspondan; en caso de cumplimiento del programa, se terminarán y archivarán las investigaciones en curso. Reanudadas las investigaciones no se podrán tener como pruebas en contra del sujeto vigilado o sujeto de sanción las recaudadas dentro de las actividades de formulación, aprobación, ejecución y seguimiento del plan de normalización empresarial, salvo las que obraban previamente en los expedientes de las investigaciones suspendidas.

**Parágrafo 1.** La Superintendencia de Transporte reglamentará en un plazo no superior a las seis (6) meses posteriores a la entrada en vigencia de esta ley, el contenido y las condiciones de ejecución, seguimiento, modificación, verificación y de terminación anticipada de los programas de normalización y de los diferentes planes de mejoramiento de que trata la presente Ley, los cuales deberán contener como mínimo la descripción de las acciones de corto, mediano y/o largo plazo que realizará el operador de la infraestructura de transporte o prestador del servicio público de transporte con el objetivo de subsanar riesgos, corregir hallazgos, atender observaciones y/o requerimientos de las autoridades competentes, para garantizar la calidad del servicio y el cumplimiento de la ley, los reglamentos y las normas técnicas, dentro del calendario de cumplimiento de cada una de las acciones.

La terminación anticipada de los programas de normalización tendrá lugar por retrasos que previsiblemente puedan comprometer la finalización del programa, sin que pueda dictarse por retrasos inferiores a los treinta (30) días calendario. Se terminarán igualmente los programas de normalización de manera anticipada cuando el sujeto no acate las instrucciones de la autoridad de inspección, vigilancia y control dictadas para subsanar irregularidades, retrasos o incumplimientos en la ejecución del programa aprobado.

Los programas de normalización no podrán incluir aspectos que comprometan de manera directa y evidente la seguridad de los usuarios, elevando el riesgo de la operación a niveles inaceptables, de conformidad con la reglamentación que para la implementación de estos programas se adopte.

**Parágrafo 2.** Los planes de mejoramiento adoptados en ejercicio de facultades de organización del transporte o de facultades de control, sin perjuicio de la coordinación y concertación con el sujeto autorizado, serán definidos con plena autonomía por la autoridad competente. Los que se pretendan desarrollar en ejercicio de las facultades de vigilancia, deberán elaborarse por el sujeto de inspección, vigilancia y control y someterse a la aprobación de la autoridad de transporte encargada de la supervisión.

## TÍTULO 2

## **RÉGIMEN GENERAL DE INFRACCIONES Y SANCIONES**

### **CAPÍTULO 1**

#### **INFRACCIONES TRANSVERSALES A LOS SUJETOS VIGILADOS Y SUJETOS DE SANCIÓN**

**Artículo 25. Visitas de inspección.** Las autoridades de inspección, vigilancia y control podrán realizar visitas de inspección y solicitar los documentos que tengan una relación de conexidad con el ejercicio de las funciones. Las solicitudes de documentos podrán incluir la solicitud de copia de la información contenida en todos los elementos tecnológicos, físicos y digitales, de las empresas. En todo caso, no podrán realizarse sin autorización judicial las actividades probatorias que de acuerdo con la Constitución y la ley están sujetas a reserva judicial, ni solicitar la entrega de documentos que no guarden una relación de conexidad con sus funciones o tengan carácter privado o reservado.

**Artículo 26. Obstrucción de las actuaciones administrativas.** Se entiende que hay obstrucción cuando se impide o dificulta la realización de las actuaciones administrativas, diligencias o la labor de los funcionarios y demás intervinientes en la actuación administrativa. Existe obstrucción, entre otras, cuando:

1. No se permita la realización de la visita de inspección o diligencia realizada dentro del marco de competencias de la autoridad de inspección, vigilancia y control.
2. Se interrumpa la visita de inspección o diligencia sin justa causa, después de iniciada.
3. No reportar oportunamente la información que le sea requerida para el ejercicio de sus competencias por la autoridades regulatorias y de inspección, vigilancia y control o no entregar la información o los documentos requeridos por estas entidades.
4. Se oponga reserva o confidencialidad de documentos para no entregarlos.
5. Se presente renuencia u obstrucción que impida la práctica de testimonios, interrogatorios u otras pruebas.
6. Se altere la documentación requerida por la entidad.
7. Se destruya, modifique, dirija, impida, oculte o falsifique elementos de prueba dentro de la actuación administrativa.

Los sujetos de inspección, vigilancia y control y los sujetos de sanción que obstruyan las actuaciones administrativas de la Superintendencia de Transporte, previo agotamiento del debido proceso y con las garantías propias del derecho de contradicción y defensa que el mismo involucra, serán sancionados con multa de cuatrocientos ochenta (480) UVB por cada mes o fracción de mes hasta que cese el incumplimiento; en cualquier caso, la sanción de multa que finalmente se imponga en los términos del presente inciso y que deba asumir el infractor por las conductas de que tratan los numerales 2 a 6 del presente artículo, no podrá ser en ninguna circunstancia superior a dos mil quinientas (2.500) UVB.

Nada de lo dispuesto en el inciso anterior será aplicable al numeral 1 del presente artículo, conducta que será sancionada con cuatro mil quinientas (4.500) UVB por evento, ni al numeral 7 del mismo, conducta que será sancionada con seis mil (6.000) UVB por cada evento.

**Artículo 27. Reforzamiento de la capacidad de control de los municipios.** Sin perjuicio de la posibilidad de adelantar convenios entre dos o más municipios o entre municipios y su departamento para el control operativo del tránsito o el transporte, con el objeto de lograr las metas de reducción del número de víctimas en siniestros viales y garantizar el cumplimiento normativo, se promoverá en todo el territorio nacional el control del cumplimiento de las normas de tránsito y transporte y el control del transporte informal e ilegal. En esta labor, deberá implementarse el uso de todos los medios técnicos y tecnológicos que permitan la detección de infracciones de tránsito y de transporte.

Para lo anterior, en los municipios que no exista organismo de tránsito, la respectiva Alcaldía interactuará directamente ante el Ministerio de Transporte y el Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT y con cualquier otra entidad que sea necesario, en todos los aspectos requeridos para el efectivo cumplimiento de sus competencias en materia de regulación y control del tránsito y el transporte en su jurisdicción.

Los municipios deberán realizar las acciones de prevención de la accidentalidad, de conformidad con las directrices que



imparta el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

**Parágrafo.** A partir de la expedición de la presente Ley, la asignación de rangos de informes de infracciones a las normas de transporte deberá ser controlada a través del Sistema RUNT. Para tal efecto, las autoridades de transporte (alcaldes distritales, municipales y áreas metropolitanas), responsables del control en el cumplimiento de las normas del transporte, diferentes a la Superintendencia de Transporte, deberán contar con un cuerpo de agentes y/o de auditores o inspectores, quienes dentro de sus funciones ejercerán actividades de detección de las infracciones a las normas del transporte y elaborarán los informes respectivos que soporten la apertura del proceso sancionatorio y su desarrollo y adoptarán la decisión que corresponda sobre el presunto infractor.

Los cuerpos de control operativo de estas entidades conocerán igualmente de la detección de infracciones de competencia de la Superintendencia de Transporte, debiendo, a través de la entidad a la que se encuentran vinculados, dar el traslado correspondiente a dicha superintendencia para los fines de sus competencias.

Los operadores del RUNT y del Sistema Integrado de Multas y Sanciones por Infracciones a las Normas de Tránsito deberán garantizar el acceso directo y la prestación de los servicios necesarios para el ejercicio de estas competencias por parte de las autoridades que no cuentan con organismos de tránsito en su jurisdicción y prestar gratuitamente el soporte y capacitación que en esta materia y para estos propósitos sean necesarias.

**Artículo 28. Reducción de la sanción.** Los sujetos de vigilancia y los sujetos de sanción que reconozcan la comisión de la infracción de transporte, cuando inicien el trámite de reconocimiento de la infracción dentro de los ocho (8) días siguientes a la notificación de la formulación de cargos, les será reducida la sanción de inmovilización o de suspensión de operaciones, autorizaciones, habilitaciones y permisos en un cincuenta por ciento (50%) y la multa en un treinta por ciento (30%), esto último siempre que el pago de la multa se realice en la forma debida dentro de los ocho (8) días siguientes a la imposición de la multa que corresponde por la infracción cometida.

La multa se reducirá en un cincuenta por ciento (50%) si el reconocimiento de la infracción ocurre durante las averiguaciones preliminares y antes de que se notifique la formulación de cargos, siempre que el pago se realice en la forma debida dentro de los ocho (8) días siguientes a la imposición de la multa que corresponde por la infracción cometida.

**Parágrafo 1.** Para efectos de acceder a la reducción de la sanción de multa, el interesado deberá manifestar a la autoridad la intención de realizar un reconocimiento de la infracción dentro de alguna de las etapas que le dan lugar, solicitando una adecuación provisional de la falta y una graduación de la sanción; la adecuación y la graduación deberá realizarse y comunicarse dentro de los treinta (30) días siguientes a la radicación de la solicitud. En la comunicación se deberá indicar igualmente al sujeto que no se encuentra obligado a declarar contra sí mismo, que la aceptación debe ser voluntaria y recomendársele que realice una diligente evaluación de sus alternativas en busca de una decisión suficientemente informada.

Comunicada la adecuación provisional y el ejercicio de graduación o dosificación de la multa, el interesado tendrá quince (15) días para realizar el reconocimiento de la infracción; vencido el término sin que el interesado se pronuncie, podrá en todo caso tener lugar la reducción de la infracción durante la averiguación preliminar, si al momento de realizarse el reconocimiento, siendo extemporáneo, la actuación aún se encuentra la etapa de que tratan el inciso 2 del presente artículo y procederá exclusivamente en el porcentaje que de acuerdo con ella corresponde.

Realizado el reconocimiento de la infracción, la autoridad emitirá el acto administrativo imponiendo la multa en los términos señalados en la adecuación y graduación provisional aceptada por el infractor, condicionado su monto al pago oportuno y señalando el total que deberá ser sufragado en caso de realizarse extemporáneamente. En todo caso, para determinar la oportunidad de la actuación y el acceso a la reducción que de conformidad con ella corresponde a partir de lo dispuesto en el presente artículo, se tendrá en cuenta la fecha en que fue efectivamente se ha realizado el pago de la multa. Si el pago fue extemporáneo, no habrá lugar al beneficio y la entidad deberá realizar el cobro del saldo que corresponda.

Si a pesar de la inicial manifestación de la intención de realizar un reconocimiento de la infracción, el reconocimiento finalmente no es formulado, la actuación deberá continuar como si nunca hubiera sido realizado, sin importar ni indagarse la causa o motivos del sujeto.

**Parágrafo 2.** La solicitud de adecuación provisional y graduación de la sanción dará lugar a una suspensión de noventa (90) días en los términos de caducidad, contados desde la fecha de radicación de la solicitud.

**Parágrafo 3.** Solo se podrá tener como un reconocimiento de la infracción el realizado por escrito ante la autoridad de inspección y vigilancia, en el que se acepte expresamente la comisión de la infracción y la adecuación y graduación provisional realizada o el pago de la multa.

En los casos de infracciones sancionables exclusivamente con multa, con el pago realizado en los tiempos señalados en los incisos 1 o 2 del presente artículo y en los términos del parágrafo 1 del mismo, se tendrá por fenecido el procedimiento administrativo sancionatorio sin que sea necesario realizar ninguna otra actuación, teniendo el pago así realizado como un reconocimiento expreso e irrevocable de la infracción.

**Parágrafo 4.** La reducción del período de la inmovilización procede cuando la misma no configura una medida preventiva y, como medida sancionatoria, se establece en un período de tiempo específico y determinado.

**Parágrafo 5.** Salvo lo dispuesto en relación con los programas de normalización, no podrá concederse ninguno de los beneficios contemplados en la presente Ley, cuando la conducta que dé lugar a la actuación implique el incumplimiento de obligaciones con usuarios del servicio, con otros actores de la industria, con propietarios o conductores, si no se acredita previamente o se garantiza suficientemente el cumplimiento de la respectiva obligación dentro del periodo indicado para realizar el pago de la multa con la reducción señalada en el presente artículo.

**Artículo 29. Sanción por infracción a las normas legales del transporte.** Las conductas de los sujetos de inspección, vigilancia y control y de los sujetos de sanción, sobre las cuales no se disponga una sanción específica y configuren un incumplimiento de lo dispuesto en las normas legales que regulan el sector transporte, incluidas aquellas normas internacionales que resulten aplicables directamente o por su incorporación en el ordenamiento jurídico colombiano, los servicios conexos y complementarios al transporte, las actividades de los organismos de apoyo al tránsito y las actividades de los sujetos de que trata el Capítulo 6 del Título 2 de este régimen, serán sancionadas con multa desde treinta (30) y hasta ciento ochenta mil (180.000) UVB, atendiendo lo dispuesto en el artículo 76 de la presente Ley.

**Artículo 30. Infracciones a la gestión.** Serán sancionados con multa de cuatrocientos ochenta (480) UVB por cada mes o fracción de mes hasta que cese el incumplimiento quienes, siendo sujetos de vigilancia o sujetos de sanción de acuerdo con la presente Ley, incurran en las siguientes infracciones:

1. No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento adoptados y aprobados por la Superintendencia de Transporte. La sanción se impondrá previo agotamiento del correspondiente procedimiento administrativo sancionatorio y no procede en el caso de los planes de mejoramiento voluntarios, cuyo incumplimiento será sancionado de conformidad con lo dispuesto en el parágrafo 2 del artículo 23 de la presente Ley.
2. No presentar un plan de mejoramiento estando obligado a hacerlo.
3. No contar con protocolos debidamente reglamentados para la atención de emergencias o de incidentes para restablecer la normalidad del tránsito, de la operación de transporte o de la infraestructura y de los servicios conexos o complementarios a cada una de ellas.
4. No ejecutar o retardar la ejecución de los protocolos de respuesta para la atención de emergencias o gestión de incidentes para el restablecimiento de la operación.
5. No realizar oportunamente los reportes de información que son exigidos reglamentariamente.
6. No actualizar la información de la empresa que lleva, reposa o a la cual hace seguimiento la autoridad de transporte

- y las autoridades de inspección vigilancia y control o no hacerlo oportunamente.
7. No suministrar la información que sea solicitada por la autoridad de transporte y de inspección, vigilancia y control y que no repose en los archivos de la entidad solicitante.
  8. Carecer, no implementar o no ejecutar el programa y sistema de mantenimiento preventivo y correctivo y un programa de revisiones periódicas de la infraestructura del transporte pública, así como de los equipos asociados directa o indirectamente a los servicios que se proporcionan en las infraestructuras.
  9. Carecer, no implementar o no ejecutar el programa y sistema de mantenimiento preventivo y correctivo y un programa de revisiones periódicas y revisiones preoperacionales para los equipos y vehículos vinculados o de cualquiera de los que se sirva para el desarrollo de su objeto sin perjuicio de la forma contractual en que adquiera su uso, en los términos y condiciones exigidos por el reglamento. De los programas y sistemas de que trata este numeral, deberán formar parte igualmente los vehículos requeridos para la configuración de los servicios proporcionados por las infraestructuras del transporte que prestan un servicio público.
  10. No disponer del Plan Estratégico de Seguridad Vial, cuando se tenga la obligación legal de tenerlo de acuerdo con lo previsto por la ley, o no adoptarlo e implementarlo dentro de dos (2) meses siguientes a la imposición de la sanción por no disponer del Plan o de la sanción por no adoptarlo dentro del término aquí señalado.
  11. No adoptar la regulación y/o ejecutar las medidas de capacitación, gestión, seguimiento y control de la conducta y hábitos del recurso humano en relación con acciones asociadas a la gestión de la seguridad vial exigidas por la regulación respectiva.
  12. No tener o no mantener vigentes las pólizas que de acuerdo con la ley y el reglamento les corresponda. Los vehículos que operen con estas pólizas vencidas o canceladas serán inmovilizados, hasta tanto las se acredite la adquisición de las mismas o la desvinculación del automotor de la operación.
  13. No contar con protocolos de control adecuados para el manejo preventivo de los riesgos a la salubridad e higiene, enfocados en la disminución o mitigación del riesgo de propagación de focos de infección.
  14. No adoptar las medidas exigidas en los instructivos que la Superintendencia haya emitido con el fin de mantener o mejorar las condiciones de seguridad en la prestación del servicio.
  15. Negarse a la prestación del servicio sin justa causa.

## **CAPÍTULO 2**

### **TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR**

#### **SECCIÓN 1**

#### **INFRACCIONES TRANSVERSALES A LOS SUJETOS VIGILADOS Y SUJETOS DE SANCIÓN EN EL TRANSPORTE TERRESTRE**

**Artículo 31. Infracciones en la operación.** Serán sancionadas con multa de trescientas noventa (390) UVB las personas naturales o jurídicas que incurran en las siguientes infracciones:

1. Permitir, facilitar, estimular, propiciar, autorizar, contratar o exigir la prestación del servicio excediendo la capacidad de pasajeros y/o carga del vehículo, la sanción se impondrá por cada evento.
2. Prestar el servicio público sin contar con las autorizaciones exigidas por la legislación y la reglamentación o con vehículos de transporte público sin su previa y debida vinculación a una empresa de transporte o excediendo el tiempo máximo de vida útil.
3. Facilitar el incumplimiento de las normas de tránsito y transporte. La multa se impondrá por cada evento en el que se haya desplegado un servicio asociado al tránsito y al transporte con incumplimiento de las normas de tránsito y transporte con la facilitación de la persona natural o jurídica. Se entenderá por evento cada requerimiento de servicios de cada uno de los usuarios.

**Artículo 32. Incumplimiento al régimen tarifario.** Quien incumpla el régimen tarifario establecido y que le viene exigido

conforme la posición jurídica que le corresponda en la relación jurídica de la que participa, independientemente del concepto que dé lugar a la tarifa reglamentariamente definida, será sancionado con multa equivalente al diez por ciento (10%) del valor del contrato suscrito o con multa de setenta y cinco (75) UVB por evento cuando el diez por ciento (10%) del valor del servicio contratado resulte, como multa, inferior a la que correspondería estimando setenta y cinco (75) UVB por evento.

Para los fines del presente artículo, el evento se configura con cada operación o servicio contratado o realizado para la movilización de cada pasajero y/o carga de un lugar a otro. Serán tantos los eventos como los pagos realizados por cada pasajero o remitente por cada uno de los servicios.

**Parágrafo.** El incumplimiento del régimen tarifario igualmente se configura cuando se exigen pagos adicionales a los usuarios por conceptos accesorios para evadir la reglamentación del techo tarifario o tarifa máxima autorizada y cuando el servicio se acompaña de otros servicios complementarios u ofrecimientos comerciales para evadir los límites reglamentarios del piso tarifario vigente, sea que estas conductas se realicen directamente, por interpuesta persona o por aliados comerciales.

**Artículo 33. Del sobrepeso.** Quien permita, facilite, estimule, propicie, autorice, exija o realice el transporte de mercancías con peso superior al que le sea autorizado será sancionado:

1. Con multa de ciento cincuenta (150) UVB cuando exceda hasta el 10% del peso bruto vehicular autorizado al vehículo.
2. Con multa de trescientos noventa (390) UVB cuando exceda entre el 10,01% y hasta el 20% del peso bruto vehicular autorizado al vehículo.
3. Con multa de setecientos cincuenta (750) UVB cuando exceda en más del 20,01% del peso bruto vehicular autorizado al vehículo.

En los casos de reincidencia, las multas a imponer por las infracciones cometidas dentro de un (1) año calendario se incrementarán cada una de ellas en un diez por ciento (10%) con respecto al valor que corresponde a la multa anterior del mismo año calendario, sin superar en diez (10) veces la que inicialmente se señala de conformidad con el porcentaje de sobrepeso. Alcanzado el valor máximo de la multa, será esta la que se imponga a las siguientes dentro del mismo año calendario.

Las reincidencias de que trata el inciso anterior solo se configuran en relación con infracciones previas dentro del mismo rango de porcentaje de sobrepeso y respecto de infracciones cometidas dentro del mismo año calendario.

**Parágrafo.** En los casos de los numerales 2 y 3 del presente artículo, para efectos de la determinación del sobrepeso efectivo y la graduación de la multa, no se tendrá en cuenta el margen de tolerancia para la configuración vehicular respectiva.

**Artículo 34. Incumplimiento de los tiempos pactados de cargue y descargue.** Los propietarios y los responsables de la operación de vehículos y equipos especializados para el cargue y descargue de la carga, las empresas de transporte, los contratantes del servicio de transporte y los operadores de las infraestructuras logísticas y portuarias, serán individualmente responsables de los perjuicios que cada uno de ellos cause a otros por los retrasos que impidan realizar el cargue y descargue de la mercancía dentro de los tiempos pactados o los definidos reglamentariamente.

El Gobierno nacional reglamentará el tiempo límite para realizar las operaciones de cargue y descargue, así como en relación con los tiempos de espera para el cargue y tiempos de espera para el descargue, y la tarifa estándar que por cada hora de retraso deberá pagar el sujeto que ha dado lugar a dicho retraso. Sin perjuicio de lo anterior, la empresa de transporte y el generador de la carga, serán solidariamente responsables frente al propietario del vehículo y al conductor por el pago de los tiempos de espera para embarque, embarque, espera para desembarque y desembarque.

**Artículo 35. Retención o inmovilización.** Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 126 de la Ley 769 de 2002, o la normas que la modifique, adicione o sustituya, las autoridades podrán realizar la retención o inmovilización de los vehículos cuando se presente cualquiera de los siguientes eventos, sin perjuicio de la aplicación de las demás sanciones a que haya lugar:

1. Cuando se compruebe que el vehículo no cumple con las condiciones de homologación establecidas por la autoridad competente, caso en el cual se ordenará la adecuación correspondiente o la cancelación de la matrícula o registro cuando la adecuación sea improcedente legal o técnicamente.
2. Cuando se trate de vehículos al servicio de empresas de transporte cuya habilitación o permiso de operación, autorización o matrícula se les haya suspendido o cancelado o a las cuales se les haya cancelado los seguros de responsabilidad exigidos reglamentariamente y no suspendan la operación de los vehículos. En todos estos casos, el vehículo y/o equipo será inmovilizado la primera vez por el término de treinta (30) días, por segunda vez por sesenta (60) días y en las siguientes ocasiones cada vez por el término de noventa (90) días. Sin embargo, si la causa que dio lugar a la inmovilización es subsanada y el vehículo es requerido para no afectar el servicio al usuario, la medida de inmovilización podrá levantarse y sustituirse por una multa de setenta y cinco (75) UVB por cada diez (10) días o fracción que estuvieran pendientes de cumplimiento dentro del período de inmovilización que le corresponda.
3. Cuando se advierta que los documentos de transporte han perdido vigencia o se carezca de estos, bien por no portarse siendo una obligación presentarlos en medio físico, no presentarlos a la autoridad que los requiere, no identificarse en los documentos exhibidos la efectiva expedición de estos por parte del sujeto encargado de realizarla, o no reflejarse en los registros oficiales digitales cuando puedan ser consultados en la vía.  
La inmovilización no procederá en el transporte de pasajeros si el presunto infractor acepta la comisión de la infracción y se puede establecer en el sitio que la empresa efectivamente se encuentra autorizada para la prestación del servicio que se está ejecutando; en este caso, se impondrá exclusivamente al conductor la multa que corresponde por la infracción que se configura por realizar operaciones de transporte sin los documentos de transporte que exige el reglamento, incrementada en un veinte por ciento (20%), sin efectuar la inmovilización, salvo que se trate de los seguros que deben amparar la operación, circunstancia que dará en todo caso lugar a la inmovilización hasta tanto se subsane la irregularidad.
4. Cuando se compruebe la alteración, modificación o enmendadura de los documentos de transporte o la carencia de los soportes de los documentos de transporte y sólo por el tiempo requerido para clarificar los hechos.
5. Cuando se detecte que el equipo es utilizado para el transporte de mercancías o elementos presuntamente ilegales, evento en el cual la situación deberá ponerse en conocimiento de las autoridades competentes y se pondrá a disposición de estas el equipo o vehículo y tales géneros.
6. Cuando se compruebe que con el equipo se presta un servicio no autorizado, en este caso el vehículo y/o equipo será inmovilizado la primera vez por el término de treinta (30) días, la segunda vez por sesenta (60) días y en las siguientes ocasiones cada vez por el término de noventa (90) días.
7. Cuando se compruebe que con el vehículo se presta un servicio informal o ilegal de transporte, en este caso el vehículo y/o equipo será inmovilizado la primera vez por el término de sesenta (60) días, la segunda vez por noventa (90) días y en las siguientes ocasiones cada vez por el término de ciento veinte (120) días.
8. Cuando se compruebe que el equipo no reúne las condiciones técnico-mecánicas requeridas para su operación, hasta tanto se subsanen las causas que dieron origen a la medida.
9. Cuando se compruebe que la carga excede los límites de dimensiones, peso permitidos por el reglamento. Siempre que las condiciones de la infraestructura lo permitan sin generar una afectación a la capacidad de operación de la infraestructura o a la seguridad de los actores, la autoridad de control operativo deberá permitir el trasbordo de la carga a otro vehículo para superar la causa de la inmovilización; si el trasbordo no logra realizarse en el sitio y dentro del plazo reglamentariamente definido, el vehículo será inmovilizado por un término de cinco (5) días. El trasbordo podrá en todo caso realizarse en cualquier otro momento, incluso durante la inmovilización, pero realizado fuera del plazo la inmovilización deberá cumplirse.
10. Cuando se compruebe la prestación del servicio público de transporte con un vehículo y/o equipo en una modalidad para la cual no está homologado; caso en el cual el vehículo y/o equipo será inmovilizado la primera vez por el término de dos (2) meses, la segunda vez por cuatro (4) meses y en las siguientes ocasiones cada vez por el término de seis (6) meses.
11. Cuando el vehículo sea destinado a la prestación del servicio público directamente por su propietario o conductor y no por la empresa legalmente autorizada, salvo en los casos en que la ley o el reglamento autoriza la prestación directa del servicio por parte del propietario. En estos casos, estando el vehículo vinculado a una empresa de transporte,

las sanciones procederán contra el propietario del vehículo y no contra la empresa de transporte, la cual podrá optar por solicitar y siendo así se le autorizará la desvinculación del vehículo, si ésta previamente ha notificado a la autoridad de tránsito y a la de transporte de la jurisdicción la conducta del propietario o conductor en este sentido desplegada.

12. Cuando se detecte que el equipo es utilizado para el transporte de mercancías presuntamente de contrabando. En estos eventos, surtida la inmovilización se deberá dejar el equipo a disposición de la administración aduanera para que adelante los procedimientos de su competencia.
13. Cuando se detecte que el equipo es utilizado para el transporte irregular de narcóticos o de sus componentes, caso en el cual deberá ponerse a disposición de la autoridad judicial competente en forma inmediata, quien decidirá sobre su devolución.

**Parágrafo 1.** El procedimiento para llevar a cabo la inmovilización o retención de equipos de transporte terrestre automotor será el previsto por el Código Nacional de Tránsito.

**Parágrafo 2.** En la actuación adelantada para la inmovilización de equipos de transporte de pasajeros se deberá garantizar las medidas de seguridad para estos últimos, así como su traslado al centro poblado más cercano en el cual se ofrezcan servicios que les permitan continuar con su viaje.

**Parágrafo 3.** La inmovilización terminará una vez desaparezcan los motivos que dieron lugar a ésta o se resuelva la situación administrativa o judicial que la generó, salvo en los casos en que se estipula por la norma su específica duración.

**Artículo 36. Prohibición de derivación en terceros de las consecuencias de la infracción.** Para garantizar el cumplimiento de los fines de la sanción, no se podrá directa o indirectamente por acuerdo entre las partes trasladarse los efectos de la sanción a un sujeto diferente del que corresponde de conformidad con la presente Ley. Cualquier estipulación en contrario entre las partes se tendrá por no escrita.

## **SECCIÓN 2**

### **SANCIONES APLICABLES A LAS EMPRESAS DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE**

**Artículo 37.** Serán sancionadas con multa de treinta (30) UVB las empresas de servicio público de transporte terrestre de las diferentes modalidades de transporte que incurran en las siguientes infracciones:

1. No informar a la autoridad de transporte competente los cambios de sede o de domicilio principal.
2. No presentar oportunamente el reporte mensual de infractores.
3. No poner a disposición de los usuarios los medios idóneos para la radicación de peticiones, quejas o reclamos, así como no responder las peticiones, quejas o reclamos de los usuarios dentro de los plazos establecidos por el CPACA o no disponer de los mecanismos necesarios para ello.
4. No suministrar a los usuarios la información que, de conformidad con la reglamentación de transporte y con los derechos de los consumidores, le corresponde suministrar.
5. No adoptar mecanismos para atender las peticiones, quejas o reclamos de los usuarios dentro de los dos (2) meses siguientes a la sanción por no disponer de estos mecanismos o la sanción por no adoptarlos dentro de los términos aquí establecidos.
6. No informar a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente cualquier cambio que se realice en el contrato social o solidario, incluyendo los cambios en el tipo societario, la estructura organizacional y en la razón social.
7. Incumplir la legislación y los reglamentos de accesibilidad universal para personas en situación de discapacidad o, una vez impuesta la sanción, no subsanar el incumplimiento en el plazo señalado por la autoridad de transporte. La multa procederá por evento y se entiende por tal cada una de las infracciones a cada una de las condiciones exigidas por cada uno de los reglamentos, sea que se refiera a las condiciones de los vehículos, de la

- infraestructura, de la información o de la oferta.
8. Permitir, tolerar, beneficiarse o no controlar el ascenso y descenso de pasajeros de los vehículos mediante los cuales desarrolla su actividad transportadora, en lugares no autorizados por las autoridades competentes.
  9. No cancelar oportunamente la tasa, tarifa o precio por el uso de las infraestructuras de transporte y de los servicios conexos estando obligado.
  10. Exigir documentos adicionales a los establecidos en la ley para el trámite de los documentos de transporte o para la expedición cuando a ella corresponde como requisito de la operación de transporte.
  11. No responder oportunamente las peticiones de información que sobre la ejecución del contrato de vinculación eleve la otra parte contractual de dicha relación negocial.
  12. No gestionar, obtener o suministrar oportunamente los documentos de transporte cuando la persona que junto con la empresa de transporte suscribe el contrato de vinculación haya hecho llegar a la empresa la documentación requerida para dicho trámite dentro de los términos legales o reglamentarios.
  13. Extender los documentos de transporte que a la empresa corresponde expedir sin asegurarse de que el vehículo porta los distintivos, señales o elementos de identificación, de información, de imagen y de seguridad que exigen los reglamentos y, en los asociados a operaciones de transporte concretas, como es el caso de la planilla de viaje ocasional, la tarjeta de control, la planilla de despacho, el Formato Único de Extracto de Contrato (FUEC), Manifiesto de Carga, entre otros, sin la verificación de que el conductor cumple con los requisitos exigidos legal y reglamentariamente para asumir la labor de conducción que se presta a ejecutar.
  14. Exigir sumas de dinero por conceptos de gestión, tramitación y/o expedición de documentos de transporte, paz y salvo, vinculación y desvinculación de los vehículos.
  15. Negarse sin justa causa a prestar el servicio público de transporte cuando reglamentariamente, para la modalidad de transporte, sea obligatorio.

**Parágrafo 1.** Si durante la investigación administrativa la empresa de transporte logra demostrar que renovó oportunamente los documentos de transporte, la sanción de que trata el numeral 6 del presente artículo será impuesta al conductor del vehículo que opera sin ellos.

**Parágrafo 2.** La empresa de transporte podrá optar por una flota de reserva inferior a la determinada en su capacidad transportadora máxima. En estos casos, sin perjuicio de las sanciones que corresponden de conformidad con lo establecido en el numeral 6 del presente artículo y el numeral 17 del artículo 40 de la presente Ley, no habrá lugar a la aplicación de la sanción de que trata el numeral 14 del presente artículo.

Será en todo caso responsable del cumplimiento de los niveles de servicio, desempeño y calidad definidos para los servicios que le han sido autorizados.

**Artículo 38.** Serán sancionadas con multa de sesenta (60) UVB las empresas de servicio público de transporte terrestre de las diferentes modalidades de transporte que incurran en las siguientes infracciones:

1. No contar con el libro de revisión y mantenimiento por cada vehículo automotor en la plataforma digital de los sistemas de vigilancia de la Superintendencia de Transporte, que contenga, además de los elementos de identificación, las características del vehículo y toda la información de éste y de sus condiciones de operación relevantes en la determinación del contenido y alcance del programa de mantenimiento que se realizará al mismo, junto con el respectivo cronograma de actividades de revisión y mantenimiento, así como las fechas de revisión, las intervenciones preventivas, las reparaciones efectuadas, los reportes de incidentes, las inspecciones control y seguimiento y demás requisitos definidos por el reglamento, por cada uno de los equipos que, independientemente de la forma de vinculación o de las condiciones del convenio empresarial, se incluyan o proyecten incluir en la operación de transporte para la prestación de los servicios autorizados a la empresa por un período superior a seis (6) meses.  
Hasta tanto se reglamenten las condiciones de implementación del módulo correspondiente en el Sistema de Vigilancia, se continuará exigiendo los registros físicos de las revisiones y mantenimientos realizados a los vehículos.

Al registro tendrán acceso las autoridades territoriales para los fines de sus competencias.

2. No reconstruir o abrir un libro de revisión y mantenimiento para cada vehículo dentro de los treinta (30) días siguientes a la imposición de la sanción por no contar con éste o de la sanción por no reconstruir o abrir un libro de revisión y mantenimiento.
3. Tachar, enmendar, borrar o alterar la información del libro de revisión y mantenimiento. Cualquier corrección que se requiera deberá realizarse mediante la anotación de las observaciones correspondientes.
4. No realizar los ejercicios de planificación, no formular y documentar las estrategias o no implementar las líneas de acción para el cumplimiento de los servicios de transporte autorizados y/o contratados o hacerlo en condiciones que contravengan lo exigido por el reglamento.
5. No realizar los ejercicios de planificación, no formular y documentar las estrategias o no implementar las líneas de acción para el cumplimiento de los servicios de transporte autorizados y/o contratados o no ajustar estos procesos y su documentación a lo exigido por el reglamento dentro de los dos (2) meses siguientes a la imposición de la sanción por no realizar o a la sanción por no ajustarlos en los tiempos aquí indicados.
6. Incluir en su operación de transporte un vehículo sin que éste porte los distintivos, señales o elementos de identificación, de información, de imagen o los aditamentos, tecnologías, componentes o accesorios de prevención y/o de seguridad que exigen los reglamentos oficiales y técnicos adoptados o cuyas condiciones de homologación o sistemas de seguridad activa y pasiva hayan sido alterados. Si la conducta puede tenerse como una de las causas de un siniestro, incidente o accidente o de sus consecuencias y en éste se han producido lesiones, la sanción aplicable será de setecientos cincuenta (750) UVB, sin perjuicio de las demás responsabilidades civiles, penales y administrativas derivadas de los hechos que tuvieron lugar.
7. Realizar operaciones de transporte sin los documentos de transporte que exige el reglamento, con estos vencidos o sin que los portados evidencien la efectiva expedición por parte del sujeto o entidad encargada de la misma.
8. No hacer uso en su actividad transportadora de las infraestructuras de transporte y/o de los servicios conexos al transporte que éstas brindan, cuando su uso sea exigido por la reglamentación como condición operacional de los servicios autorizados. El evento se configura por cada vehículo que no haga uso de la infraestructura y/o servicio estando obligado reglamentariamente a hacerlo.
9. Incumplir los manuales de operación de las infraestructuras de transporte y/o de los servicios conexos al transporte que éstas brindan en los elementos que pueden dar lugar a la afectación del servicio en sus componentes de oportunidad, calidad, seguridad y acceso. La multa de que trata el presente numeral se impondrá por evento y sin perjuicio de la multa contractual que proceda directamente por el operador de los servicios o las infraestructuras de conformidad con lo determinado en los contratos que se suscriban para el acceso a sus servicios conexos.
10. No reportar a la autoridad de inspección, vigilancia y control correspondiente la información, los soportes y/o los formatos que den cuenta de la realización oportuna de los ejercicios de planificación, de la formulación y documentación de las estrategias o de la implementación de las líneas de acción para el cumplimiento de los servicios de transporte autorizados y/o contratados en los tiempos, en la forma y en los formatos exigidos por la reglamentación.
11. Despachar servicios en rutas o por recorridos no autorizados. La sanción se impondrá por evento, entendiéndose por tal cada vehículo que haya sido despachado en la ruta o por el recorrido no autorizado.
12. Expedir documentos de transporte sin que se reúnan las condiciones exigidas por el reglamento o careciendo de los soportes que el mismo requiere.
13. Incumplir con las condiciones operacionales del servicio exigidas dentro del acto de autorización como características de la oferta y/o asociadas, como actividades requeridas a la empresa, a las herramientas y estrategias para garantizar el nivel de servicio y el acceso de los usuarios, siempre que la conducta no sea objeto de una sanción específica.
14. No integrarse técnica, operacional y/o tarifariamente a otros servicios y modalidades de transporte cuando la autoridad en sus decisiones de organización de la oferta así lo exija.
15. No integrarse técnica, operacional y/o tarifariamente a otros servicios y modalidades de transporte dentro de los treinta (30) días siguientes a la imposición de la sanción por no integrarse técnica, operacional y/o tarifariamente. En todos estos casos, la sanción se considerará agravada por la reincidencia en los términos del artículo 52 de la presente Ley para efectos de establecer el valor de la multa.



**Artículo 39.** Serán sancionadas con multa de trescientas noventa (390) UVB las empresas de servicio público de transporte terrestre de las diferentes modalidades de transporte que incurran en las siguientes infracciones:

1. Permitir la prestación del servicio público de transporte en vehículos que no tengan en perfecto funcionamiento sus frenos, sistema de dirección, sin un adecuado estado de las llantas conforme lo exigido reglamentariamente o, en entre las dieciocho (18) horas y las seis (6) horas del día siguiente, con desperfectos o fallas en el funcionamiento del conjunto óptico y las luces exteriores.
2. No desarrollar, a través de las entidades autorizadas, los programas de medicina preventiva y capacitación del personal establecidos por el Ministerio de Transporte.
3. Suscribir el contrato de vinculación de equipos desconociendo los parámetros legales y los reglamentarios establecidos por el Gobierno nacional para cada modalidad de transporte o no ajustar el contenido de la totalidad de los contratos de vinculación a los parámetros legales y reglamentarios dentro de los seis (6) meses siguientes a la imposición de la sanción por desconocer los parámetros o la sanción por no ajustarlos dentro del plazo aquí indicado.
4. Propiciar o permitir actos de corrupción en la elaboración y/o ejecución de la planificación, programación y ejecución de los servicios.
5. Permitir, autorizar o propiciar cobros adicionales, extralegales o ilegales a usuarios del servicio, a la persona natural o jurídica que ha convenido con la empresa la vinculación del vehículo y/o a sus conductores. Se consideran cobros ilegales los que se exigen o realizan en incumplimiento de la regulación económica sectorial o los que se tienen por efecto de la simple intermediación.
6. Utilizar, permitir, patrocinar, tolerar, practicar o beneficiarse del pregoneo o actos similares y emplear sistemas o mecanismos que limiten la libertad del usuario para elegir la empresa transportadora de su preferencia o que afecte o altere la calidad del servicio.
7. Realizar operaciones de transporte en vehículos que no estén matriculados en el servicio público, salvo autorización expresa de la autoridad competente.
8. Negarse a incluir en el plan de rodamiento, en la programación de despachos, en la estrategia operacional para el cumplimiento de servicios contratados o negarse a despachar los vehículos adscritos a su actividad transportadora que cuenten con los documentos de transporte exigidos, acrediten las condiciones técnico-mecánicas requeridas y se hayan sometido a los mantenimientos y las revisiones necesarias de conformidad con el reglamento.
9. No contar con un programa de reposición o tenerlo en condiciones que contravengan las disposiciones legales y reglamentarias.
10. No ajustar el contenido de los programas de reposición a las condiciones normativas dentro de los seis (6) meses siguientes a la imposición de la sanción por no contar con el programa o tenerlo en condiciones que contravengan las disposiciones legales y reglamentarias dentro del plazo aquí indicado.
11. No tener reglamentado el fondo de reposición o tenerlo reglamentado en condiciones que contravengan las disposiciones legales y reglamentarias.
12. No adoptar el reglamento del fondo de reposición o no ajustar su contenido a las condiciones normativas dentro de los seis (6) meses siguientes a la imposición de la sanción por no tener reglamentado el fondo o a la sanción por tenerlo reglamentado en condiciones que contravengan las disposiciones legales y reglamentarias dentro del plazo aquí indicado.
13. No realizar oportunamente los aportes al Fondo de Reposición, cuando la implementación de dicho Fondo sea una exigencia legal o reglamentaria.
14. Permitir que el conductor aprovisione combustible o intervenga mecánica o eléctricamente el vehículo con pasajeros en su interior.
15. Incumplir con las condiciones técnicas y operacionales del servicio exigidas dentro del acto de autorización como condiciones dirigidas a garantizar la seguridad de los usuarios y de los terceros actores viales y/o asociadas, como actividades, herramientas y estrategias para garantizar la seguridad, siempre que la conducta no sea objeto de una sanción específica.
16. No ejecutar los protocolos exigidos por la reglamentación aplicable o, a falta de éstos, los adoptados por la empresa para la atención de emergencias o de incidentes para restablecer la normalidad del tránsito y/o la operación de

transporte. La infracción de que trata el presente numeral aplicará exclusivamente en los casos en los que los hechos se configuran sin proyectarse en el tiempo; en los casos en que la no ejecución respecto de un mismo evento sea una conducta que se prolonga en el tiempo, configurándose la omisión como continuada en el tiempo, tendrá lugar la sanción de que trata el numeral 4 del artículo 30 de la presente Ley.

17. Encontrarse vehículos adscritos a su actividad transportadora estacionados en lugares que impidan el ingreso a centros logísticos, puertos o en sitios no permitidos o prohibidos, sin perjuicio de las sanciones que al conductor correspondan.

**Artículo 40.** Serán sancionadas con multa de setecientos cincuenta (750) UVB las empresas de servicio público de transporte terrestre de las diferentes modalidades de transporte que incurran en las siguientes infracciones:

1. Exigir u obligar a los propietarios de los vehículos vinculados a la empresa a comprar acciones de la empresa o sus filiales.
2. Obstruir la desvinculación de vehículos o el cambio de empresa por razones que puedan ser clasificadas como contingencias contables.
3. Permitir la prestación del servicio en vehículos no homologados por el Ministerio de Transporte, o quien haga sus veces, o en vehículos cuyas características hayan sido modificadas en incumplimiento de las normas técnicas que las regulan.
4. Permitir la operación de vehículos excediendo su capacidad de pasajeros.
5. Permitir la prestación del servicio sin las necesarias condiciones de seguridad de los pasajeros y/o la carga o en incumplimiento de las condiciones técnicas y operacionales ordinarias o particulares exigidas por la reglamentación para atender a las condiciones del pasajero o la naturaleza y características de la carga.
6. Permitir la operación de los equipos por personas sin licencia de conducción, sin la licencia requerida para el tipo de vehículo que se opera o con licencia de conducción vencida, suspendida o cancelada.
7. Incumplir las obligaciones que le correspondan de conformidad con la legislación y los reglamentos de transporte y laborales en relación con la contratación, la afiliación al Sistema de Seguridad Social Integral y demás prestaciones del personal de que se sirva para el desarrollo de su objeto. La sanción se impondrá sin perjuicio de las consecuencias que las conductas puedan generar de conformidad con la legislación laboral.
8. Permitir la prestación del servicio en vehículos conducidos por personas que hayan consumido alcohol o bajo efectos de sustancias psicoactivas.
9. Negarse a prestar el servicio a personas en situación de discapacidad o movilidad reducida.
10. Administrar, gestionar o destinar los recursos del programa o del fondo de reposición contraviniendo las normas legales y reglamentarias y así como el reglamento del fondo respectivo.
11. No implementar un programa y sistema de mantenimiento preventivo y correctivo y un programa de revisiones periódicas y revisiones preoperacionales para los vehículos vinculados, en los términos y condiciones exigidos por el reglamento.
12. No implementar y/o integrar en su operación los soportes técnicos y tecnológicos exigidos en los actos de autorización o en la reglamentación de la modalidad de transporte para el desarrollo de sus procesos y para la operación de los servicios.
13. No integrarse o no reportar información a los sistemas tecnológicos que para la planeación y control del servicio desarrolle la autoridad competente o a aquellos desarrollados para la gestión de la operación, la información a los usuarios y/o para el recaudo de la contraprestación por los servicios cuando sean exigidos reglamentariamente.
14. Reflejar en los indicadores de desempeño operacionales una disminución injustificada del servicio autorizado en más de un cincuenta por ciento (50%) en un trimestre del año calendario.
15. No relevar en forma inmediata al conductor que en las pruebas de alcoholimetría se le detecta alcohol en la sangre, o en ejecución de cualquiera de las actividades de los programas de seguridad, le sea detectada cualquier otra sustancia, estado de salud o condición que comprometa su capacidad para desarrollar su labor.
16. Tener vinculados a su parque automotor, por un período superior a dos (2) meses, un número de vehículos inferior al señalado como capacidad transportadora mínima, en los casos en que ésta es definida en el acto de autorización de servicios o contractualmente y siempre que los términos reglamentarios de estructuración de la oferta, que dentro del proceso de autorización de servicios corresponde adelantar de acuerdo con la modalidad de transporte respectiva, permitan documentalmente afirmar que la conducta implica una desatención de las necesidades del

transporte que se dirijan a satisfacer con la asignación de servicios; salvo que se encuentre dentro de los plazos para vincular los equipos concedidos en los actos de autorización de servicios o de asignación de capacidad transportadora.

Si dentro de los seis (6) meses siguientes a la imposición de sanción de que trata el presente numeral no se realiza la vinculación de los vehículos que resulten necesarios para garantizar la disponibilidad de una flota equivalente a la establecida como capacidad transportadora mínima, procederá la cancelación parcial de permisos de operación, reduciendo la capacidad transportadora mínima en el número de unidades faltantes y disponiendo correlativamente sobre la capacidad máxima en función de sus límites reglamentarios.

**Artículo 41. Prohibición de cobros de intermediación.** Las empresas de servicio público de transporte terrestre no podrán en ningún caso generar cobros u obtener de propietarios, poseedores, tenedores, conductores y terceros en general, ingresos que puedan directa o indirectamente atribuirse a un ejercicio de intermediación de la empresa en la adquisición de los insumos o servicios necesarios para el desarrollo de las operaciones de transporte.

Quien incumpla esta prohibición será sancionado con multa equivalente al doscientos por ciento (200%) del ingreso bruto percibido atribuible directa o indirectamente a la intermediación o, con multa de setenta y cinco (75) UVB por evento cuando el doscientos por ciento (200%) indicado resulte inferior a la que correspondería aplicando setenta y cinco (75) UVB por evento.

Para los fines del presente artículo, el evento está configurado por el cobro a una persona natural o jurídica y serán tantos eventos como tantas hayan sido las personas naturales o jurídicas a las que se haya realizado el cobro.

**Parágrafo.** No se configura intermediación cuando la empresa es directamente la que suministra y provee los insumos y/o servicios necesarios para el desarrollo de las operaciones de transporte, siendo de ella directamente de quien se adquieren por parte del propietario.

En ningún caso podrá la empresa exigir que los bienes y servicios se adquieran directamente a ella, cuando su valor, consideradas las condiciones de calidad, rendimiento y durabilidad del bien o servicio suministrado, no sea inferior al menor precio que se pueda lograr dentro del mercado al detal del bien o servicio.

**Artículo 42.** Las infracciones y sanciones de las empresas de transporte serán igualmente aplicables a los particulares, personas naturales y jurídicas que estén autorizados para prestar el servicio público o privado de transporte directamente, sin la constitución como empresa de transporte y/o en vehículos particulares.

**Artículo 43. Suspensión de autorizaciones.** La suspensión de autorizaciones, licencias, registros, habilitaciones, permisos de operación, rutas o servicios de las empresas de transporte terrestre se establecerá hasta por el término de tres (3) meses y procederá cuando dentro de la oportunidad señalada no se acrediten las condiciones exigidas para mejorar la seguridad en la prestación del servicio o en la actividad de que se trate.

**Parágrafo.** Para efectos de garantizar la continuidad del servicio de transporte, la autoridad competente, para la organización del servicio en la jurisdicción, podrá autorizar temporalmente a otras empresas la prestación de los servicios afectados con la medida de suspensión de que trata el presente artículo.

Lo anterior sin perjuicio de otras causales que dan lugar a la expedición de permisos especiales y transitorios, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 20 de la Ley 336 de 1996 o la norma que la modifique, adicione o sustituya.

**Artículo 44. Cancelación de autorizaciones.** La cancelación de autorizaciones, licencias, registros, habilitaciones, permisos de operación, rutas o servicios de las empresas de transporte terrestre procederá en los siguientes casos:

1. No implementar un programa y sistema de mantenimiento preventivo y correctivo y un programa de revisiones periódicas y revisiones preoperacionales para los vehículos vinculados dentro de los tres (3) meses siguientes a la imposición de la sanción por no haberlo implementado.
2. No formular y presentar un plan de mejoramiento dentro del plazo señalado por la autoridad de inspección, vigilancia

y control, cuando éste se le exija como consecuencia del incumplimiento en el indicador operacional de cumplimiento normativo.

3. No estructurar e implementar un programa de reposición de equipos y un Fondo de Reposición dentro de los dos (2) años siguientes a la imposición de la sanción por no tener el programa y el fondo estructurado e implementado.
4. No iniciar la prestación del servicio en el término señalado en el acto administrativo de autorización de servicios o dentro de los seis (6) meses siguientes a su firmeza cuando en el mismo no se establezca plazo.
5. Reflejar en los indicadores operacionales una disminución injustificada del servicio autorizado en más de un cincuenta por ciento (50%) en dos (2) trimestres consecutivos del año calendario o en dos (2) trimestres no consecutivos dentro de un período de dos (2) años calendario.
6. No implementar y/o integrar en su operación los soportes técnicos y tecnológicos exigidos en los actos de autorización o en la reglamentación para el desarrollo de sus procesos y para la operación de los servicios, dentro de los cuatro (4) meses siguientes a la imposición de la sanción por no tenerlos implementados o no haberlos integrado a su operación.
7. No integrarse física, operacional y/o tarifariamente con otros servicios o modalidades de transporte en incumplimiento de las decisiones de organización del servicio adoptadas por la autoridad de organización del transporte.
8. No integrarse a los sistemas tecnológicos de información que para la planeación y control del servicio desarrolle la autoridad competente o a aquellos desarrollados para la gestión de la operación, la información a los usuarios y/o para el recaudo de la contraprestación por los servicios dentro de los seis (6) meses siguientes a la imposición de la sanción por no tenerlos implementados o no haberlos integrado a su operación.
9. Cuando se altere o impida el registro o acceso a la información recopilada, gestionada, administrada o almacenada en los Sistemas Inteligentes de Transporte - ITS.
10. Cuando se compruebe por parte de la autoridad de transporte competente que las condiciones de organización, operación, técnicas, de seguridad, financieras, que dieron origen a su otorgamiento no corresponden a la realidad, una vez vencido el término que se le conceda para superar las deficiencias presentadas, el cual no podrá ser inferior a tres (3) meses.
11. Cuando en la persona jurídica titular de la empresa de transporte concorra cualquiera de las causales de disolución contempladas en la ley o en sus estatutos.
12. Cuando se produzca la alteración o suspensión total o parcial del servicio como elemento componente de los procesos relacionados con el establecimiento de tarifas o, en general, cuando la alteración o suspensión actúe como factor perturbador del orden público, siempre que las causas de la alteración o suspensión sean atribuibles al beneficiario de la habilitación.
13. Cuando dentro de los tres (3) años anteriores a aquel en que se inicie la investigación que pudiese concluir con la medida de suspensión se haya decretado la suspensión en dos (2) oportunidades.
14. Cuando el sujeto autorizado celebra o ejecuta acto alguno que implica que la actividad transportadora se desarrolle por persona diferente o sin su participación, salvo en los casos de encargos a terceros de la conducción o convenios de colaboración empresarial debidamente autorizados.
15. En todos los demás casos en que se considere, motivadamente, que la infracción presenta signos de agravación en relación con las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que se produjo, teniendo en cuenta los efectos nocivos ocasionados a los usuarios y a la comunidad.

**Artículo 45.** En todos aquellos casos en que la sanción de suspensión o cancelación de las autorizaciones, licencias, registros, habilitaciones, permisos de operación, rutas o servicios puedan afectar gravemente la prestación del servicio público de transporte en detrimento de la comunidad, se preferirá, por una (1) sola vez, la imposición de multa equivalente al cincuenta por ciento (50%) de la máxima que tendía lugar por el incumplimiento de los niveles de servicio, desempeño y calidad.

En todo caso, cuando se proceda efectivamente a la suspensión o cancelación de las autorizaciones, licencias, registros, habilitaciones, permisos de operación, rutas o servicios para precaver afectaciones, la autoridad competente para la organización del transporte en la jurisdicción podrá autorizar hasta por dos (2) años a otras empresas provisionalmente la prestación de los servicios que podrían verse interrumpidos con la medida o diferir por un período similar los efectos de las

decisiones de cancelación hasta tanto se realicen los procesos de selección del nuevo operador, siempre que no se encuentre en riesgo la seguridad de los usuarios y la interrupción del servicio comprometa el principio de acceso al servicio.

**Artículo 46. Sanciones a los operadores conformados por convenio de colaboración empresarial.** Cuando las empresas de transporte conformen operadores y/o administradores de sistemas o subsistemas de rutas, los operadores así conformados se tendrán como empresas de transporte para los efectos de la presente Ley. Sin embargo, cuando la sanción a imponer consista en la cancelación de autorizaciones, licencias, registros, habilitaciones, permisos de operación, rutas o servicios, solo será procedente respecto del operador unificado, imponiéndose la cancelación de la autorización de operar unificadamente, mientras que la cancelación de autorizaciones, licencias, registros, habilitaciones, permisos de operación, rutas o servicios de las empresas que los conformaron solo procederá si a ellas directamente es atribuible la conducta que da lugar a la sanción.

Los operadores habilitados para la prestación del servicio público en los diferentes sistemas de transporte son empresas de transporte y se encuentran sujetos como tal al régimen de sanciones de que trata la presente Ley, sin perjuicio de las sanciones que le correspondan de conformidad con el régimen legal y reglamentario de la contratación de la administración pública.

### SECCIÓN 3

#### SANCIONES APLICABLES A LOS SUJETOS VINCULADOS A LAS EMPRESAS DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE

**Artículo 47.** Serán sancionados con multa de cuarenta y cinco (45) UVB los propietarios de vehículos de servicio público de transporte terrestre de las diferentes modalidades de transporte o, en los casos en que el propietario acredite el desprendimiento del uso y goce del automotor, la persona natural o jurídica que junto con la empresa ha suscrito el contrato de vinculación, que incurran en las siguientes infracciones:

1. Incumplir con la programación del vehículo en más de un treinta por ciento (30%) de los despachos que le corresponden en un (1) trimestre del año calendario de conformidad con el plan de rodamiento o la estrategia operacional para el cumplimiento de servicios contratados, según corresponda reglamentariamente, cuando el incumplimiento se deba a su negativa para presentar el vehículo al servicio de la empresa o a su presentación en condiciones no aptas para incluirlo en la operación de transporte. Cuando el incumplimiento se constate en dos (2) trimestres consecutivos del año calendario o en dos (2) trimestres no consecutivos dentro de un período de dos (2) años calendario, se terminará automáticamente el contrato de vinculación por imperio de la Ley y el vehículo será desvinculado administrativamente en forma oficiosa por la autoridad de transporte o a solicitud de cualquiera de las partes interesadas. La desvinculación oficiosa procederá cuando la autoridad de transporte, a través de los Sistemas Inteligentes de Transporte - ITS, tenga acceso directo y permanente a la información operacional.
2. Destinar el vehículo de servicio público vinculado a una empresa a la prestación del servicio de manera directa, sin intervención de la empresa o en contra de las instrucciones de ésta, cuando la reglamentación no lo autoriza para el efecto expresamente. A la investigación que se apertura en contra de la empresa por las operaciones de transporte desarrolladas sin los documentos de transporte exigidos por la reglamentación, se deberá vincular al propietario del vehículo para verificar si los hechos constituyen una infracción de la empresa o configuran la infracción del propietario de que trata este numeral.

**Parágrafo.** En los casos en que el propietario del vehículo destine el vehículo de servicio público vinculado a una empresa a la prestación del servicio de manera directa, sin intervención de la empresa o en contra de las instrucciones de ésta, además de la infracción que por esta conducta le corresponde, le serán a estos y no a las empresas aplicables todos las multas por las infracciones que a las empresas corresponden en los aspectos operacionales de la actividad transportadora, salvo que configuren simultáneamente una infracción de tránsito. Estas últimas serán sancionadas exclusivamente de conformidad con lo dispuesto en el Código de Tránsito.

La reincidencia del propietario dentro de un (1) semestre del año calendario en la prestación directa del servicio sin la autorización de la autoridad de transporte competente, sin intervención de la empresa o en contra de las instrucciones de ésta, conllevará la terminación automática del contrato de vinculación por imperio de la Ley y el vehículo será desvinculado administrativamente en forma oficiosa por la autoridad de transporte o a solicitud de cualquiera de las partes interesadas. La reincidencia en la conducta puede ser establecida por la empresa directamente mediante los medios probatorios establecidos en el Código General del Proceso y no requiere de la imposición de la sanción que a esta conducta corresponde, no obstante proceder sin perjuicio de esta.

**Artículo 48.** Serán sancionados con multa de noventa (90) UVB los propietarios de vehículos de servicio público de transporte terrestre de las diferentes modalidades de transporte o, en los casos en que el propietario acredite el desprendimiento del uso y goce del automotor, la persona natural o jurídica que junto con la empresa ha suscrito el contrato de vinculación, que incurran en las siguientes infracciones:

1. Retirar del vehículo los distintivos, señales o elementos de identificación, información y de seguridad que exigen los reglamentos, sin que el vehículo hubiera sido desvinculado de la empresa o de la operación de transporte que exige dichos elementos.
2. No someter el vehículo al programa de mantenimiento adoptado por la empresa o a las revisiones preventivas y/o preoperativas que la misma exija en cumplimiento de la reglamentación expedida por el Gobierno nacional.
3. Negarse a permitir o posibilitar el uso del vehículo automotor en la actividad transportadora autorizada a la empresa a pesar del requerimiento expreso formulado por ésta.
4. Retirar el vehículo de la operación de transporte como mecanismo de presión durante la negociación con la empresa o durante los procesos de concertación con las autoridades.
5. Presentar para la operación de transporte un vehículo no homologado por el Ministerio de Transporte, o quien haga sus veces, o un vehículo cuyas características hayan sido modificadas en incumplimiento de las normas técnicas que las regulan, cuando la empresa no haya tenido conocimiento o no haya debido tenerlo.
6. No aportar oportunamente los documentos necesarios para el trámite y expedición de los documentos de transporte.
7. No reportar oportunamente a la empresa de transporte las novedades sobre el vehículo automotor que comprometa su disponibilidad para el servicio o la ocurrencia de siniestros viales, cuando de conformidad con las circunstancias la empresa no ha tenido o debido tener conocimiento del evento.
8. Alterar las condiciones de homologación del vehículo o alterar las partes o sistemas de seguridad activa y pasiva.

**Artículo 49. Sanciones a propietarios en los casos de prestación directa del servicio.** En los casos en que el propietario del vehículo se encuentre autorizado expresamente para prestar el servicio de transporte contratando de manera directa con el usuario, se entenderá como empresa de transporte para los efectos del régimen de sanciones y le serán aplicables, adicionalmente a las que como propietario le corresponden, las multas por las infracciones que para las empresas se establecen en la presente Ley, siempre que no puedan entenderse como conductas ya recogidas en las infracciones propias de los propietarios.

#### **SECCIÓN 4**

#### **SANCIONES APLICABLES A LOS CONTRATANTES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE**

**Artículo 50.** Serán sancionados con multa de trescientas noventa (390) UVB los contratantes del servicio de transporte que incurran en las siguientes infracciones:

1. No entregar oportunamente la información requerida para garantizar la seguridad del tránsito y de quienes participan en la operación cuando la movilización requiera de medidas técnicas y operacionales especiales para atender a las condiciones del pasajero o la naturaleza y características de la carga.
2. No disponer de las condiciones necesarias para el ascenso o descenso de los pasajeros o del cargue o descargue de los bienes transportados cuando reglamentaria o contractualmente le corresponda.

**Artículo 51.** Serán sancionadas con multa de setecientos cincuenta (750) UVB los contratantes del servicio que incurran en las siguientes infracciones:

1. No cumplir con las normas de cargue, descargue, rotulado, etiquetado, embalaje, envase y disposición final de las mercancías cuando estas requieren condiciones especiales para su transporte.
2. No realizar el pago oportuno de los servicios de transporte, cuando los plazos se encuentren estipulados reglamentariamente o realizarlos en incumplimiento de lo establecido en la Ley 2024 de 2020, o las normas que la modifiquen, adicionen, sustituyan o reglamenten.
3. No informar a la empresa de transporte la calidad de la mercancía cuando esta requiere de manejo y cuidados especiales, constituya en alguna medida un riesgo o cuando lo exija la reglamentación por su naturaleza o con fines de control.
4. No elaborar el registro, no generar la certificación o no transmitir la información de los pesos y dimensiones de la carga transportada en los términos exigidos por el reglamento.
5. No pagar los valores correspondientes por el cargue, descargue, tiempos de espera y por el trasbordo de la mercancía.
6. No cargar o descargar la mercancía dentro de los tiempos establecidos por la reglamentación.
7. No asumir los procesos de cargue, descargue, disposición, manejo o embalaje de la carga cuando por disposiciones reglamentarias sea el responsable de esta actividad.
8. Participar en la realización de actos, en la suscripción de documentos o en la generación de certificaciones y constancias de elementos que permitan probar el cumplimiento de la regulación del transporte cuando su contenido no corresponde con la realidad, es simulado, falso o carece de los soportes requeridos para su suscripción o expedición.
9. En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan un incumplimiento de los contratantes de las normas de regulación tarifaria o de la regulación de los aspectos que, estando a su cargo, forman parte de las actividades operacionales asociadas de manera directa a la ejecución del servicio.

**Artículo 52. Agravantes de la conducta.** Las sanciones de que trata el presente capítulo podrán ser incrementadas desde una (1) y hasta cinco (5) veces cuando la conducta que la configura implique una afectación o alteración puntual del servicio de transporte que amenace con su paralización o cuando medie la utilización de medios fraudulentos o persona interpuesta para ocultar la infracción u ocultar sus efectos. Se aumentarán desde seis (6) y hasta diez (10) veces cuando hayan implicado un grave y concreto peligro o cuando por la misma conducta por la que se impone la sanción haya sido sancionado el infractor en tres (3) oportunidades dentro del mismo año calendario, siempre que cada una de ellas se encuentre en firme.

La sanción se aumentará desde once (11) y hasta veinte (20) veces cuando en la misma se incurra con la exclusiva finalidad de ocultar alguna otra infracción previa o simultáneamente cometida.

### **CAPÍTULO 3**

#### **NIVELES DE SERVICIO, DESEMPEÑO Y CALIDAD MÍNIMA EXIGIDA A LOS OPERADORES DE TRANSPORTE Y LOS OPERADORES O ADMINISTRADORES DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE**

**Artículo 53. Niveles de servicio, desempeño y calidad.** La autoridad de transporte competente no podrá expedir autorizaciones o suscribir contratos sin definir dentro de ellos los niveles de servicio, desempeño y calidad que deberán cumplir las infraestructuras de transporte que soportarán el servicio, las empresas de transporte terrestre y los diferentes agentes de los sistemas de transporte, los operadores de servicios conexos, los operadores de servicios complementarios al transporte y los operadores portuarios, así como los indicadores que permitirán su seguimiento, evaluación y la sanción en caso de su incumplimiento.

Los niveles de servicio, desempeño y calidad se estructurarán a partir de las condiciones técnicas, legales y operacionales que corresponderá cumplir al sujeto autorizado y los indicadores para su medición y seguimiento estarán orientados a

determinar si los servicios a los usuarios se han o no visto afectados y el grado de su afectación.

Para el efecto, los niveles de servicio, desempeño y calidad, estarán determinados en una medida de referencia dentro de una escala determinada que permite establecer, entre otras, las condiciones de calidad y afirmar la existencia o no de alteraciones o afectaciones al servicio o a sus objetivos y finalidades, como insuficiencias en las condiciones de la oferta o la deficiente prestación del servicio, el deficiente desempeño del operador o la deficiente calidad de los servicios prestados, entre otras, como infracciones autónomas de aquellas individuales que se agrupan en los respectivos indicadores y que en ellos son valoradas conjuntamente.

Los niveles de servicio, desempeño y calidad podrán ser modificados por la autoridad de transporte competente siempre que las necesidades de los usuarios identificadas en el correspondiente estudio técnico lo exijan.

**Parágrafo.** El Gobierno Nacional podrá señalar, dentro de la regulación técnica sectorial, los niveles de servicio, desempeño y calidad mínimos que deberán ser exigidos en los servicios de transporte, complementarios y conexos, así como los que corresponden a los servicios proporcionados por las infraestructuras de transporte. En el transporte aéreo, esta competencia será ejercida por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

**Parágrafo transitorio.** Dentro de los doce (12) meses siguientes a la expedición de la presente Ley, las autoridades de transporte competentes deberán adoptar en su respectiva jurisdicción, los indicadores de niveles de servicio, desempeño y calidad mínimos exigibles a las empresas de transporte terrestre, los operadores de servicios conexos, los operadores de servicios complementarios al transporte y los diferentes agentes de los sistemas de transporte, que cuenten, previamente a la expedición de la presente Ley, con autorizaciones vigentes, y los indicadores por medio de los cuales se hará observación, evaluación y seguimiento. Para el efecto, en este mismo plazo, las autoridades de transporte deberán igualmente reestructurar las autorizaciones y permisos de operación, con la finalidad de definir en ellos los niveles de servicio, desempeño y calidad exigidos y sus respectivos indicadores.

Sin perjuicio del ejercicio de las cláusulas exorbitantes para la modificación unilateral del contrato, los contratos de concesión u operación en curso mantendrán los niveles de servicio, desempeño y calidad en los términos inicialmente pactados. En todo caso, deberán ajustarse a lo indicado en el reglamento de que trata el parágrafo 1 del presente artículo como condición para la suscripción de cualquier prórroga.

**Artículo 54. Información relevante.** La autoridad de transporte deberá adoptar los indicadores que estime necesarios para la medición de los niveles de servicio, desempeño y calidad, los que deberán recopilar y evaluar como mínimo trimestralmente la información cualitativa y/o cuantitativa, entre otros, de los siguientes parámetros:

1. Atención de la demanda y satisfacción de las necesidades de servicios garantizando la accesibilidad universal.
2. Capacidad de la oferta de servicio, densidad máxima y ocupación vehicular en las diferentes franjas horarias.
3. Intervalo de operación, frecuencia de servicio y/o puntualidad en la prestación del servicio, tiempos de espera efectivos del usuario.
4. Estado, conservación y operación de la infraestructura física y tecnológica del operador.
5. Confiabilidad del servicio en relación, entre otros, con la regularidad, consistencia y número de fallas de los equipos que impactan la prestación del servicio.
6. Condiciones de integración y de interoperabilidad de los servicios y la tecnología.
7. Seguridad de los usuarios.
8. Adecuado estado, mantenimiento y supervisión de los vehículos o equipos.
9. Cumplimiento del régimen de tarifas.
10. Capacitación, salud ocupacional y seguimiento al comportamiento y desempeño de los conductores y al personal de atención al usuario.
11. Tasa de accidentalidad por causas atribuibles a la empresa o conductor.
12. Cumplimiento normativo como tasa de infracciones en función de la dimensión de la operación clasificada en



diferentes niveles de magnitud.

**Parágrafo.** Los indicadores deben estructurarse considerando la expectativa de los usuarios y las condiciones de la oferta y cada uno de ellos deberá regularse y describirse en forma detallada, debiendo como mínimo contener:

1. Nombre del indicador.
2. Descripción señalando los objetivos y/o la meta.
3. Unidad de medida.
4. Fórmula de cálculo.
5. Fuente de información.
6. Entidad responsable de la medición.
7. Factor de ajuste para representar las condiciones locales.
8. Procedimiento para el registro de novedades externas que afecten los datos.
9. Descripción de eventos que son objeto de consideración y su peso en el cálculo del indicador.
10. Niveles de tolerancia permitidos para su aceptación.
11. Periodicidad de cálculo, que deberá como mínimo realizarse trimestralmente.
12. Periodicidad de la medición de los insumos para su cálculo.
13. Gradualidad para su medición, aplicación y exigencia de nivel de servicio, desempeño y calidad.
14. Muestra mínima requerida para su cálculo y aplicación.
15. Acción frente a la novedad de no contar con datos para su cálculo en un determinado período o de indeterminaciones matemáticas que imposibiliten su cálculo.

**Artículo 55. Configuración de los niveles de servicio, desempeño y calidad:** Los niveles de servicio, desempeño y calidad no pueden configurarse de forma que impliquen acciones supererogatorias, en el sentido que desborden las obligaciones contenidas en los términos de autorización y la regulación vigente o que demanden la perfección del servicio y de las acciones del operador, para lo cual deberán siempre garantizar un margen de tolerancia en la observación de la conducta esperada de acuerdo con el tipo de indicador y las condiciones operacionales, excepto en los casos que la misma compromete de manera concreta, directa y evidente la seguridad y accesibilidad de los usuarios.

**Parágrafo.** El Ministerio de Transporte adoptará el Manual para la elaboración, definición y adopción de los niveles de servicio, desempeño y calidad que será de obligatorio cumplimiento para las autoridades de transporte y en él fijará los parámetros de referencia que deberán ser observados. Hasta tanto el Ministerio expida el respectivo manual, las autoridades de transporte elaborarán, definirán y adoptarán los niveles de servicio, desempeño y calidad con autonomía y en estricto apego a los principios del ejercicio de las competencias discrecionales.

**Artículo 56. Sanciones por infracción de los niveles de servicios, desempeño y calidad.** Las autoridades de inspección, vigilancia y control en su respectiva jurisdicción impondrán las siguientes sanciones por incumplimiento de los niveles de servicio, desempeño y calidad mínima exigida a las empresas de transporte terrestre, los operadores de servicios conexos, los operadores de servicios complementarios al transporte, los operadores o administradores de las infraestructuras del transporte y los diferentes agentes de los sistemas de transporte:

1. Amonestación.
2. Multa.
3. Suspensión de autorizaciones y sus operaciones.
4. Cancelación de autorizaciones y sus operaciones.

Las sanciones procederán cuando a través de la medición de los indicadores establecidos para el seguimiento de los niveles de servicio, desempeño y calidad, se logre determinar la configuración de una suspensión, afectación o alteración total o parcial del servicio o de alguno de sus componentes o atributos que determinan el respectivo nivel, como la calidad y la seguridad.

Los niveles de servicio, desempeño y calidad, así como los indicadores para su seguimiento, deberán estructurarse de forma que permitan la identificación de la suspensión, afectación o alteración total o parcial del servicio o de alguno de sus componentes o atributos y la intensidad o gravedad de estas, en función de la necesidades de los usuarios que el servicio se dirige a satisfacer y de la configuración organizacional de la oferta dispuesta por la autoridad de transporte como medida idónea para la satisfacción del usuario.

**Parágrafo.** En los diferentes procesos de selección adelantados en el sector transporte para la expedición de autorizaciones o para la suscripción de contratos de concesión, se podrán incluir como uno de los factores de evaluación los resultados obtenidos en las mediciones de los indicadores de los niveles de servicio, desempeño y calidad de que trata el presente capítulo. La valoración solo podrá hacerse respecto de los dos (2) años previos a la convocatoria y considerará exclusivamente actividades equivalentes o similares a las que corresponden o de que trata el proceso de selección en curso.

**Artículo 57. Amonestación.** La amonestación será escrita y consistirá en la exigencia perentoria al sujeto para que adopte las medidas específicas indicadas por la autoridad de inspección, vigilancia y control, encaminadas a normalizar su conducta, modificándola con el fin de desactivar las causas que dificultan el cumplimiento de los niveles de servicios, desempeño y calidad mínimo exigidos.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 23 de la presente Ley, siempre que se trate de una de las faltas leves señaladas en el presente capítulo, cuando se incurra por primera vez en la infracción solo procederá amonestación.

**Parágrafo transitorio.** Para efectos de lo dispuesto en la parte final del inciso anterior, con el fin de determinar si se incurre o no por primera vez en la infracción, solo se considerarán aquellas infracciones cometidas con posterioridad a la expedición de la presente Ley.

**Artículo 58. Multa.** Serán sancionadas con multa desde seiscientos (600) y hasta diecinueve mil quinientas (19.500) UVB las empresas de transporte terrestre, los operadores de servicios conexos, los operadores de servicios complementarios al transporte, los operadores o administradores de infraestructuras del transporte y los diferentes agentes de los sistemas de transporte que incumplan en el trimestre evaluado los indicadores de niveles de servicio, desempeño o calidad que les son exigibles, de conformidad con lo expresamente dispuesto en las autorizaciones o contratos, documentos dentro de los cuales se deberá indicar expresamente los resultados de las mediciones que configuran una infracción, atendiendo lo establecido en la presente Ley.

La amonestación procederá en lugar de la multa en los casos de incumplimientos leves de los indicadores de niveles de servicios, desempeño y calidad mínimo exigidos, cuando la autoridad de inspección, vigilancia y control adviertan un alto grado de diligencia en la actuación del infractor y una colaboración completa y sin reservas con la investigación.

La diligencia se evaluará exclusivamente en relación con las acciones del presunto infractor que, habiendo sido desplegadas por éste, se consideran suficientes y pertinentes para un buen resultado en el indicador que es objeto de evaluación en la actuación administrativa. Se entenderá que ha existido una colaboración completa y sin reservas con la investigación cuando no se ha configurado ninguno de los hechos que permiten afirmar la obstrucción de las actuaciones administrativas de conformidad con lo dispuesto en la presente Ley.

**Artículo 59. Gradualidad de la multa.** Para efectos de determinar el monto de las multas, se atenderán los siguientes criterios:

1. Desde setecientos cincuenta (750) y hasta cuatro mil doscientas (4.200) UVB las faltas leves, considerando como tales aquellas en las que no se observan elementos de las faltas graves y gravísimas y se observa:
  - a. No hay afectación al servicio y/o usuarios o ésta es leve.
  - b. Grado de prudencia o diligencia con la que haya actuado el infractor en el cumplimiento de sus obligaciones y deberes.

- c. Grado de colaboración con la investigación.
  - d. Reconocimiento o aceptación expresa de la infracción antes del decreto de pruebas.
2. Desde cuatro mil doscientas una (4.201) y hasta doce mil (12.000) UVB las faltas graves, considerando como tales aquellas en las que se observa uno o varios de los siguientes elementos:
- a. Un grado alto y evidente de culpabilidad del sujeto infractor.
  - b. Una destacada gravedad de la falta.
  - c. Una afectación o alteración puntual del servicio de transporte que amenace con su paralización o genere un riesgo para la seguridad de los usuarios.
  - d. Un daño o peligro concreto generado a bienes jurídicamente tutelados.
  - e. Persistencia en la comisión de infracciones al Régimen Sancionatorio de Transporte y en el incumplimiento de los planes de mejoramiento, programas y sistemas de mantenimiento preventivo, correctivo y/o rutinario, así como los protocolos de emergencia y gestión de incidencias.
  - f. Renuencia o desacato en el cumplimiento de las órdenes impartidas por la autoridad competente.
  - g. Resistencia, negativa u obstrucción a la acción investigadora o de supervisión.
3. Desde doce mil una (12.001) y hasta diecinueve mil quinientas (19.500) UVB las faltas gravísimas, considerando como tales aquellas en las que se observan uno o varios de los elementos de las faltas graves y adicionalmente alguno de los siguientes:
- a. Una afectación o alteración reiterada del servicio de transporte o su paralización.
  - b. La trascendencia social de la falta o del perjuicio causado, establecida en función de la dimensión de los daños sufridos por la población.
  - c. La conducta se identifica como una práctica empresarial que busca o se dirige, directa o indirectamente, para sí o para un tercero, a obtener un beneficio económico que no desaparece o deja de ser con la imposición de la sanción que corresponde si la falta es calificada de grave.

A la dosificación a que se refieren los numerales 2 y 3 del presente artículo solo podrá acudirse cuando los criterios que en ellos se establecen se configuran de forma concreta y resultan evidentes de conformidad con los hechos específicos del caso y de las pruebas que obran en el expediente.

Adicionalmente, a la dosificación de que trata el numeral 3 del presente artículo, se podrá acudir, en los casos de faltas graves, cuando el elevado patrimonio del infractor haga notoriamente irrisoria la multa que corresponde a este tipo de faltas. La multa se considerará irrisoria cuando quepa cien (100) veces o más en los ingresos operacionales del ejercicio del año inmediatamente anterior.

**Parágrafo.** No obstante lo dispuesto en el presente artículo, con el propósito de no poner en riesgo la prestación eficiente de los servicios y garantizar que la multa no se convierta indirectamente en una forma de cancelación de los permisos, autorizaciones o habilitaciones, la autoridad de transporte competente podrá graduar la multa atendiendo la capacidad económica del infractor de manera que la misma no dificulte excesivamente o imposibilite técnicamente la continuidad de su operación por inviabilidad financiera.

La multa dificulta excesivamente o arriesga a configurar una imposibilidad técnica de continuar la operación cuando implica una reducción del patrimonio o de los ingresos operacionales de un año fiscal superior al diez por ciento (10%)

Para medir la capacidad económica del infractor, se tendrá en cuenta el promedio de sus ingresos brutos relacionados con el servicio involucrado en la infracción, considerando para el efecto los tres (3) años fiscales inmediatamente anteriores a la imposición de la sanción, incluyendo en estos la tarifa cobrada por los servicios prestados a los usuarios y los costos operacionales del mismo periodo. Para las empresas nuevas se tendrá por tal el sesenta por ciento (60%) de los ingresos proyectados conforme la oferta de servicios establecida y la estructura de costos elaborada para la definición de la tarifa

técnica.

A partir de la determinación de la capacidad del infractor, la autoridad en la graduación de la sanción podrá reducir hasta en un setenta por ciento (70%) los rangos que para la dosificación de la infracción corresponden a cada una de las faltas de conformidad con los numerales 1 a 3 del presente artículo.

**Artículo 60. Suspensión de autorizaciones por incumplimiento de niveles de servicio, desempeño y calidad.** Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 43 de la presente Ley, la suspensión de autorizaciones o registros por incumplimiento de los indicadores de niveles de servicio, desempeño y calidad se establecerá hasta por el término de tres (3) meses y procederá cuando el incumplimiento ocurra en dos (2) trimestres consecutivos y se haya sancionado en cada uno de ellos como falta grave o gravísima, siempre que cada una de ellas se encuentre en firme.

**Parágrafo.** Para efectos de garantizar la continuidad del servicio de transporte, la autoridad competente para la organización del servicio en la jurisdicción podrá autorizar temporalmente a otras empresas la prestación de los servicios afectados con la medida de suspensión de que trata el presente artículo.

**Artículo 61. Cancelación de autorizaciones por incumplimiento de niveles de servicio, desempeño y calidad.** Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 44 de la presente Ley, la cancelación de autorizaciones o registros por incumplimiento de los niveles de servicio, desempeño y calidad procederá cuando se configure el incumplimiento de estos niveles en tres (3) trimestres dentro de los dos (2) años calendario anteriores al tercer incumplimiento y se haya sancionado en cada uno de ellos al infractor como responsable de una falta grave o gravísima, siempre que cada una de ellas se encuentre en firme.

De considerarse necesario, deberá procederse de conformidad con lo indicado en el artículo 45 de la presente Ley.

**Artículo 62. Subsidiariedad de las causales de suspensión y cancelación en materia contractual.** Por imperio de la ley, la suspensión y cancelación de las autorizaciones dispuestas en la presente normatividad se entenderán, para todos los efectos, como condiciones de suspensión o terminación de los contratos de concesión u operación del servicio público de transporte y de los servicios de los componentes tecnológicos de la operación de transporte y la infraestructura, cuando contractualmente no se haya dispuesto expresamente otra cosa.

#### **CAPÍTULO 4**

#### **MEDIDAS CONTRA LA ILEGALIDAD EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO**

**Artículo 63. Estrategia nacional de control de la informalidad y la ilegalidad.** La Superintendencia de Transporte liderará el desarrollo coordinado de una estrategia nacional para el control de la ilegalidad y la informalidad en la prestación del servicio público de transporte, con la participación de las entidades que forman parte del Sistema y del Sector Transporte y acompañará la elaboración de las estrategias territoriales.

La elaboración, consolidación y materialización de estas estrategias deberá orientarse, además del control del cumplimiento normativo, a la transformación del sector, a la reinserción laboral, a la formalización de la actividad en los casos en que se procedente, a la actualización del marco normativo y reglamentario y, principalmente, a la protección del componente social del territorio representado por los sujetos de vigilancia y sanción y al desarrollo de respuestas institucionales que atiendan las afectaciones sociales que dan lugar a la creciente informalidad en el transporte público, considerando igualmente el impacto de las medidas en los usuarios y en la efectiva satisfacción de sus necesidades de movilización.

En todo caso, las estrategias y líneas de acción que se propongan deberán ser integrales y en su elaboración y desarrollo deberá siempre considerarse el impacto económico en la industria del transporte, asegurando la sostenibilidad financiera y ambiental de los servicios, así como su idoneidad para representar una solución en el contexto de la movilidad en cada una de las entidades territoriales, en atención a sus diferentes características, formulando una política que responda, en la medida de lo técnicamente posible, la preferencia de los usuarios por estos servicios y que incluya la posibilidad de su formalización, siempre que con ésta se contribuya y no se sacrifique la sostenibilidad de los servicios públicos esenciales,

ni se comprometa la seguridad de los usuarios.

**Parágrafo.** Sin perjuicio de lo dispuesto en este artículo, las autoridades competentes darán aplicación a lo dispuesto en el presente capítulo garantizando el respeto del principio de confianza legítima y el cumplimiento de los deberes sociales del Estado.

**Artículo 64. Desactivación de centros de acopio de servicios informales e ilegales de transporte.** En el ejercicio de la función administrativa y pública de la autoridad de transporte, la desactivación de los centros de acopio de servicios de transporte no autorizados o de servicios de transporte ilegales es una prioridad que exige acciones urgentes e integrales que deberán ser desplegadas sin dilación y con el uso de todas las herramientas legales y reglamentarias, incluidas las medidas o respuestas sociales e institucionales para atender la población afectada.

Dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de la presente Ley, los alcaldes municipales y distritales, en coordinación con las áreas metropolitanas cuando formen parte de ellas, deberán formular su estrategia y adoptar el plan de recuperación del espacio público y su cronograma de ejecución, mediante el cual se describan detalladamente las acciones para la desactivación de todos los centros de acopio de servicios informales e ilegales de transporte en su territorio, incluidas las medidas sociales, institucionales y de reinserción laboral para la población afectada, así como aquellas asociadas al control del cumplimiento de las decisiones adoptadas en materia de ordenamiento territorial.

Dentro de las acciones deberán incluirse igualmente las relativas a la reorganización o autorización de servicios de las diferentes modalidades de transporte para la satisfacción adecuada de las necesidades de los usuarios que pudieran verse afectados con las medidas, las cuales deberán desarrollarse en coordinación con la autoridad regional de transporte cuando la misma se encuentre conformada en la jurisdicción.

**Artículo 65. Protección de rutas del transporte público colectivo y masivo y de los centros generadores de viaje del transporte individual.** Dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de la presente Ley, las autoridades de tránsito de cada jurisdicción deberán adoptar las medidas que resulten pertinentes para garantizar la protección de las principales rutas del transporte público colectivo y masivo de la indebida afectación que sufren por la informalidad y la ilegalidad en el transporte. Así mismo, deberá garantizar el debido control del cumplimiento de las normas de transporte en las operaciones con origen y destino en los centros generadores de viaje del transporte individual, priorizando sus acciones sobre hoteles, centros comerciales, aeropuertos, terminales de transporte, centros administrativos públicos o particulares y, en general, cualquier zona o infraestructura que por sus condiciones requiera de una oferta cuasi permanente de servicio público individual, ejerciendo en ellas un estricto control sobre los servicios de transporte informal e ilegal.

Con estos fines, deberá igualmente generar las restricciones a la circulación que resulten pertinentes para proteger las principales zonas o lugares generadores y atractores de viajes y las zonas de influencia de los Sistemas.

Las medidas de restricción a la circulación podrán incluir, entre otras y sin limitarse a ellas, los desvíos del transporte particular, los pico y placa zonificados, la prohibición transitoria de circular con acompañante por zonas y/u horarios específicos, la definición de vías o sectores exclusivos de transporte público y vehículos no motorizados, incluso para vehículos cero emisiones si la capacidad de la infraestructura lo permite.

**Parágrafo.** Las acciones de que trata el presente artículo deberán complementarse, integrándose como una de las Líneas Estratégicas de la Estrategia Territorial de Control de Cumplimiento de las Normas de Transporte y formar parte del plan de acción adoptado de conformidad con dicha estrategia, la cual deberá adoptarse dentro de los dieciocho (18) meses siguientes a la expedición de la presente Ley y armonizarse con lo dispuesto en la Estrategia Nacional de Control de la Informalidad y la Ilegalidad una vez esta última sea expedida.

La Línea Estratégica de Protección de Rutas del Transporte Público Colectivo y Masivo y de los Centros Generadores de Viaje del Transporte Individual- PROTECCIÓN-TP – así construida, deberá fundamentarse en el análisis de un escenario base resultado de un ejercicio diagnóstico y proponer las medidas a implementar, el impacto esperado y los indicadores de

control y seguimiento para evaluar integralmente los resultados, retroalimentando el ejercicio con la finalidad de replantear y optimizar la estrategia inicialmente adoptada.

**Artículo 66. Sanción a propietarios, poseedores, usufructuarios o administradores de inmuebles y propietarios de establecimientos de comercio por incumplimiento de las normas de transporte.** Los propietarios, poseedores, usufructuarios o administradores de inmuebles y los propietarios o administradores de establecimientos de comercio abiertos al público que transitoria o permanentemente funcionen como centros de acopio de servicios de transporte no autorizados o de servicios de transporte ilegales serán sancionados con multa de cuatro mil doscientos (4.200) UVB.

En los casos en que encontrándose ejecutoriada la sanción de que trata el inciso anterior; las conductas que configuraron la infracción continúen desplegándose, se impondrá una sanción de dos mil (2.000) UVB por cada mes o fracción transcurrido desde dicha ejecutoria hasta la suspensión efectiva de la actividad o materialización de la suspensión temporal o definitiva de que tratan los artículos 196 y 197 de la Ley 1801 de 2016.

**Parágrafo I.** Si la actividad es suspendida y luego de ello retomada por las mismas o diferentes personas naturales o jurídicas, se configurará nuevamente la infracción y habrá lugar a la imposición de la sanción de que trata el inciso primero del presente artículo y, en caso de perseverar en la conducta infractora, a la sanción indicada en el inciso segundo del mismo artículo.

**Parágrafo II.** Para todos los efectos legales y reglamentarios, los inmuebles que funcionen como centros de acopio de servicios de transporte no autorizados o de servicios de transporte ilegales constituyen estacionamientos a servicio del público y no podrán considerarse lugares privados.

**Artículo 67. Medidas policivas complementarias.** Los centros de acopio de servicios de transporte no autorizados o de servicios de transporte ilegales en cualquiera de sus diferentes configuraciones, constituyen el desarrollo de una actividad económica sin cumplir con los requisitos establecidos en la normatividad y propician la ocupación indebida del espacio público, conductas que deberán ser sancionadas de conformidad con lo establecido en los numerales 10 y 16 y en el parágrafo 2 del artículo 92 de la Ley 1801 de 2016.

Para los efectos de los artículos 196 y 197 de la Ley 1801 de 2016, los centros de acopio de servicios de transporte no autorizados o de servicios de transporte ilegales se consideran actividades privadas que en incumplimiento de las normas de transporte son ofrecidas como servicios al público. Los alcaldes municipales y distritales deberán localizar y suspender el desarrollo de estas actividades o a cerrar los establecimientos, según corresponda.

El ejercicio de localización se realizará por la autoridad de transporte como mínimo trimestralmente y en este se deberá atender y verificar las denuncias ciudadanas sobre el desarrollo de este tipo de actividades. Una vez identificados, deberá procederse como se indica en el presente artículo y en los artículos anteriores.

**Artículo 68. Control de los servicios de transporte ilegal por la Policía Nacional.** Los servicios de transporte ilegales son un factor con la potencialidad de afectar el orden público y la convivencia pacífica y en ese sentido, es su control a su vez una obligación de la Policía Nacional en atención al carácter preventivo de sus funciones. Para el efecto, esta institución estará directamente obligada a operar con la capacidad institucional y las herramientas legales y tecnológicas de punta a su disposición para contrarrestar el fenómeno.

En todo caso, sus acciones deberán estar articuladas con las acciones de las autoridades de tránsito y transporte, así como acompañarse de las medidas sociales e institucionales que deberán adoptarse por la entidad territorial para atender la afectación a la población que de esta actividad deriva el sustento.

**Artículo 69. Obligaciones especiales del personal vinculado con la administración pública.** Todo contratista, trabajador, empleado o funcionario vinculado a entidades públicas encargadas de la regulación, organización y control del

tránsito y/o el transporte estará en la obligación de abstenerse de realizar, en ejercicio de sus funciones, manifestaciones públicas dirigidas a promocionar, fomentar o incentivar la prestación de servicios informales o ilegales de transporte.

## **CAPÍTULO 5**

### **SANCIONES POR INFRACCIONES DE LOS ORGANISMOS DE TRÁNSITO, LOS ORGANISMOS DE APOYO Y DE LOS SOCIOS, ADMINISTRADORES Y EMPLEADOS DE LOS ORGANISMOS DE APOYO**

**Artículo 70. Infracciones transversales a los organismos de tránsito y a los organismos de apoyo.** Serán sancionados con multa de mil quinientas (1.500) UVB por cada mes o fracción de mes hasta que cese el incumplimiento, los organismos de tránsito y los organismos de apoyo que incurran en las siguientes infracciones:

1. No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente.
2. No presentar un plan de mejoramiento estando obligado a hacerlo.
3. No realizar oportunamente los reportes de información que son exigidos reglamentariamente.
4. No actualizar la información de la empresa que lleva, reposa o a la cual hace seguimiento la autoridad de transporte y las autoridades de inspección vigilancia y control o no hacerlo oportunamente.

**Artículo 71. Incumplimiento de niveles de servicio, desempeño y calidad.** Serán sancionadas con multa desde noventa (90) y hasta setenta y ocho mil (78.000) UVB los organismos de tránsito y los organismos de apoyo que incumplan en el período de evaluación con los indicadores de niveles de servicio, desempeño o calidad que le sean exigibles. La graduación de la multa atenderá a los criterios indicados en el artículo 76 de la presente Ley, con excepción del numeral 1 que no será aplicable a los organismos de tránsito, pero sí a los trámites y servicios que a estos corresponden y que han sido contratados con terceros.

**Artículo 72. Niveles de servicio, desempeño y calidad.** El Ministerio de Transporte reglamentará los indicadores de nivel de servicio, desempeño y calidad que deberán cumplir los organismos de tránsito y los organismos de apoyo, así como los indicadores que permitirán su observación, evaluación, seguimiento.

Las sanciones procederán cuando a través de la medición de los indicadores establecidos para el seguimiento de los niveles de servicio, desempeño y calidad, se logre determinar la configuración de una suspensión, afectación o alteración total o parcial del servicio o de alguno de sus componentes o atributos.

Los niveles de servicio, desempeño y calidad, así como los indicadores para su seguimiento, deberán estructurarse de forma que permitan la identificación de la suspensión, afectación o alteración total o parcial del servicio o de alguno de sus componentes y la intensidad o gravedad de estas, en función de la afectación a los usuarios por alteración del servicio o del riesgo que implica para los bienes jurídicos tutelados.

El incumplimiento de los niveles de servicio, desempeño y calidad y la suspensión, afectación o alteración total o parcial del servicio o de alguno de sus componentes o atributos que determinan el respectivo nivel, como la calidad y la seguridad, identificada a través de los correspondientes indicadores, será sancionada con multa de hasta treinta mil (30.000) UVB.

**Artículo 73. Sanciones aplicables a los organismos de tránsito.** Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 158A de la Ley 769 de 2002, así como de la aplicación de medidas sancionatorias por parte de otras autoridades judiciales y de control, para lo cual deberá realizarse oportunamente los traslados pertinentes, la Superintendencia de Transporte impondrá las siguientes sanciones a los organismos de tránsito y a los concesionarios, empresas industriales y comerciales del Estado o sociedades de economía mixta que ejercen en régimen privado funciones en materia de transporte y/o tránsito o presten servicios directamente a los usuarios en materia de tránsito y transporte:

1. **Amonestación escrita.** Consiste en el requerimiento realizado con el objeto de que se abstenga, corrija y evite la

reincidencia, que será aplicable para las siguientes faltas:

- a. Omitir, retardar o denegar en forma injustificada a los usuarios, la prestación de los servicios a los cuales por ley están obligados.
- b. No atender dentro de los plazos que se concedan, las instrucciones o recomendaciones impartidas por el Ministerio de Transporte.
- c. No suministrar dentro de los plazos establecidos o de la forma solicitada por el Ministerio de Transporte o la Superintendencia de Transporte la información que le sea requerida.

**2. Multa de hasta cuatro mil quinientas (4.500) UVB, por las siguientes faltas:**

- a. Cobrar valores distintos a los establecidos por las autoridades competentes para la prestación de servicios de tránsito o de transporte o para liquidación de los gravámenes relacionados con dichos servicios.
- b. Exigir requisitos adicionales u omitir la exigencia de algunos de los requisitos establecidos legalmente para los trámites que se adelanten ante dichos organismos.
- c. Incumplir los procedimientos previstos por el Ministerio de Transporte para la realización de trámites a través del Sistema RUNT.
- d. No dar cumplimiento a la amonestación.
- e. Prestar el servicio de curso para infractores sin contar con el registro ante el RUNT o permitir el pago reducido de la multa sin la realización del curso por parte del infractor.
- f. Tercerizar total o parcialmente la operación que a él le ha sido autorizada.
- g. Alterar o modificar la información reportada al RUNT sin justificación o contrariando lo dispuesto en las normas legales o reglamentarias.
- h. No cumplir parcial o totalmente, y dentro de los plazos que se concedan, los planes de mejoramiento de carácter preventivo aprobados por la Superintendencia de Transporte o las instrucciones impartidas por el Ministerio de Transporte.
- i. No cumplir con los indicadores mínimos fijados por el ministerio de Transporte en cuanto a personal mínimo de agentes de tránsito y de personal profesional y técnico destinado a las labores misionales de seguridad vial, planeación, dirección y control del transporte y el tránsito.
- j. No operar los dispositivos de control exigidos o autorizados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Transporte.

**3. Multa de hasta seis mil (6.000) UVB por no cumplir parcial o totalmente, y dentro de los plazos que se concedan, los planes de mejoramiento de carácter correctivo aprobados por la Superintendencia o las instrucciones impartidas por el Ministerio de Transporte.**

**4. Desconexión del Sistema RUNT y restricción de trámites.** El organismo de tránsito que sobrevinientemente se encuentre en condiciones que representan el incumplimiento sustancial de los requisitos para la conexión e interacción con los registros del Sistema RUNT, será desconectado del sistema y no podrá realizar trámites de tránsito asociados a estos registros, hasta tanto subsane la causal que ha dado lugar a la medida.

Se entenderán como incumplimientos sustanciales los que impliquen una vulnerabilidad de los sistemas en su oportunidad, en su seguridad o en la confiabilidad de los registros o la información reportada.

La desconexión del Sistema RUNT y la restricción de trámites deberá ser acompañada junto con las medidas para garantizar la continuidad del servicio a los usuarios, entre ellas, la designación del organismo que deberá recibir y dar trámite a las solicitudes que se presenten, la obligación del organismo en desconexión de brindar el acceso a la información que se requiera para adelantar los trámites y la obligación del operador del Sistema RUNT de garantizar el acceso a los registros para el desarrollo de los tramites por parte del organismo encargado.



- 5. Intervención operativa.** La Superintendencia de Transporte deberá intervenir operativamente los organismos de tránsito que reincidan en dos (2) oportunidades dentro de un (1) año calendario en las faltas de que trata el presente artículo. La intervención se dará en dos etapas: en la primera, se auditará internamente por la Superintendencia el organismo de tránsito y se formularán las causas de los incumplimientos; en la segunda etapa, se adoptarán las decisiones necesarias para superarlos y evitar que se continúe incurriendo en ellos.

La decisión así adoptada será susceptible de los recursos de reposición y apelación en el efecto devolutivo.

Las medidas que podrán ser dictadas para superar las prácticas o circunstancias que causan los reiterados incumplimientos son las siguientes:

- a. Impartir instrucciones que serán de obligatorio cumplimiento, so pena de la imposición de una multa de tres mil (3.000) UVB por mes o fracción de mes hasta que se acate integralmente por el organismo de tránsito.
- b. Formular autónomamente un plan de mejoramiento que será de obligatorio cumplimiento para el organismo de tránsito, so pena de la imposición de una multa de tres mil (3.000) UVB por mes o fracción de mes hasta que se inicie la ejecución del respectivo plan de mejoramiento o se superen los retrasos en su ejecución, de conformidad con el cronograma dispuesto en el mismo.
- c. Realizar directamente los trámites para garantizar la prestación efectiva del servicio a los usuarios.

La intervención finalizará una vez superada la causa que le dio lugar.

**Parágrafo.** La Superintendencia de Transporte reglamentará las condiciones operativas para la materialización de las medidas de intervención, de forma que se garantice la continuidad del servicio a los usuarios.

**Artículo 74. Sanciones aplicables a los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito (OAT).** La Superintendencia de Transporte impondrá las siguientes sanciones a los organismos de apoyo al tránsito:

- 1. Amonestación escrita.** Consiste en el requerimiento realizado con el objeto de que se abstenga, corrija y evite la reincidencia, que será aplicable para las siguientes faltas:
  - d. Omitir, retardar o denegar en forma injustificada a los usuarios la prestación de los servicios a los cuales por ley están obligados.
  - e. No atender dentro de los plazos que se concedan las instrucciones o recomendaciones impartidas por el Ministerio de Transporte.
  - f. No suministrar dentro de los plazos establecidos o de la forma solicitada por el Ministerio de Transporte o la Superintendencia de Transporte la información que le sea requerida.
- 2. Multa de hasta cuatro mil quinientas (4.500) UVB, por las siguientes faltas:**
  - a. Incumplir u omitir los procedimientos, requisitos o validaciones previstos por el Ministerio de Transporte para el uso del Sistema RUNT.
  - b. No reportar la información en la oportunidad y condiciones establecidas por la Ley o por el Ministerio de Transporte ante el RUNT o en los demás sistemas en los que por ley o reglamentación estén obligados a reportar.
  - c. Incumplir u omitir los procedimientos, requisitos o validaciones previstos para el uso de los Sistemas de Control y Vigilancia, adoptados por la Superintendencia de Transporte.
  - d. Incumplir u omitir los procesos, procedimientos, requisitos, condiciones o validaciones establecidos en las normas técnicas obligatorias o en las normas legales y/o reglamentarias para la prestación de los servicios, la realización de las pruebas y/o la expedición de certificados.
  - e. No cumplir con los procedimientos y condiciones establecidas en las normas técnicas o legales de obligatorio cumplimiento para el registro o almacenamiento de datos o la documentación física

o electrónica que debe custodiar.

- f. Recibir pago en efectivo por los servicios prestados o no recibirlos a través de una entidad vigilada por la Superintendencia Financiera de Colombia, en los casos en los que la exija el pago electrónico.
- g. No dar cumplimiento a la amonestación.
- h. Haber puesto en riesgo o causado daño a las personas y/o bienes durante la realización de las pruebas, revisiones y/o de la capacitación o evaluación.
- i. No cumplir con las disposiciones tarifarias expedidas por la autoridad competente. El incumplimiento del régimen tarifario igualmente se configura cuando se exigen pagos adicionales a los usuarios por conceptos accesorios para evadir la reglamentación del techo tarifario o tarifa máxima autorizada y cuando el servicio se acompaña de otros servicios complementarios u ofrecimientos comerciales para evadir los límites reglamentarios del piso tarifario vigente, sea que estas conductas se realicen directamente, por interpuesta persona o por aliados comerciales.
- j. Modificar las tarifas sin realizar el procedimiento establecido por las autoridades competentes o no informarlo pública y previamente en sus instalaciones y a la Superintendencia de Transporte, a través del sistema que disponga para ello.
- k. Manipular o alterar las herramientas informáticas o técnicas o alterar los resultados registrados o capturados a través de tales herramientas, cuando de conformidad con las normas técnicas ello no pueda realizarse.
- l. No disponer del Plan Estratégico de Seguridad Vial o no adoptarlo e implementarlo dentro de dos (2) meses siguientes a la imposición de la sanción por no disponer del Plan o de la sanción por no adoptarlo dentro del término aquí señalado.
- m. No cumplir parcial o totalmente las instrucciones impartidas por el Ministerio de Transporte.

**3. Multa de hasta seis mil (6.000) UVB**, por no cumplir parcial o totalmente, y dentro de los plazos que se concedan, los planes de mejoramiento de carácter correctivo aprobados por la Superintendencia de Transporte.

**4. Suspensión de actividades hasta por un término de 3 meses** por incurrir en las siguientes conductas:

- a. Registrar o reportar datos distintos a los obtenidos en las pruebas o mediciones practicadas o sin realizarlas.
- b. Operar sin los certificados de calidad o de conformidad, atendiendo las condiciones del Subsistema Nacional de Calidad o conformidad que determine el Ministerio de Transporte o la autoridad competente.
- c. Expedir certificados de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes o de idoneidad física o mental o impartir capacitación usando equipos que no se encuentran certificados y/o autorizados expresamente por la autoridad competente.
- d. Expedir certificados de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes o de idoneidad física o mental sin que el solicitante cumpla con los requisitos previstos en la normatividad vigente. La sanción se impondrá sin perjuicio de las sanciones que procedan en el marco del proceso penal.
- e. Vincular personal que no reúna los requisitos de formación académica y de experiencia exigidos, que requiera de autorización y no cuente con ella, cuando los documentos presentados no sean verídicos y esta circunstancia haya podido ser corroborada con mediana diligencia, o mantener en servicio personal que no pueda ejercer su profesión por tener sanciones administrativas, judiciales o profesionales.
- f. Expedir certificado de asistencia a curso para infractores de que trata el artículo 136 de la Ley 769 de 2002 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya, sin que el beneficiario del descuento hubiese estado presente en la totalidad del curso impartido. Cuando el infractor sea una persona jurídica, el curso se realizará por la persona natural que cometió la infracción, quien con la sola asistencia al curso declara irrevocablemente que es el autor de la infracción. El Ministerio de

Transporte reglamentará de forma específica la realización de cursos corporativos para el acceso a descuentos cuando los vehículos son de propiedad de una persona jurídica.

g. Reportar información desde sitios o instalaciones no autorizados.

- 5. Cancelación del registro o habilitación de un organismo de apoyo a las autoridades de tránsito.** La cancelación procederá en caso de una nueva sanción ejecutoriada dentro de los (2) años siguientes a una primera sanción, que implique la reincidencia en cualquiera de las causales que dan lugar a la suspensión de la habilitación. La cancelación así dispuesta tendrá efectos sobre todas las sedes del organismo. La Superintendencia de Transporte solicitará a la Alcaldía municipal la verificación del cierre efectivo de los respectivos establecimientos de comercio y, en caso de renuencia del sujeto sancionado, para que proceda directamente a la materialización del cierre de dichos establecimientos.

Procederá igualmente la cancelación cuando no se acredite que se conservan o mantienen la totalidad de condiciones de la habilitación, no obtener las certificaciones de calidad o perder temporalmente alguno de los requisitos de habilitación.

**Parágrafo 1.** El inadecuado ejercicio de las actividades de las personas que forman parte de los organismos de apoyo o el incumplimiento de sus obligaciones implica un riesgo social y, en este sentido, las personas naturales en su condición de socios, administradores, empleados o contratistas del organismo de apoyo que hayan participado en la adopción de la decisión, en las acciones o en las omisiones que configuran la infracción que da lugar a la sanción y los usuarios del servicio que conscientemente hayan pretendido de ella favorecerse serán sancionados personal y directamente, previo agotamiento del procedimiento administrativo sancionatorio, con una multa equivalente al treinta por ciento (30%) de la multa impuesta al organismo de apoyo o de la máxima que por esta conducta correspondía si el organismo de apoyo no es sancionado. La misma sanción se impondrá a los intermediarios que dirijan los usuarios a organismos de apoyo con la finalidad de obtener las certificaciones respectivas sin el cumplimiento de los requisitos.

Por existir un riesgo social en la actividad, las personas indicadas en el inciso anterior y las personas jurídicas que hayan dado lugar a la sanción de suspensión o cancelación de un organismo de apoyo a las autoridades de tránsito o que hayan sido las responsables en dos (2) oportunidades dentro de un (1) año calendario de la infracción que haya dado lugar a sancionar con multa al organismo de apoyo, no podrán constituir nuevos organismos de apoyo en cualquiera de sus modalidades ni participar de cualquiera de las actividades de organismos de apoyo a cualquier título, durante los tres (3) años siguientes a la ejecutoria de la sanción. Una vez en firme la sanción de que trata el presente inciso, los organismos de apoyo no podrán operar hasta que acrediten la adopción de las medidas que sean necesarias preservar los requisitos exigidos para obtener su acreditación y autorización, asegurando que su cumplimiento se preserve sin verse afectado con las implicaciones que acompañan la materialización y cumplimiento de lo dispuesto en el presente inciso, en atención a la calidad del sujeto sancionado.

En el caso de los instructores de los centros de enseñanza y de centros de enseñanza para instructores, la sanción del párrafo anterior se materializará mediante la suspensión de las respectivas licencias.

Los usuarios de los servicios de los organismos de apoyo que participan del proceso de aspiración al licenciamiento de conductores, que teniendo conocimiento de la irregularidad del procedimiento hayan pretendido favorecerse de la irregularidad para obtener un resultado que viabilice el trámite, no podrán solicitar la licencia de conducción ni su renovación dentro de los seis (6) meses siguientes a la imposición de la sanción y si para esa fecha la poseen, les será suspendida por el mismo término. En todo caso, si para la fecha en que se determina la comisión de la infracción ya ha sido expedida una licencia de conducción a partir de los certificados irregularmente obtenidos, dicha licencia será cancelada y solo podrá solicitarse una nueva licencia de conducción una vez transcurridos seis (6) meses desde su cancelación.

**Parágrafo 2.** Una vez se verifique el cumplimiento de la sanción, el organismo de apoyo a las autoridades de tránsito sancionado deberá acreditar ante el Ministerio de Transporte, por intermedio del Sistema RUNT, que cuenta nuevamente con la totalidad de las condiciones para operar.

**Parágrafo 3.** La suspensión de los organismos de apoyo al tránsito podrá ordenarse preventivamente en el auto de apertura de la investigación cuando se pierda alguno de los requisitos que requieren para obtener o mantener el registro o autorización, cuando el centro no cumpla con alguno de los requisitos necesarios para su operación o cuando se obstruya por éste, sus funcionarios, contratistas o terceros con vínculo civil o comercial la actuación administrativa o no se permita la realización de acciones de inspección o vigilancia. El tiempo que permanezca la medida de suspensión preventiva hará parte del cumplimiento de la sanción impuesta, en el caso de aplicarse la suspensión.

Sin perjuicio de la imposición de la sanción, se levantará la medida de suspensión preventiva una vez la Superintendencia de Transporte verifique que el centro obtuvo nuevamente el requisito de registro u operación o se retire la obstrucción a la actuación administrativa o se permita las acciones de inspección y vigilancia, según el caso.

**Parágrafo 4.** La suspensión de las actividades del organismo de apoyo o de su habilitación acarrea la suspensión del servicio a los usuarios -la cual deberá anunciar públicamente en sus instalaciones-, la pérdida de la interconexión con el RUNT para la sede en que se cometió la falta y la obligación de reintegrar los recursos a los usuarios que se encuentran en curso de servicios ante el organismo de apoyo.

**Artículo 75. Materialización de la sanción de suspensión y cancelación.** La aplicación de las sanciones de suspensión y cancelación impuestas por la Superintendencia de Transporte a los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito se materializará directamente por la entidad que administre el RUNT, una vez se encuentre ejecutoriado el acto administrativo en el que se impone la sanción, con la sola comunicación de éste y de su firmeza.

**Artículo 76. Graduación de las sanciones.** Para efectos de determinar el rigor con que se aplicarán las sanciones establecidas en el presente capítulo, esto es, el término y/o su monto, se atenderán los siguientes criterios:

1. El patrimonio del infractor, salvo en el caso de los organismos de tránsito en el cual no configura un criterio para la graduación de la sanción.
2. Gravedad de la falta.
3. Grado de afectación o alteración del servicio de transporte que amenace con su paralización.
4. La trascendencia social de la falta o del perjuicio causado, establecida en función de la dimensión de los daños sufridos por la población.
5. Poner en riesgo la vida o integridad física de las personas.
6. Daño generado a bienes jurídicamente tutelados.
7. Existencia de antecedentes relacionados con la comisión de infracciones previstas en la presente Ley.
8. Reincidencia en la comisión de la infracción.
9. Grado de culpabilidad del sujeto infractor.
10. Grado de prudencia o diligencia con la que haya actuado el infractor en la comisión de la conducta.
11. Grado de colaboración con la investigación.
12. El beneficio obtenido por el infractor, directa o indirectamente, o a favor de un tercero.

En la determinación de la sanción específica, la dosificación solo podrá realizarse entre el cincuenta y uno por ciento (51%) y el cien por ciento (100%) del rango establecido para la cuantía o el periodo de la sanción cuando se acredite en el expediente la verificación de todos y cada uno de los criterios establecido en los numerales 1 a 6 y el 9 del presente artículo.

## **CAPÍTULO 6**

### **SANCIONES APLICABLES A OTROS SUJETOS DE SANCIÓN**

**Artículo 77. Sanciones a los operadores de componentes tecnológicos de los Sistemas de Transporte.** Los operadores de cualquiera de los componentes tecnológicos de los diferentes Sistemas de Transporte serán sancionados con multa desde uno (1) hasta el equivalente de sesenta (60) días de ingresos brutos, calculados con base en sus ingresos del

mes anterior a aquel en el cual se impone la multa, cuando incurra en las siguientes infracciones:

1. Incumplimiento injustificado de la cobertura exigida del servicio.
2. No contar con los canales de atención al usuario que son exigibles en atención a los términos de la autorización o contratación de los servicios.
3. Operar con tiempos de respuesta diferentes a los que le son exigibles en atención de los términos de la autorización o contratación de los servicios.
4. No transmitir oportunamente la información del sistema al centro de control de la autoridad competente o de quien esta delegue.
5. Restringir el acceso de la autoridad a la información, al sistema o al uso de la data y la información.
6. No realizar la reposición, renovación, mantenimiento o reparación de los equipos empleados, el hardware y el software cuando a él corresponda.
7. Operar con un sistema vulnerable en su seguridad informática y sin garantizar la protección de la información.
8. Interrumpir injustificadamente la operación de los sistemas del componente tecnológico.
9. No observar el régimen tarifario adoptado por la autoridad.
10. No observar las normas para el tratamiento de los datos que reposan en su poder.
11. No explotar o aprovechar los datos recopilados en la operación del componente tecnológico para la materialización de las finalidades que justificaron su implementación, incluyendo la generación de información útil para la toma de decisiones del operador, las autoridades y/o los usuarios.

La autorización será cancelada cuando por la misma conducta sea sancionado en tres (3) oportunidades dentro del mismo año calendario. La cancelación de la autorización igualmente procederá cuando se compruebe por parte de la autoridad de transporte competente que las condiciones relativas a las capacidades técnicas, legales o financieras que dieron origen a su otorgamiento no corresponden a la realidad, una vez vencido el término que se le conceda para superar las deficiencias presentadas, el cual no podrá ser inferior a tres (3) meses.

La cancelación de las autorizaciones igualmente procederá cuando durante todo un (1) año las condiciones de operación y de seguridad mínimas señaladas en los actos de autorización no corresponden a la realidad o cuando la sumatoria de los días en que se opera sin cumplimiento de las condiciones mínimas de operación y de seguridad en los últimos dos (2) años equivalga a diez (10) meses de operación en las condiciones señaladas.

**Parágrafo 1.** El monto de la multa se graduará atendiendo al impacto de la infracción sobre el funcionamiento del servicio para el cual se ha constituido el componente tecnológico, estimado en función de la dimensión de la operación del infractor. Si el infractor no proporciona información suficiente para determinar el monto de sus ingresos en el período de referencia, la multa deberá ser fijada en ciento ochenta mil (180.000) UVB.

**Parágrafo 2.** Las causales de cancelación de las autorizaciones aquí establecidas operaran en materia contractual como condiciones de terminación o caducidad, en defecto de estipulación de los contratantes.

**Artículo 78. Sanciones a entidades desintegradoras.** Las entidades desintegradoras serán sancionadas con multas desde ciento cincuenta (150) y hasta treinta mil (30.000) UVB, cuando incurran en las siguientes infracciones:

1. Omitir la desintegración o disposición final de todos los elementos del vehículo automotor.
2. Incumplir total o parcialmente las etapas, condiciones o procedimientos del proceso de desintegración de vehículos.
3. Disponer a cualquier título y de cualquier forma de los componentes del vehículo, de manera que se permita o conlleve su reintroducción al mercado de repuestos o autopartes.
4. No conservar el registro fotográfico y documental de los vehículos desintegrados, de las improntas de sus guarismos de identificación y de los documentos, constancias, peritajes o inspecciones realizadas por la autoridad al vehículo. El registro deberá guardarse por cinco (5) años contados desde la fecha de desintegración física del automotor y podrá conservarse en medio digital en los términos que exija la reglamentación.

La graduación de la sanción se realizará teniendo en cuenta el nivel de diligencia o negligencia con la que obró el infractor y la gravedad de la falta en atención a sus efectos directos.

**Parágrafo.** La autorización será cancelada cuando por la misma conducta sea sancionado en tres (3) oportunidades dentro del mismo año calendario. La cancelación de la autorización igualmente procederá cuando se compruebe por parte de la autoridad de transporte competente que las condiciones relacionadas con las capacidades técnicas, legales o financieras que dieron origen a su otorgamiento no corresponden a la realidad, una vez vencido el término que se le conceda para superar las deficiencias presentadas, el cual no podrá ser inferior a tres (3) meses.

**Artículo 79. Sanciones a los importadores, ensambladores y fabricantes de chasis, carrocerías y vehículos.** Serán sancionados con multa desde un (1) día hasta el equivalente de sesenta (60) días de ingresos brutos, calculados con base en sus ingresos del mes anterior a aquel en el cual se impone la multa, los importadores, ensambladores y fabricantes de chasis, carrocerías y vehículos destinados al servicio público de transporte que incurra en las siguientes infracciones:

1. Adelantar solicitudes de homologación vehicular presentando un diseño que no corresponde con el chasis, la carrocería o el vehículo destinados al servicio público de transporte que pretenden ofrecer, distribuir, vender o comercializar.
2. Ofrecer, distribuir, vender o comercializar chasis, carrocería o vehículos destinados al servicio público sin que se ajusten, total o parcialmente, a las características indicadas o autorizadas en la homologación respectiva.
3. Comercializar autopartes no homologadas, repuestos y demás elementos componentes de los equipos destinados al servicio público de transporte con incumplimiento de las condiciones de calidad mínima exigidas reglamentariamente.
4. Ofrecer, distribuir, vender o comercializar chasis, carrocería o vehículos de servicio público de transporte que no cuenten con los elementos de seguridad activa y pasiva exigidas por la reglamentación nacional.

**Parágrafo.** El monto de la multa se graduará atendiendo la gravedad del incumplimiento, el riesgo que implica para la seguridad vial, la afectación al servicio que mediante el equipo se proporciona a los usuarios y en función de la dimensión de la operación del infractor. Si el infractor no proporciona información suficiente para determinar el monto de sus ingresos en el periodo de referencia, la multa deberá ser fijada en ciento ochenta mil (180.000) UVB.

En la dosificación de la multa deberá evitarse que esta implique por sí misma un riesgo para la continuidad de la actividad del infractor y garantizar que la multa no se convierta indirectamente en una forma de cancelación de los permisos, autorizaciones o habilitaciones. La autoridad de transporte competente graduará en tal sentido la multa, atendiendo la capacidad económica del infractor, de manera que no imposibilite técnicamente la continuidad de su operación por inviabilidad financiera.

**Artículo 80. Sanciones a operadores de servicios conexos y complementarios.** Serán sancionados con multas desde ciento cincuenta (150) y hasta treinta mil (30.000) UVB, los operadores o prestadores de servicios conexos y complementarios cuando incurran en las siguientes infracciones:

1. Obstaculizar la inspección, vigilancia y control que debe realizarse al servicio público de transporte en las instalaciones del operador de servicios conexos o complementarios.
2. No llevar el registro y las estadísticas de los servicios de transporte que son despachados desde sus infraestructuras.
3. Dar prioridad o ventaja competitiva a algunos de sus usuarios a partir de la distribución o asignación de los servicios en sus infraestructuras, la disposición de los accesos de los usuarios, la distribución de los espacios de publicidad y las estrategias de comercialización de los servicios de transporte en las que participe.  
So pena de la sanción de que trata el presente numeral, cuando las condiciones de la infraestructura, por sí misma, de lugar a una ventaja natural al asignar los espacios, éstos deberán distribuirse mediante procedimientos que garanticen su asignación aleatoria y deberá realizarse rotaciones, como mínimo, semestrales, de manera que se asegure un aprovechamiento equitativo de estas ventajas naturales, sin perjuicio de la introducción de criterios

económicos en los procesos de asignación.

4. No desplegar acciones para el control del pregoneo o actos similares que limiten la libertad del usuario para elegir la empresa transportadora de su preferencia o que afecten o alteren la calidad del servicio.
5. No desplegar acciones para controlar en sus instalaciones la promoción y la oferta al usuario de servicios informales o ilegales de transporte.
6. Obstaculizar, dificultar o negar sus servicios a empresas debidamente habilitadas y autorizadas para la prestación de servicios cuya ejecución requiere de los servicios conexos. Las diferencias que puedan suscitarse sobre los alcances de las autorizaciones deberán elevarse para su resolución por parte de la autoridad de transporte competente que las expidió; hasta tanto ésta resuelva la diferencia, se deberá garantizar la continuidad de la prestación de los servicios conexos y complementarios a los operadores de transporte.

Para el efecto, so pena de sanción en los términos del presente artículo, en el caso de los terminales de transporte, el operador de los servicios conexos no podrá negar u obstaculizar ningún despacho ni la prestación de servicios de empresas debidamente habilitadas y autorizadas en cualquier horario que lo pretendan, siempre que la empresa se encuentre habilitada, el vehículo se encuentre matriculado en el servicio público y porte los distintivos de la empresa.

Cualquier irregularidad de la operación relativa a los términos de autorización que considere se configura y que supone que permitirán calificar el servicio como servicio no autorizado o informal, deberá reportarla a la autoridad de inspección, vigilancia y control, quien abocará el conocimiento como autoridad competente.

7. Negar el servicio a las empresas autorizadas o condicionar su prestación como forma de obtener el recaudo de sumas de dinero adeudas a cualquier título y por cualquier concepto.
8. Para el caso de las terminales de transporte terrestre de pasajeros, cobrar sumas de dinero adicionales por la utilización de la zona operativa de la terminal o las rampas de ascenso o descenso de pasajeros, cuando la autoridad, en una política de directa fijación de las tarifas, haya establecido la tarifa que se le autoriza cobrar por sus servicios conexos.
9. No garantizar la disponibilidad o acceso mediante contraprestación a taquillas para la comercialización de los servicios de los operadores autorizados cuyos servicios requieren de la infraestructura o de los servicios conexos o complementarios que éstas proporcionan; así como condicionar su arrendamiento al pago de sumas de dinero adeudas por otros conceptos diferentes del arrendamiento de taquillas o áreas administrativas.
10. No garantizar la disponibilidad o acceso mediante contraprestación a espacios para el desarrollo de los programas de seguridad dirigidos a efectuar exámenes médicos generales de aptitud física y practicar la prueba de alcoholimetría.
11. Participar, como administrador de la infraestructura o como operador de servicios conexos y/o complementarios, en la promoción y contratación de los servicios que proveen los operadores autorizados a través de la infraestructura o de los servicios conexos o complementarios que éstas proporcionan, en condiciones que de cualquier manera y por cualquier circunstancia impliquen la configuración de una ventaja competitiva de unos sobre otros o la distribución de la demanda por parte del administrador de la infraestructura u operador de servicios conexos y/o complementarios entre sus diferentes usuarios.
12. No disponer del personal suficiente para prestar los servicios durante todos los días y la totalidad de la jornada en que han sido autorizados a operar los operadores autorizados de los servicios que requieren de la infraestructura o de los servicios conexos o complementarios que éstas proporcionan.
13. No disponer del personal suficiente para desplegar en sus instalaciones las acciones de vigilancia privada y procurar las condiciones adecuadas de seguridad orientadas a la prevención y disuasión de conductas; sin que en ellas se exija de aquellas que involucren en modo alguno el ejercicio de actividades de conservación del orden público, pues la vigilancia deberá ser no intrusiva y, por lo tanto, su objetivo no podrá implicar la defensa de la comunidad, ni restablecer el orden público, ni generar las condiciones para el ejercicio pleno de los derechos y libertades -tareas de competencia exclusiva a la fuerza pública-, sino el de la protección de bienes o de personas que específicamente interactúan en las infraestructuras de los servicios conexos.
14. No disponer de equipos e infraestructura suficientes para desplegar en sus instalaciones la prestación de los servicios que ofrece, ni procurar las condiciones de calidad y seguridad adecuadas.
15. Cobrar tarifas diferentes a las pactadas en los casos de libertad tarifaria, a las autorizadas cuando la tarifa es regulada o no observar los procedimientos para la fijación de las tarifas cuando estos se encuentren establecidos

por la reglamentación. El incumplimiento del régimen tarifario igualmente se configura cuando se exigen pagos adicionales a los usuarios por conceptos accesorios para evadir la reglamentación del techo tarifario o tarifa máxima autorizada y cuando el servicio se acompaña de otros servicios complementarios u ofrecimientos comerciales para evadir los límites reglamentarios del piso tarifario vigente, sea que estas conductas se realicen directamente, por interpuesta persona o por aliados comerciales.

16. No mantener las infraestructuras y demás elementos en condiciones adecuadas para la prestación de los servicios.
17. Operar infraestructuras que no reúnan las condiciones de diseño, equipamiento, características técnicas y de accesibilidad que exijan los reglamentos. Además, su autorización será suspendida hasta tanto se subsanen las inconsistencias, salvo que se encuentre necesario mantener la infraestructura en operación, debido a la afectación al servicio que la suspensión implique y dada la naturaleza de las inconsistencias.
18. No garantizar la interoperabilidad de la tecnología que adopte para la mejor prestación de sus servicios.
19. No controlar el uso de las zonas comunes al interior de la infraestructura o no ofrecerlas en condiciones adecuadas.
20. No adoptar oportunamente los manuales operativos y la reglamentación para el uso de sus servicios e instalaciones.
21. No adoptar los manuales operativos y la reglamentación para el uso de sus servicios e instalaciones dentro de los tres (3) meses siguientes a la sanción por no adoptar oportunamente o a la sanción por no hacerlo dentro de los tres (3) meses señalados.
22. No adoptar medidas oportunas o no proponer a la autoridad de tránsito medidas pertinentes para el manejo del tráfico de ingreso y salida de sus infraestructuras, cuando su volumen lo haga necesario o así lo haya solicitado la autoridad de tránsito o transporte.
23. No trasladar oportunamente a la asociación responsable los recursos de los programas de seguridad dirigidos a efectuar exámenes médicos generales de aptitud física y practicar la prueba de alcoholimetría u obstaculizar de cualquier manera el desarrollo de estos programas por parte de la asociación autorizada o designada para el efecto.
24. No adoptar programas de promoción de la seguridad en la operación del transporte en los términos exigidos por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
25. No adoptar el plan estratégico de seguridad vial en los casos en que el mismo le sea exigible.
26. No expedir ni entregar oportunamente el documento que acredita el pago de los dineros que por cualquier servicio directa o indirectamente recaude.
27. Realizar cobros incumpliendo los parámetros y términos dispuestos en la regulación tarifaria por la autoridad competente.

Para la graduación de la sanción se acudirá a los criterios establecidos en el artículo 76 de la presente Ley.

**Parágrafo 1.** Sin perjuicio de la sanción que corresponde a la empresa terminal de transporte de conformidad con lo aquí dispuesto, la sanción de que trata el presente artículo se impondrá por su parte a la persona jurídica que surge del sometimiento al régimen de propiedad horizontal de un edificio o conjunto comercial o mixto en las que operan los servicios conexos, cuando a ella sea atribuible cualquiera conducta de acción u omisión que contribuya directamente a la configuración de las infracciones de que tratan los numerales 1, 9 a 11, 14, 16 y 19 del presente artículo.

**Parágrafo 2.** Corresponderá a la Policía Nacional, como fuerza pública, desplegar en las infraestructuras de transporte de servicios públicos esenciales y lugares aledaños las actividades de policía que en su misión preventiva resulten necesarias para garantizar el orden público, la convivencia pacífica y el respeto de los derechos y libertades de las personas, incluidas y sin limitarse a ellas, las asociadas a la seguridad ciudadana, el control de la prestación de servicios o actividades ilegales e informales y cualquier otra conducta con la potencialidad de afectar la convivencia ciudadana, de conformidad con lo dispuesto por las autoridades en ejercicio del poder de policía.

La Policía Nacional podrá, si lo encuentra pertinente y necesario, apoyar los procesos de vigilancia y seguridad a que hace referencia el numeral 13 del presente artículo.

**Parágrafo 3.** La autoridad de transporte competente para otorgar la autorización para el desarrollo de las actividades económicas cuya ejecución requiere material o reglamentariamente de los servicios conexos o complementarios al transporte, podrá autorizar a los operadores de estos servicios conexos o complementarios para negar sus servicios y para



que impidan en sus instalaciones la operación de los sujetos autorizados cuando en su actividad desborden los términos de la autorización concedida; podrá la autoridad de transporte igualmente impartir instrucciones indicando los alcances específicos de las actividades que le han sido autorizadas. Lo anterior para efecto de lo dispuesto en el numeral 6 del presente artículo.

**Artículo 81. Intervención operativa.** La Superintendencia de Transporte, en ejercicio de las facultades de control, podrá intervenir operativamente las terminales de transporte terrestre cuando reincidan en dos (2) oportunidades dentro de un (1) año calendario en las faltas de que trata el artículo anterior y comprometan con ello la calidad, la continuidad y/o el acceso al servicio o incumplan con la neutralidad comercial que les corresponde observar en la contratación de los servicios de transporte que se ofrecen en sus instalaciones. La intervención se dará en dos (2) etapas: en la primera, se inspeccionará internamente por la Superintendencia a la terminal de transporte y se formularán las causas de los incumplimientos; en la segunda etapa, se adoptará las decisiones necesarias para superarlos y evitar que se continúe incurriendo en ellos.

La decisión así adoptada será susceptible de los recursos de reposición y apelación en el efecto devolutivo. Las medidas que podrán ser dictadas para superar las prácticas o circunstancias que causan los reiterados incumplimientos son las siguientes:

1. Impartir instrucciones que serán de obligatorio cumplimiento, so pena de la imposición de una multa de tres mil (3.000) UVB por mes o fracción de mes hasta que se acate íntegramente por la terminal de transporte.
2. Formular autónomamente un plan de mejoramiento que será de obligatorio cumplimiento para la terminal de transporte, so pena de la imposición de una multa de tres mil (3.000) UVB por mes o fracción de mes hasta que se inicie la ejecución del respectivo plan de mejoramiento o se superen los retrasos en su ejecución de conformidad con el cronograma dispuesto en el mismo.

La intervención finalizará una vez superada la causa que le dio lugar.

**Artículo 82. Sanciones a los administradores de programas de pruebas de alcoholimetría.** Quienes administren, directa o indirectamente, programas de seguridad dirigidos a efectuar exámenes médicos generales de aptitud física y practicar la prueba de alcoholimetría, serán sancionados con multas desde sesenta (60) y hasta dos mil (2.000) UVB, cuando incurran en las siguientes infracciones:

1. No contar con el personal idóneo para efectuar los exámenes y realizar las pruebas.
2. No contar con alcoholímetros, etilómetros o alcohosensores evidenciales que cumplan el Reglamento Técnico Metrológico expedido por Superintendencia de Industria Comercio.
3. Suspender el servicio injustificadamente o prestarlo en menor proporción o deficientemente por falta de disponibilidad de insumos o recursos humanos y técnicos.
4. Alterar los resultados de los exámenes y las pruebas.
5. No destinar los recursos que exige el reglamento para el desarrollo de programas de seguridad en la infraestructura en la que se realiza el recaudo, complementarios a los exámenes médicos generales de aptitud física y las pruebas de alcoholimetría o darle una destinación diferente a la que corresponde de conformidad con la reglamentación.
6. No observar en la formulación, adopción y operación de los programas de seguridad complementarios las políticas, estrategias y lineamientos adoptados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
7. No comunicar a las empresas de transporte los resultados de las pruebas de sus conductores cuando superen los niveles de alcohol permitidos o cuando encuentren en el examen que no poseen la aptitud física requerida para conducir.
8. No comunicar a la autoridad de transporte competente los resultados de las pruebas que superen los niveles de alcohol permitidos o cuando encuentren en el examen que no poseen la aptitud física requerida para conducir.
9. No realizar el examen médico general de aptitud física o no practicar la prueba de alcoholimetría al porcentaje de conductores exigidos por la reglamentación.
10. No realizar oportunamente los reportes de información a las autoridades competentes en las condiciones exigidas

por el reglamento o no hacerlo dentro del tiempo señalado cuando los mismos sean requeridos para los fines de sus competencias por la Superintendencia de Transporte.

Para la graduación de la sanción se tendrá en cuenta la gravedad de la falta, la reincidencia en la comisión de la infracción, el grado de diligencia o negligencia con la que haya actuado el infractor en la comisión de la conducta y el beneficio obtenido por el infractor, directa o indirectamente, así como el obtenido en favor de un tercero.

**Artículo 83. Sanciones a instructores prácticos de Centros de Enseñanza.** Los instructores de los Centros de Enseñanza Automovilística de formación de conductores o de formación de instructores en conducción serán sancionados con multa de treinta (30) UVB y suspensión de treinta (30) días de su licencia como instructores cuando incurran en una cualquiera de las siguientes conductas:

1. Impartir formación práctica o transportar alumnos en vehículos sin tarjeta de servicio o con la tarjeta vencida.
2. Impartir formación práctica o transportar alumnos en vehículos sin los distintivos y/o sin las adaptaciones necesarias para su destinación a la enseñanza de la conducción.
3. Impartir formación práctica en vía públicas a alumnos que carezcan de las destrezas básicas para evitar comprometer la seguridad del tránsito y las adecuadas condiciones de movilidad a su alrededor.

La licencia de los instructores será cancelada cuando la persona reincida en una (1) infracción de los numerales anteriores dentro del mismo año calendario respectivo o cuando imparta formación práctica con la licencia de instructor suspendida. Cancelada la licencia, solo podrá solicitarla nuevamente transcurridos dos (2) años contados desde que la cancelación se hizo efectiva.

**Parágrafo.** Será sancionado con sesenta (60) UVB y no podrá solicitar dentro de los doce (12) meses siguientes la licencia, la persona que sin poseer licencia de instructor imparta instrucción práctica de conducción o de formación de instructores en conducción.

**Artículo 84. Sanciones a operadores portuarios, operadores de servicios conexos y complementarios en infraestructuras acuáticas concesionadas y no concesionadas, astilleros y talleres fluviales.** Sin perjuicio de las medidas que de conformidad con el Código de Policía correspondan, serán sancionadas con multa de sesenta (60) UVB por cada mes o fracción de mes los operadores portuarios, operadores de servicios conexos y complementarios en infraestructuras acuáticas concesionadas no concesionadas, los astilleros y los talleres fluviales que operen sin la correspondiente habilitación, permiso, autorización o registro, cuando la misma se encuentre exigida reglamentariamente para el ejercicio de la actividad.

Serán sancionados con multa de noventa (90) UVB por cada inconformidad y por cada evento, a los operadores portuarios, operadores de servicios conexos y complementarios en infraestructuras acuáticas concesionadas no concesionadas, los astilleros y los talleres fluviales que no observen las condiciones técnicas, manuales y procedimientos que a su actividad se exigen para garantizar la idoneidad, la calidad y la seguridad del servicio.

La multa de que trata el inciso anterior se impondrá por cada mes o fracción de mes que transcurra sin que el sujeto subsane la irregularidad que le ha dado lugar a su imposición inicial.

**Parágrafo.** La Superintendencia de Transporte podrá ordenar la suspensión de la actividad de los operadores portuarios, operadores de servicios conexos y complementarios en infraestructuras acuáticas concesionadas no concesionadas, los astilleros y los talleres fluviales cuando las condiciones de su operación afecten la adecuada prestación del servicio público o amenacen de manera evidente la seguridad de los usuarios y comprometa de manera inminente su integridad.

Si la irregularidad que dio lugar a la suspensión no es subsanada en el tiempo no inferior a tres (3) meses que para el efecto se conceda, la habilitación, permiso o autorización será cancelada y no podrá solicitarse nuevamente dentro de los seis (6)

meses siguientes a la firmeza del acto de cancelación.

**Artículo 85. Sanciones a operadores homologados del SICOV.** Los operadores homologados SICOV serán sancionados con multa desde uno (1) y hasta sesenta (60) días de ingresos brutos, calculados con base en sus ingresos del mes anterior a aquel en el cual se impone la sanción, cuando el desarrollo de su operación arriesgue la calidad y confiabilidad de los datos o la veracidad o autenticidad de los certificados expedidos por los organismos de apoyo a los que les prestan servicio.

Se entenderán comprometidos o arriesgada la confiabilidad de los datos o la veracidad o autenticidad de los certificados expedidos por los organismos de apoyo a los que les presta servicio cuando se advierta que el operador homologado del SICOV no cumple los requisitos técnicos y operativos establecidos en la reglamentación y en sus anexos técnicos.

**Parágrafo 1.** El operador homologado del SICOV deberá someterse periódicamente a auditoría de los requerimientos técnicos enfocados en seguridad Informática, en los tiempos para el efecto definidos por la Superintendencia de Transporte. En los casos en que el diagnóstico de la auditoría evidencie la vulnerabilidad en los componentes de seguridad de la información, el homologado SICOV suspenderá el servicio e informará a la Superintendencia de Transporte, quien dentro de los cinco (5) días calendario siguientes evaluará la necesidad de mantener la suspensión. En todo caso, una vez restablecida la seguridad informática del sistema, se ordenará el levantamiento de la suspensión.

**Parágrafo 2.** La graduación de la sanción se realizará con base en el nivel de riesgo que representó la infracción, sus consecuencias y la efectiva o no afectación de la calidad y confiabilidad de los datos o la veracidad o autenticidad de los certificados expedidos por los organismos de apoyo a los que les prestan servicio.

**Artículo 86. Suspensión y cancelación de homologación de operadores del SICOV.** La homologación o autorización de los operadores del SICOV será suspendida cuando se advierta que no subsisten los requisitos que dieron lugar a su autorización, establecidos en la reglamentación y en sus anexos, o en aquellas disposiciones que la modifiquen, adicionen o sustituyan.

La Superintendencia de Transporte ordenará la suspensión de la homologación o autorización de los operadores del SICOV por el término de seis (6) meses cuando advierta que, estando obligados a suspender los servicios en atención a los resultados de la auditoría de que trata el artículo anterior, los servicios no fueron suspendidos.

La Superintendencia de Transporte cancelará la homologación o autorización de los operadores del SICOV cuando en un período de tres (3) años calendarios reincida en la causal de suspensión de que trata el inciso anterior. Una vez cancelada la homologación o autorización, solo se podrá solicitar nuevamente pasados dos (2) años desde la materialización de la cancelación.

**Artículo 87. Sanciones a los prestadores de servicios turísticos.** El servicio privado o público de transporte de turistas solo podrá ser prestado por personas naturales o jurídicas debidamente habilitadas para la prestación de servicios de transporte.

El prestador de servicios turísticos interesado en ofrecer o prestar el servicio de transporte a sus usuarios, sea en vehículos propios o de terceros, deberá solicitar y obtener habilitación como empresa de transporte en la modalidad que corresponda de conformidad con el reglamento o, en su defecto, celebrar contrato de transporte con empresas legalmente habilitadas en los términos reglamentarios.

En los casos en que el prestador de servicios turísticos preste el servicio de transporte en contravención de lo dispuesto en el presente artículo, procederán contra él las sanciones que se disponen en la presente Ley para la prestación de servicios de transporte no autorizados. Cuando su conducta se limite a ofrecer el servicio a través de terceros no autorizados, será sancionado con una multa de trescientos (300) UVB por evento. En uno u otro caso, procederá la inmovilización del vehículo en los términos definidos en la presente Ley para la prestación de servicios no autorizados.

**Artículo 88. Sanciones a propietarios y a propiedades horizontales.** Los propietarios de inmuebles y las personas jurídicas que surgen del sometimiento al régimen de propiedad horizontal de un edificio o conjunto comercial, residencial o mixto, que directa o indirectamente permitan, promuevan, ofrezcan, consientan la oferta, estacionamiento o prestación de servicios de transporte informales o ilegales en los bienes de su propiedad o que administran, serán sancionados con multa desde mil (1.000) y hasta sesenta mil (60.000) UVB.

La multa se graduará teniendo en cuenta la dimensión de la oferta de servicio informal o ilegal que opera en sus bienes o en los bienes que administra, el grado de participación del sujeto investigado en su configuración, las medidas que a su disposición se encontraban para contrarrestar la práctica y que ha dejado de implementar y la reincidencia en la conducta.

**Artículo 89. Sanciones por modo a los operadores de transporte multimodal.** A los operadores de transporte multimodal les será aplicable el régimen legal y reglamentario que regula los aspectos operacionales de cada modo de transporte, así como las sanciones que corresponden por su incumplimiento, exclusivamente en aquellos aspectos operativos del modo respectivo que no se encuentren expresamente regulados en el régimen del transporte multimodal y siempre que las disposiciones a aplicar no sean incompatibles con este último. Para estos fines, el régimen del modo inicia con la operación de carga y finaliza con la operación de descarga o con las actividades de ascenso y las de descenso respectivamente, según corresponda.

Cuando el transbordo ocurre directo sin un proceso de descarga, la transición de un modo a otro ocurre con la finalización del carga en el modo de transporte subsiguiente.

**Artículo 90. Sanciones a los operadores de transporte multimodal.** Sin perjuicio de lo dispuesto en el capítulo I del Título 2 y en el Título 3 de la presente Ley, de lo indicado en el artículo anterior y de lo señalado por otros regímenes jurídicos que le son aplicables, los operadores de transporte multimodal serán sancionados con una multa de trescientas (300) UVB por evento, cuando incurran en las siguientes infracciones:

1. Contratar como operador la prestación de servicios de transporte unimodal sin contar con la habilitación, permiso o autorización en la modalidad respectiva.
2. Ofrecer, contratar o ejecutar el transporte multimodal como transportador contractual o transportador de hecho sin contar con la habilitación, permiso, autorización o registro exigido legal y reglamentariamente.
3. Incumplir las condiciones técnicas y operacionales exigidas reglamentariamente al transporte multimodal.
4. Realizar operaciones de transporte multimodal sin expedir u obtener los documentos de transporte correspondientes y la documentación complementaria exigida reglamentariamente.
5. No reportar al Ministerio de Transporte en cada trimestre la información estadística sobre sus operaciones de transporte multimodal, de acuerdo con la reglamentación que se expida para el efecto.

La sanción por las conductas indicadas en los numerales anteriores podrá ser incrementada hasta en un cincuenta por ciento (50%) en consideración de los efectos de la infracción, del nivel de negligencia observado en el despliegue de la conducta que configura la infracción y en la deficiencia de las medidas adoptadas con posterioridad para subsanar la infracción o mitigar sus potenciales efectos.

Los operadores de transporte multimodal serán así mismo sancionados con una multa desde sesenta (60) UVB y hasta seis mil (6.000) UVB por la afectación al servicio a que su conducta da lugar. Para estos efectos, se tendrán como alteraciones al servicio las siguientes:

- a. Comprometer los niveles de seguridad de la operación como consecuencia del incumplimiento total o parcial de los reglamentos de seguridad o mediante el despliegue de conductas negligentes que representen un peligro para los demás.
- b. Dar lugar con su conducta a retrasos injustificados en la operación desarrollada en las infraestructuras de servicios conexos y complementarios

**Artículo 91. Suspensión y cancelación de habilitaciones, autorizaciones, permisos y registros de operadores de transporte multimodal.** La habilitación, autorización, permiso o registro de los operadores de transporte multimodal será suspendida por un periodo de seis (6) meses, cuando en un mismo año calendario incurra tres (3) veces en una misma conducta entre las descritas en el artículo anterior.

La cancelación de la habilitación, autorización, permiso o registro de los operadores de transporte multimodal procederá cuando se compruebe que los requisitos exigidos para su otorgamiento no se conservan o no corresponden a la realidad, una vez vencido un periodo de treinta (30) días que deberá concederse para su subsanación. En todo caso, durante el periodo concedido la habilitación, autorización, permiso o registro será suspendido.

La cancelación procederá igualmente cuando dentro de un periodo de dos años calendario se configuren hechos que den lugar a suspender en dos oportunidades la habilitación, autorización, permiso o registro.

**Parágrafo 1.** Cualquiera sea la causa que dé lugar a la cancelación, una nueva habilitación, autorización, permiso o registro no podrá ser solicitado por el operador de transporte multimodal u otorgado por la autoridad de transporte competente, sino hasta pasados cinco (5) años desde la materialización de la cancelación.

**Parágrafo 2.** El Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad del Registro de Operadores de Transporte Multimodal, de manera que se posibilite el traslado a la Superintendencia de Transporte de la información en ellos contenida y que resulte necesaria para el cumplimiento de las funciones de inspección, control y vigilancia que a ella corresponden. Lo anterior sin perjuicio de la facultad para la creación de registros de los sujetos objeto de supervisión, que para el mejor cumplimiento de sus funciones corresponde a dicha Superintendencia.

**Parágrafo 3.** Atendiendo el principio de complemento indispensable, lo dispuesto en los artículos 90 y 91 de la presente Ley tendrá aplicación exclusivamente en los casos no regulados por el derecho andino o cuando el mismo remita el asunto a la regulación de los países miembros.

### **TÍTULO 3**

#### **PROTECCIÓN DE LOS USUARIOS DEL SECTOR TRANSPORTE EN TODOS SUS MODOS Y MODALIDADES**

**Artículo 92. Competencia en materia de protección de usuarios del transporte.** Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 32 de la presente Ley, la Superintendencia de Transporte tendrá la función de protección de los usuarios del transporte en todos sus modos y modalidades; para el efecto, deberá impartir instrucciones y ordenar los correctivos que estime necesarios para modificar las prácticas comerciales, administrativas y, en general, empresariales, que tengan por objeto o como consecuencia la afectación de los derechos de los usuarios, previo agotamiento del debido proceso, salvo las que para el buen funcionamiento de los mercados, en materia de vigilancia y protección de la libre competencia económica y en metrología legal corresponden a la Superintendencia de Industria y Comercio.

No obstante lo anterior, no forman parte de sus atribuciones aquellas relacionadas con la seguridad operacional y seguridad de la aviación civil, cuya competencia permanecerá en la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

**Parágrafo.** El ejercicio de las competencias que a la Superintendencia de Transporte se asignan en el presente artículo deberá desarrollarse de forma coordinada con la Comisión de Regulación de la Infraestructura y el Transporte, con la finalidad de garantizar que las medidas implementadas no arriesguen la continuidad de los servicios. Para el efecto, la Superintendencia de Transporte, deberá solicitar previamente a la Comisión un concepto sobre los riesgos que para la continuidad del servicio puedan implicar las medidas que proyecta implementar; la solicitud de concepto deberá indicar las medidas proyectadas, las causas que considera la justifican y la fundamentación de su pertinencia.

El concepto deberá ser emitido dentro de los treinta (30) días calendario siguientes a su solicitud y la Superintendencia de Transporte solo podrá apartarse de éste razonando expresamente sus motivos en el acto administrativo en el que adopta la medida y siempre y cuando haya previamente insistido en la necesidad de la medida o planteado alternativas igualmente conducentes sin lograr con ellas el concepto favorable.

La insistencia deberá resolverse por la Comisión dentro de los treinta (30) días calendario siguientes a su presentación.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el presente párrafo, en cualquier tiempo, cuando la implementación o desarrollo de la medida adoptada represente una inminente, evidente y grave afectación del servicio o de la debida continuidad del mismo, el Ministerio de Transporte podrá disponer su suspensión hasta tanto se adelanten las acciones de transición que considere necesarias para la implementación o continuidad de la media sin las afectaciones anticipadas o evidenciadas.

**Parágrafo 2.** Las competencias que al Ministerio de Transporte y a la Comisión de Regulación del Transporte y la Infraestructura se asignan en el párrafo 1 del presente artículo, en el transporte aéreo serán ejercidas por Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

**Parágrafo transitorio.** Hasta tanto entre en funcionamiento la Comisión de Regulación del Transporte y la Infraestructura, las competencias que a esta se asignan en el párrafo 1 del presente artículo serán ejercidas por el Ministerio de Transporte.

**Artículo 93. Sistema de Atención.** Las empresas de servicio público de transporte de pasajeros que operen en Colombia deberán contar con un sistema de atención ágil e intuitivo que garantice una rápida y efectiva recepción y registro de las peticiones, quejas y reclamos que las personas le formulen, sea cual fuere el medio o canal que el peticionario, quejoso o reclamante elija, sin perjuicio de su reconducción interna para el debido tratamiento y atención de conformidad con el sistema de gestión y la estructura organizacional adoptada.

El sistema de atención deberá como mínimo observar las siguientes reglas:

1. En ninguna circunstancia podrá exigirse al peticionario, quejoso o reclamante para la recepción de la petición, queja o reclamo que pretenden presentar que se remita a un medio de atención diferente al que él libremente ha elegido para tener contacto con la empresa.
2. No se podrá introducir en la recepción y trámite ninguna etapa que genere un retraso, ambigüedad o dificultad para el usuario que no sea absolutamente necesaria e imprescindible para resolver la petición, queja, reclamo o solicitud.
3. El acceso a los canales de atención deberá ser gratuito.
4. La presentación de las peticiones, quejas y reclamos podrá ser verbal o escrita.
5. En caso de que la empresa requiera la verificación de la identidad del usuario, la misma deberá adelantarse a través de mecanismos que garanticen el adecuado manejo de la información y aseguren que la misma no tendrá ningún uso distinto a la atención de la petición, queja o reclamo.
6. Desde el mismo momento en que se formule, se deberá guardar registro de la petición, queja o reclamo. En ningún caso podrá exigirse al peticionario, quejoso o reclamante, que formule nuevamente su petición, queja o reclamo ante ninguna instancia al interior de la empresa.
7. La respuesta formulada mediante cualquier canal de atención obliga y vincula a la empresa irrevocablemente.
8. La empresa deberá establecer mecanismos sistematizados que le permitan al usuario hacer seguimiento de su petición, queja o reclamo a partir del día siguiente de su radicación. La información deberá ser actualizada como mínimo cada semana calendario, excepto en lo que corresponde a la respuesta, que deberá comunicarse el día que se produce la misma.
9. El usuario tendrá derecho a acceder a las grabaciones y registros de sus peticiones, quejas y reclamos y de las conversaciones verbales o escritas adelantadas en los canales de atención.
10. En todos los casos el usuario deberá ser tratado con consideración y respeto, a través de canales de atención eficientes, siempre en tiempos razonables y que resulten proporcionales con el tamaño de la operación y la demanda de los canales de atención.

**Parágrafo 1.** Las empresas de servicio público de transporte de pasajeros deberán como mínimo garantizar la permanente operación de los siguientes canales de atención para la radicación de peticiones, quejas y reclamos:

- Atención presencial, como mínimo, en los módulos de la infraestructura donde opere.
- Atención telefónica, a través de la línea telefónica gratuita que disponga la empresa.
- Página web disponiendo de un formulario previsto para el efecto.

**Parágrafo 2.** La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y la autoridad de transporte competente para el modo terrestre en la respectiva modalidad, regularán en los servicios de su conocimiento lo relacionado con el nivel de servicio de los canales de atención y los demás aspectos que garanticen que las respuestas sean resueltas de manera oportuna, expedita, clara y sustentada, así como la efectividad y eficiencia de los canales de atención. Para los demás modos de transporte, el Ministerio de Transporte reglamentará lo correspondiente.

**Parágrafo 3.** El sistema de atención de que trata el presente artículo deberá implementarse dentro de los dos (2) años siguientes a la expedición de la presente ley.

**Artículo 94. Peticiones, quejas y reclamos de usuarios.** Frente a cualquier evento de incumplimiento o inconformidad del usuario de transporte con relación a los servicios o sus derechos, éste podrá acudir ante la empresa de transporte, agencias de viajes o intermediario, mediante la presentación de una petición, queja o reclamo a través de los canales de atención de que trata el artículo anterior, sin que le sea exigible ninguna otra condición que su nombre, identificación y el relato que describa los hechos que dan lugar a su petición, queja o reclamo, así como el sentido y las pretensiones que se formulan y los medios o canales por los que puede ser contactado.

**Artículo 95. Recursos.** Contra las decisiones de las empresas de transporte de pasajeros, en cualquier modo o modalidad, que resuelvan peticiones, quejas o reclamos en asuntos relativos al incumplimiento de regímenes tarifarios, el ejercicio del derecho de retracto, el desistimiento, el derecho de reembolso, los cambios de itinerario y los reclamos por el equipaje que acompaña en su viaje al pasajero, procede el recurso de reposición ante la misma empresa y, en subsidio, el de apelación que corresponderá conocer y resolver a la Superintendencia de Transporte.

El recurso de reposición deberá interponerse dentro de los diez (10) días siguientes a la notificación de la decisión y su interposición es condición de procedibilidad del recurso de apelación, el cual deberá interponerse y sustentarse dentro de los tres (3) días siguientes a la notificación de la decisión que resuelve el recurso de reposición o siguientes al vencimiento del término para resolverlo, según corresponda.

Estos recursos no requieren presentación personal ni intervención de abogado, aun en los casos en que se emplee un mandatario. Las empresas deberán disponer de formularios para facilitar la presentación de los recursos a usuarios que deseen emplearlos. La apelación se presentará directamente ante la Superintendencia de Transporte.

**Parágrafo I.** Sin perjuicio de las acciones administrativas o jurisdiccionales, las demás decisiones de las empresas no serán susceptibles de recursos a instancia administrativa.

**Parágrafo II.** En el curso de las peticiones y de los recursos que proceden contra las decisiones en su trámite adoptadas, serán aplicables a la empresa de transporte y a la Superintendencia de Transporte los postulados de los principios procesales *iura novit curia* y el principio *pro actione*.

**Artículo 96. Régimen tarifario en circunstancias extraordinarias.** En circunstancias de fuerza mayor o caso fortuito y/o en situaciones de emergencia, que modifiquen sustancialmente y de manera atípica y transitoria la demanda de servicios en el sector transporte, en ninguno de los modos o de las modalidades de transporte los incrementos de la tarifa al usuario

podrán superar un treinta por ciento (30%) respecto del valor promedio cobrado por los mismos servicios en el último semestre.

Los prestadores de servicios que incumplan lo dispuesto en el inciso anterior serán sancionados con multa equivalente al cincuenta por ciento (50%) del valor total recaudado en exceso, si no logra acreditar que la totalidad del incremento responde al incremento de los costos de su operación, derivado directamente de las mismas circunstancias o situaciones de emergencia.

Para los fines del presente artículo, se tendrá como valor recaudado en exceso, todo aquel percibido del usuario y que sumado supere la tarifa que correspondería de conformidad con el promedio semestral incrementada en un treinta por ciento (30%).

Una vez impuesta la sanción, el prestador del servicio estará en la obligación de reintegrar a los usuarios dentro de los treinta (30) días siguientes la totalidad del dinero cobrado a cada uno de ellos en exceso.

**Parágrafo 1.** Para la aplicación del presente artículo, a partir de la expedición de la presente Ley, las empresas deberán conservar y reportar trimestralmente a la Superintendencia de Transporte el promedio del valor de las tarifas por rutas o servicios en el periodo reportado y conservar la información que le sirvió de base para la estimación, así como los soportes o evidencias que den cuenta de ellas, para los fines de inspección que corresponden a dicha entidad.

**Parágrafo 2.** Para la aplicación del presente artículo no se tendrán en cuenta los incrementos tarifarios que tengan lugar con fundamento en la modificación de la estructura de costos o para restablecer la sostenibilidad y el equilibrio financiero alterado con la variación de los ingresos provenientes de las diferentes fuentes de pago.

**Artículo 97. Sanciones a las empresas de transporte, agencias de viajes o intermediarios por incumplimiento de los derechos de los usuarios.** Sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley 1480 de 2011 o la norma que la modifique, adicione o sustituya, las empresas de transporte, agencias de viajes o intermediarios en la contratación y ejecución de los servicios de transporte de pasajeros, serán sancionados con multa entre treinta (30) y ciento cincuenta (150) UVB cuando se incurra en las siguientes conductas:

1. No garantizar el acceso del usuario al registro de la conversación verbal o escrita sostenida en los canales de atención o no se expida copia de estos a su solicitud.
2. Requerir al usuario en dos oportunidades el relato de su petición, queja o reclamo en los canales de atención o en el curso de la actuación.
3. Dar una respuesta al usuario que no corresponda con la petición que éste ha elevada o no responda a los argumentos que el mismo ha presentado.
4. No responder dentro de los diez (10) días calendario siguientes a su formulación, las peticiones, quejas o reclamos.
5. No informar a los usuarios sobre los canales de comunicación para la atención de peticiones, quejas o reclamos o de notificaciones judiciales.
6. En todos los casos en que la decisión del recurso de apelación que corresponde conocer a la Superintendencia de Transporte sea favorable al usuario.

**Parágrafo 1.** Las empresas de transporte, agencias de viajes o intermediarios en la contratación y ejecución de los servicios de transporte de pasajeros serán sancionados con multa entre ciento cincuenta (150) y cuatrocientos cincuenta (450) UVB cuando incurran en las siguientes conductas:

- a. No garantizar el acceso a los canales de atención al usuario o generar retrasos superiores a las 2 horas en los canales para la recepción de las peticiones, quejas o reclamos.
- b. No resolver los recursos de reposición interpuestos contra sus decisiones dentro de los treinta (30) días siguientes a su interposición.



Serán así mismo sancionados con multa entre ciento cincuenta (150) y treinta mil (30.000) UVB cuando incurran en las siguientes conductas:

1. No disponer, como mínimo, de la totalidad de los canales de atención exigidos el parágrafo 1 del artículo 93 de la presente Ley.
2. No atender dentro del tiempo señalado las instrucciones o no adoptar los correctivos ordenados por la Superintendencia de Transporte. En este caso las multas serán sucesivas y se impondrán por cada mes o fracción de mes hasta que se verifique el efectivo e integral cumplimiento de la instrucción y/o adopción de los correctivos.
3. No realizar los reembolsos dentro de los treinta (30) días siguientes a su solicitud por parte del usuario, cuando la misma es procedente.
4. No ejecutar las acciones derivadas de la decisión en sede de apelación adoptada por la Superintendencia de Transporte.

**Parágrafo 2.** Cuando se compruebe que los administradores, directores, representantes legales, representantes de sociedades extranjeras, revisores fiscales, socios, propietarios u otras personas naturales han autorizado o ejecutado conductas que tiene por objeto o como consecuencia el desconocimiento de los derechos de los usuarios, o que han dado lugar a las infracciones de que trata el presente artículo, serán sancionados con multa equivalente al treinta por ciento (30%) de la multa impuesta a la empresa.

**Parágrafo 3.** Para la graduación de la sanción se atenderán los criterios señalados en el artículo 76 de la presente Ley en lo que resulten pertinentes.

**Artículo 98. Índices de solvencia y liquidez en el transporte aéreo.** La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil reglamentará los indicadores de solvencia y de liquidez y señalará los índices que de éstos deberán ser exigidos como condición para el otorgamiento y preservación de la vigencia de los permisos de operación o autorización para ofrecer servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros nacionales y los internacionales con origen o destino en el territorio colombiano.

Los índices deberán ser establecidos en diferentes escalas y en función de ellas, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil señalará el periodo de comercialización anticipada de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros que se entiende autorizada, en cortes mensuales, por fuera de los cuales no se podrá ofrecer la venta de tiquetes aéreos.

**Parágrafo 1.** Las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros podrán solicitar autorización para la comercialización de tiquetes con una anticipación mayor a la que le sea señalada de acuerdo con su índice de solvencia y liquidez, garantizando mediante caución, carta de crédito o cualquier otro medio idóneo los reembolsos de la operación que se comercialice o acreditando, a través de acuerdos de código compartido y/o endosos, la capacidad efectiva para realizar la movilización de por lo menos el treinta por ciento (30%) de los tiquetes que se proyecta a comercializar con una anticipación mayor a la inicialmente autorizada.

**Parágrafo 2.** Salvo lo dispuesto en el parágrafo anterior en relación con los acuerdos de código compartido y/o endosos, en ningún caso se podrá comercializar tiquetes para el transporte de pasajeros cuando la liquidez de las empresas de servicios aéreos, estimada de conformidad con lo dispuesto reglamentariamente por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, no resulte suficiente para garantizar la efectiva operación que permita el cumplimiento de los servicios contratados para los siguientes treinta (30) días calendario.

Los miembros de la junta directiva, los administradores, directores, representantes legales, socios y propietarios que participen directa o indirectamente de la formulación, decisión, adopción o materialización de la actuación que dé lugar al desconocimiento de lo dispuesto en el presente parágrafo, responderán directamente con su patrimonio por los reembolsos de los dineros pagados por los tiquetes comercializados en contravención de lo dispuesto en el presente parágrafo.

**Parágrafo 3.** Las empresas de transporte aéreo de pasajeros que incumplan lo dispuesto en el presente artículo serán sancionadas por primera vez con amonestación y en todas las demás ocasiones con el ciento cincuenta por ciento (150%) del valor de los tiquetes vendidos en contravención de lo dispuesto en este artículo.

Los miembros de la junta directiva, los administradores, directores, representantes legales, socios y propietarios que participen directa o indirectamente de la formulación, decisión, adopción o materialización de conductas que den lugar a la configuración de la infracción, como prohibición contenida en el parágrafo 2 del presente artículo, serán sancionados cada uno de ellos con multa equivalente al cero punto uno por ciento (0.1%) del valor de los tiquetes vendidos en contravención de las reglas aquí señaladas.

**Parágrafo 4.** Las decisiones que de conformidad con lo dispuesto en el presente artículo adopte la autoridad aeronáutica estarán sujetas a los recursos que, de conformidad con la legislación vigente, procedan contra los actos administrativos particulares de carácter definitivo.

**Parágrafo transitorio.** Lo dispuesto en el presente artículo será exigible a las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular actualmente en operación, dos (2) años después de la adopción de la reglamentación que en atención al mismo corresponde expedir a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

## **TÍTULO 4 ASPECTOS PROCEDIMENTALES**

### **CAPÍTULO 1 DISPOSICIONES ESPECIALES**

**Artículo 99. Informes.** Los informes de las autoridades por las infracciones previstas en esta Ley deberán indicar, como mínimo, el presunto infractor, las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que se cometió la infracción y la identificación del servidor público que lo elabora; adicionalmente, de ser posible, el funcionario deberá aportar pruebas objetivas que sustenten el informe o la infracción.

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

El Ministerio de Transporte reglamentará los formatos de informes para los cuerpos operativos de control en todo el país, cuya numeración única será controlada a través del Sistema RUNT, así como la(s) plataforma(s) tecnológicas y repositorios de información en línea que deberán emplearse. Los formatos para la elaboración de informes de las infracciones que se adviertan en ejercicio de las competencias de inspección, vigilancia y control por equipos diferentes a los cuerpos de control operativo o con base en la valoración conjunta del comportamiento operativo del sujeto vigilado, serán adoptados por cada entidad de inspección, vigilancia y control.

**Parágrafo 1.** Las ayudas técnicas, tecnológicas o informáticas serán válidos como prueba de ocurrencia de una infracción de transporte, infraestructura o sus servicios conexos o complementarios.

**Parágrafo 2.** Dentro de los dieciocho meses siguientes a la expedición de la presente ley, la Superintendencia de Transporte conformará un sistema o plataforma tecnológica nacional que permita la consolidación de material probatorio con la capacidad de acreditar en cualquier jurisdicción hechos que den cuenta de la ocurrencia de una infracción a las normas de transporte y con el sistema así conformado deberán interactuar e interoperar con las autoridades respectivas y competentes para conformar el expediente electrónico y adelantar la investigación administrativa correspondiente. Dicho sistema deberá ser administrado por la Superintendencia de Transporte y se financiará con los recursos provenientes de las multas efectivamente recaudadas que hayan sido impuestas con ocasión de la comisión de infracciones al transporte por la autoridad nacional.

El incumplimiento del plazo no implicará el vencimiento de las competencias que se otorgan en el presente párrafo, pero deberá dar lugar a las indagaciones preliminares que correspondan para determinar las responsabilidades disciplinarias que puedan configurarse.

**Artículo 100. Procedimiento administrativo sancionatorio.** El procedimiento sancionatorio que se regula en la presente Ley es de naturaleza administrativa, en su desarrollo se aplicarán las disposiciones del Capítulo III del Título III de la Primera Parte de la Ley 1437 de 2011, o aquella norma que la modifique, adicione o sustituya, sin perjuicio de la aplicación preferente de las disposiciones especiales en esta ley señaladas.

**Artículo 101. Caducidad de la acción sancionatoria administrativa.** La facultad para imponer sanciones atribuida mediante la presente Ley caducará a los tres (3) años de ocurrido el hecho, la conducta u omisión que pudiere ocasionarlas, término dentro del cual el acto administrativo que impone la sanción debe haber sido expedido y notificado.

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

**Artículo 102. Prescripción de las sanciones.** La sanción decretada por acto administrativo prescribirá a los cinco (5) años contados a partir de la fecha de la ejecutoria.

**Artículo 103. Función de cobro coactivo.** La Superintendencia de Transporte y demás autoridades que ejercen la función de vigilancia, inspección y control estarán investidas de la facultad de cobro coactivo para hacer efectivas las sanciones pecuniarias impuestas en ejercicio de su función, de conformidad con lo dispuesto por la Ley 1066 de 2006, el Estatuto Tributario, el Código Contencioso Administrativo, el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, el Código General del Proceso y las normas que modifiquen, adicionen o sustituyan los anteriores.

**Artículo 104. Titularidad de las multas de transporte.** Las multas por infracciones a las normas de transporte serán de propiedad exclusiva de cada una de las autoridades del sector en su respectiva jurisdicción y de libre destinación dentro del presupuesto de la misma entidad que las impuso, incluidos sus gastos de funcionamiento.

**Artículo 105. Carácter de policía judicial.** Los servidores públicos de la Superintendencia de Transporte y las otras autoridades competentes que realicen funciones de vigilancia, inspección y control tendrán funciones de policía judicial exclusivamente para el aseguramiento de la pruebas en las materias que regula esta ley.

## **CAPÍTULO 2**

### **REMISIÓN NORMATIVA Y EL RÉGIMEN TRANSITORIO**

**Artículo 106. Remisión normativa.** En los aspectos no regulados en la presente Ley se aplicarán las disposiciones del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, el Código General del Proceso, el Estatuto del Consumidor, el Código Nacional de tránsito, el Código de Procedimiento Penal y el Estatuto Tributario.

**Artículo 107. Régimen transitorio.** Las infracciones cometidas en vigencia de las normas que derogue la presente Ley se seguirán investigando y sancionando con base en dichas disposiciones, sin perjuicio de la aplicación del principio de favorabilidad, especialmente en la dosificación de las sanciones.

Sin perjuicio de lo anterior, dentro de los (2) dos meses siguientes a la expedición de la presente Ley, los sujetos que al momento de su entrada en vigencia se encuentren vinculados formalmente en investigaciones administrativas, podrán acogerse al descuento de que trata el artículo 28 de la misma.

**Parágrafo.** Todo lo anterior sin perjuicio de la aplicación de las figuras jurídicas administrativas de la caducidad y la prescripción.

## **TÍTULO 5**

### **OTRAS DISPOSICIONES, VIGENCIA Y DEROGATORIAS**

**Artículo 108. Multas contractuales.** El régimen sancionatorio dispuesto en la presente Ley se aplicará de manera preferente y sin perjuicio de lo dispuesto en los contratos de concesión u operación, salvo en los aspectos en los que la presente Ley disponga expresamente otra cosa.

Cuando las infracciones que en la presente Ley se sancionan administrativamente con multa sean simultáneamente conductas que den lugar a multas contractuales, de esta última deberán descontarse al contratista las sumas que por concepto de multa administrativa le corresponde cancelar a la autoridad de inspección, vigilancia y control, una vez el contratista acredite ante el contratante el pago efectivo de la sanción administrativa y la identidad de la infracción con la que ha sido impuesta contractualmente.

**Artículo 109. Registro de infracciones y reincidencias.** Las autoridades de inspección, vigilancia y control deberán conservar en sus registros de infracciones y presentar debidamente separada la información de infracciones de los sujetos objeto de supervisión, en atención a cada una de la modalidad de transporte, servicios o actividades que le han sido autorizadas. Así mismo, las reincidencias de que trata la presente Ley solo serán consideradas como tales cuando en la infracción se incurre al interior de una misma modalidad de transporte, servicio o actividad.

No se podrá realizar ninguna publicación o responder a peticiones de información en un sentido que contravenga lo indicado en el presente artículo, so pena de incurrir en falta disciplinaria grave.

**Artículo 110. Del régimen sancionatorio de otros modos de transporte.** Las disposiciones establecidas en el capítulo noveno del título primero de la Ley 336 de 1996 se continuarán aplicando para los modos de transporte aéreo, marítimo, fluvial y férreo.

**Artículo 111. Lista de personas naturales.** Para todos los efectos a que haya lugar y en aras de la especialidad, la Superintendencia de Transporte creará una lista independiente y establecerá los criterios y requisitos para participar en la convocatoria abierta que permitirá conformar y renovar periódicamente la lista de personas naturales que sea utilizada por la Superintendencia de Transporte a efectos de dar cumplimiento a lo dispuesto en el numeral 4º del artículo 85 de la Ley 222 de 1995, modificado por el artículo 43 de la Ley 1429 de 2010 y a lo dispuesto en la presente Ley, o las normas que las modifiquen, adicionen o sustituyan.

**ARTÍCULO 112. Títulos de depósito judicial no reclamados.** Los títulos de depósito judicial derivados de las actuaciones de cobro coactivo adelantadas por la autoridades de transporte y que no hayan sido reclamados por su beneficiario dentro de los dos (2) años siguientes a la fecha de terminación definitiva de dicha actuación, prescribirán de pleno derecho a favor de la respectiva autoridad, con destino al Fortalecimiento del apoyo de educación superior para los funcionarios de carrera administrativa de la Entidad y el fortalecimiento del proceso de cobro coactivo en lo que se encuentre pertinente en beneficio de la celeridad y eficacia de éstas actuaciones de la Entidad.

La terminación definitiva de la actuación, para efectos de lo dispuesto en el presente artículo, ocurre de pleno derecho con la notificación del acto que ordena la devolución del saldo a favor contenido en el título.

**Parágrafo transitorio.** El término de prescripción de los títulos de depósito judicial de que trata el presente artículo, derivados de actuación de cobro coactivo terminadas definitivamente antes de la publicación de la presente ley, se contará a partir de su entrada en vigencia.

**Artículo 113. Cancelación de habilitaciones de las empresas de transporte fluvial.** Se adiciona un parágrafo al artículo 81 de la Ley 1242 de 2012, así:

**"Parágrafo.** Las habilitaciones, licencias o autorizaciones de las empresas de transporte fluvial, además de lo dispuesto, en armonía con el artículo 48 de la Ley 336 de 1996, en el artículo 83 de la presente Ley, serán canceladas por la interrupción del ejercicio de la actividad económica de transporte fluvial de la empresa cuando esta se prolongue por un período de dos años, cualquiera sea su causa, o cuando la empresa, carezca de permisos de operación vigente durante idéntico periodo.

Las cancelaciones de las habilitaciones, licencias o autorizaciones procederán de oficio, no tendrán carácter sancionatorio, sino el de la declaración de una pérdida de vigencia, de manera que el interesado podrá en cualquier tiempo solicitar y obtener nuevamente las habilitaciones, licencias o autorizaciones que por estas causas le hubieren sido canceladas".

**Artículo 114. Habilitación y permisos de operación a empresas de transporte internacional y transfronterizo.** Modifíquese el artículo 54 de la Ley 336 de 1996, el cual quedará así:

**"Artículo 54.** El servicio público de transporte fronterizo e internacional se regirá por las leyes especiales, los tratados y convenios celebrados por el país que, de acuerdo con las disposiciones correspondientes, hayan sido incorporados al ordenamiento jurídico, sin perjuicio de las facultades del Gobierno Nacional para disponer reglamentariamente, como obligación de las empresas nacionales, la necesidad de solicitar y obtener habilitación y permiso de operación ante la autoridad competente del territorio colombiano en la respectiva modalidad".

**Artículo 115. Sanciones a los sujetos de vigilancia y control de la DIMAR.** Modifíquese el artículo 80 del Decreto Ley 2324 de 1984, el cual quedará así:

**"Artículo 80. Sanciones e infracciones.** Las sanciones a que hubiere lugar por el incumplimiento a cualquiera de las normas citadas pueden consistir en las medidas siguientes:

1. Amonestación escrita o llamada de atención al infractor, en cuyo caso se dejará copia del informe de quien impuso la sanción o de la carta en su caso, en los archivos de la Dirección General Marítima y Portuaria y de las Capitanías de Puerto.
2. Suspensión, que consiste en la pérdida temporal de los privilegios, concesiones, licencias, permisos, autorizaciones o certificaciones que haya expedido la Dirección General Marítima y Portuaria.

La suspensión podrá decretarse hasta por tres (3) años y procede cuando las condiciones exigidas reglamentariamente en relación con las capacidad y condiciones técnicas y operativas no corresponden con las constatadas por la autoridad marítima en el ejercicio de sus funciones de vigilancia y control. Decretada por un periodo inferior al máximo autorizado, podrá prorrogarse si el infractor no acredita, antes de su vencimiento, que ha subsanado las causas que le dieron lugar.

3. Cancelación, que consiste en la pérdida permanente de los anteriores privilegios, concesiones, licencias, permisos, autorizaciones o certificados.

La cancelación procede por reincidencia en una conducta que configure una infracción sancionada con la suspensión, si ésta ocurre dentro de un periodo de dos (2) años contados desde la firmeza de la última sanción de suspensión impuesta. Ordenada la cancelación, no podrá solicitarse nuevamente privilegios, concesiones, licencias, permisos, autorizaciones o certificados sino hasta pasados cinco (5) años de la materialización de la medida.

*La cancelación procederá igualmente cuando vencido el periodo máximo de suspensión autorizado por el presente Decreto Ley, las situaciones que le dieron lugar no hayan sido subsanadas.*

4. *Multas, que podrán ser desde noventa (90) UVB y hasta ochocientos treinta mil (830.000) UVB, las cuales se impondrán por las infracciones a que se refieren los siguientes literales, cuando las conductas que las configuran conlleven o tengan la capacidad causal para dar lugar a una alteración parcial o total de la operación, den o puedan haber dado lugar al retraso o a la suspensión parcial o total de las operaciones, arriesguen las condiciones de seguridad o representen un peligro para las personas o el medio ambiente. En estas circunstancias, habrá lugar a la imposición de las multas de que trata el presente numeral, cuando se incurra en una de las siguientes infracciones:*

- a) Cuando la acción u omisión constituya incumplimiento a la formación, experiencia, capacitación, certificación y operación del personal, a las condiciones de las naves o artefactos navales, sus equipamientos y documentos, a las condiciones o naturaleza de la carga, condiciones operacionales; todas ellas de conformidad con lo dispuesto en las licencias, habilitaciones, permisos, autorizaciones, certificados y otros expedidos por la Dirección General Marítima, se impondrá multa entre noventa (90) UVB y hasta mil seiscientos cincuenta (1.650) UVB. Procederá igualmente la sanción de que trata el presente numeral por reincidir dentro de un año calendario en una conducta sancionada inicialmente con amonestación.*
- b) Cuando la acción u omisión constituya un incumplimiento de lo establecido expresamente al Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC) y demás normas reglamentarias expedidas por la Dirección General Marítima, se impondrá multa entre noventa (90) UVB y cuatro mil cien (4.100) UVB.*
- c) Cuando la acción u omisión constituya un incumplimiento de las convenciones e instrumentos internacionales expedidos por la Organización Marítima Internacional (OMI), debidamente aprobados por Colombia, se impondrá multa entre ocho mil doscientas cincuenta (8.250) UVB y hasta ochenta y dos mil seiscientas (82.600) UVB. Para se deberá tener en cuenta el ámbito de aplicación del instrumento internacional objeto de la infracción.*
- d) Cuando cualquiera de las infracciones por acción u omisión, directa o indirectamente, ponga en riesgo o genere daño grave a la seguridad marítima o fluvial y a la seguridad de las personas, la multa que por la misma corresponde imponer se establecerá entre ochenta y dos mil seiscientas (82.600) UVB y hasta cuatrocientas trece mil (413.000) UVB.*
- e) Cuando cualquiera de las infracciones, por acción u omisión, directa o indirectamente ponga en riesgo o genere daño grave al medio ambiente marino y/o fluvial, la multa que por la misma corresponde imponer se establecerá ochenta y dos mil seiscientas (82.600) UVB y hasta ochocientos treinta mil (830.000) UVB, sin perjuicio de las sanciones y medidas que corresponden a la autoridad ambiental de conformidad con sus competencias*

*La no cancelación de la multa una vez ejecutoriada dará lugar a que no se les expida o tramite solicitud alguna de renovación prórroga de privilegios, concesiones, licencias, permisos, autorizaciones o certificados a los titulares.*

**Parágrafo 1.** *Las multas se graduarán atendiendo lo indicado en el artículo 81 del presente Decreto Ley.*

**Parágrafo 2.** *Las infracciones de que tratan los literales "a" al "c" del presente artículo son excluyentes respecto de una*

*misma conducta, de manera que no podrán formularse cargos por dos o más de ellas a partir de un mismo hecho investigado. Las operaciones intermodales se sujetarán a la reglamentación que para el efecto expida el Gobierno Nacional y las infracciones aquí dispuestas solo podrán predicarse en relación con los reglamentos directamente aplicables a las mismas”.*

**Artículo 116. Disciplina fiscal.** Todos los gastos y/o erogaciones derivadas de la implementación de la presente ley, de las modificaciones que en ella se realizan y de la reglamentación derivada de unas y otras, así como la implementación misma de las iniciativas, estarán condicionadas y sujetas a las disponibilidades presupuestales, al Marco de Gasto de Mediano Plazo del sector transporte (MGMP) y al Marco Fiscal de Mediano Plazo (MFMP), dando cumplimiento al artículo 7 de la Ley 819 de 2003 o a aquellas que la modifiquen, adicionen o sustituyan, y a los precedentes de la jurisprudencia de la Corte Constitucional.

**Artículo 117. Vigencia.** La presente Ley comenzará a regir seis (6) meses después de su sanción y publicación en el Diario Oficial.

**Artículo 118. Modificaciones y derogatorias.** La presente Ley modifica la definición de modo de transporte y deroga la definición de servicios conexos al transporte contenidas en el artículo 12 de la Ley 1682 de 2013 y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias, en especial el artículo 9 de la Ley 105 de 1993 y los artículos 44, 45, 46, 47, 48 y 49 de la Ley 336 de 1996 únicamente en lo que al transporte terrestre corresponde.

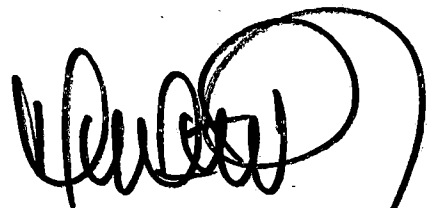
Deroga igualmente los artículos 28, 50 y 51 de la Ley 336 de 1996, los artículos 11, 12 y 13 del Decreto 149 de 1999, el artículo 154 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 4 Ley 1397 de 2010, los artículos 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 y 19 de la Ley 2050 de 2020 y el parágrafo 4 del artículo 14 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 3 de la Ley 2283 de 2023.

La presente Ley, no restringe, ni modifica, ni deroga ninguna competencia, facultad o función de la Superintendencia de Transporte ni de las otras autoridades en materia de inspección, vigilancia y control en el sector transporte, ni ninguna infracción o sanción que no esté expresamente derogada en este texto, así como tampoco las que le hayan sido delegadas en virtud de lo dispuesto en el artículo 211 de la Constitución Política, en los términos del artículo 13 de la Ley 489 de 1998 o la norma que la adicione, modifique o sustituya.

La reglamentación expedida con fundamento o para la ejecución de las leyes derogadas conservará su vigencia respecto de las facultades, medidas y sanciones que, contenidas en ellas, continúan vigentes con su introducción en la presente Ley, en especial, el Decreto 1479 de 2014. La regulación técnica existente que deba ser modificada, complementada o sustituida de conformidad con lo dispuesto en la presente Ley, conservará su vigencia hasta tanto se expidan aquellas que la modifican, complementan o sustituyen.



Alfredo Piñeros  
Supertransporte



Vante Rojas  
Vtransporte

# SENADO DE LA REPUBLICA

Secretaría General ( Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)

El día 20 del mes Enero del año 2026

se radicó en este despacho el proyecto de ley  
Nº. 347 Acto Legislativo N°. \_\_\_\_\_, con todos y  
cada uno de los requisitos constitucionales y legales  
por: \_\_\_\_\_

  
\_\_\_\_\_  
**SECRETARIO GENERAL**



## **Exposición de motivos**

### **Antecedentes**

La flexibilización de los principios de tipicidad y legalidad predicable en el derecho administrativo sancionador ha venido siendo objeto de un desarrollo jurisprudencial que se manifiesta en una mayor precisión del concepto y que permite corregir comprensiones previas que no proporcionaban las suficientes garantías o la expresión plena de los principios democráticos.

Conforme a ellas, habilitaciones como la contenida en el artículo 997 del Código de Comercio, que encarga al Gobierno nacional establecer la escala de sanciones por la violación de normas legales y reglamentarias, no tendría ya lugar; y los ejercicios desplegados en similar dirección han sido declarados nulos por la jurisdicción de lo contencioso administrativo. Este ha sido el caso de varias de las disposiciones del Decreto 3366 de 2003<sup>1</sup> y de algunas de las anteriormente contenidas en el Decreto 176 de 2001<sup>2</sup>.

Estas decisiones debilitaron de una manera importante la capacidad de supervisión de la Superintendencia de Transporte, principalmente en materia de Transporte Terrestre; otros modos de transporte contaban con regulación propia y especializada para estos propósitos, lo que no evito que corrieran idéntica suerte.

Lo anterior, sumado a la evolución del sector y las nuevas prácticas que acompañaron la misma, ha dado lugar a la necesidad de adopción de un régimen que posibilite una eficiente y eficaz supervisión del sector; necesidad que se refleja en los esfuerzos de que dan cuenta doce iniciativas legislativas<sup>3</sup> que para

---

<sup>1</sup> CONSEJO DE ESTADO. SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, SECCIÓN PRIMERA. Consejera ponente: MARTHA SOFIA SANZ TOBÓN. Bogotá, D. C., veinticuatro (24) de septiembre de dos mil nueve (2009). Radicación número: 11001-03-24-000-2004-00186-01

CONSEJO DE ESTADO. SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, SECCIÓN PRIMERA. Bogotá D.C., veinte (20) de junio de dos mil doce (2012). CONSEJERA PONENTE: DOCTORA MARÍA ELIZABETH GARCÍA GONZÁLEZ. REF: Expediente núm. 2007-00113.

CONSEJO DE ESTADO. SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, SECCIÓN PRIMERA. Consejero ponente: GUILLERMO VARGAS AYALA. Bogotá, D.C., diecinueve (19) de mayo de dos mil dieciséis (2016). Radicación número: 11001-03-24-000-2008-00107-00 / ACUMULADO 11001 03 24 000 2008 00098 00

<sup>2</sup> CONSEJO DE ESTADO. SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, SECCIÓN PRIMERA. Consejero ponente: RAFAEL E. OSTAU DE LAFONT PIANETA. Bogotá, D.C., tres (3) de mayo de dos mil siete (2007). Radicación número: 11001-03-24-000-2003-00086-01

<sup>3</sup> P.L.208 de 2009 Cámara, P.L.053 de 2011 Cámara, P.L.113 de 2011 Cámara, P.L.090 de 2012 Cámara, P.L.081 de 2013 Cámara, P.L.134 de 2014 Senado – 101 de 2014 Cámara, P.L.140 de 2017 Senado, P.L.076 de 2018 Senado, P.L.273 de 2019 Cámara, P.L.225 de 2019 Senado y P.L.426 de 2020 Cámara.

### **Superintendencia de Transporte**

**Portal Web:** [www.supertransporte.gov.co](http://www.supertransporte.gov.co)

**Dirección:** Dg 25g # 95 A 85, Torre 3 Piso 1 y 4, Bogotá D.C., Colombia

**Conmutador:** (+57) 601 3526700 **Línea Gratuita:** (+57) 018000915615



## SuperTransporte

los mismos propósitos han tenido lugar sin que ninguna de ellas hubiere logrado materializarse en una Ley de la República.

Para superar dificultades anteriores, se ha adelantado una nueva propuesta que procurando un ejercicio de conciliación sectorial se alimenta de varias fuentes significativas, como son: 1) los proyectos de ley que con el mismo objeto fueron discutidos en años anteriores, los cuales no culminaron en aprobación; 2) propuestas que han tenido origen entre los diferentes actores que se relacionan con la Superintendencia directa o indirectamente, del sector público y privado; y 3) la nutrida retroalimentación que se ha recibido por parte de diferentes colectivos del sector transporte, especialmente empresas de la esfera del derecho privado, así como sus agremiaciones; fruto de las numerosas presentaciones y actividades de socialización del régimen sancionatorio que se llevaron a cabo por las entidades administrativas sectoriales, de forma virtual e in situ.

Gracias a este último ejercicio el proyecto de ley puede decirse el resultado de un nutrido intercambio de opiniones, gracias a las cuales se logró la conciliación sectorial de muchos de sus contenidos y propósitos.

### Contenido del proyecto

En la construcción del texto se ha tenido una aproximación sistemática a la materia, pero a diferencia de lo ocurrido en anteriores iniciativas, no pretende recoger la totalidad de la regulación existente en la materia, pues encuentra que la reelaboración integral, además de innecesaria, no ha dejado de configurar, junto con otras, razones que explican la frustración de proyectos anteriores. En este sentido, con el proyecto se pretende un fortalecimiento transversal de la Superintendencia de Transporte y de la capacidad de supervisión del servicio público y conexos y complementarios, y para ello se encuentra pertinente adoptar un régimen sancionatorio del transporte terrestre automotor, de los organismos de tránsito y de los organismos de apoyo al tránsito, mientras que en las demás modalidades y servicios, así como en relación con las herramientas para el ejercicio de la supervisión y la protección de los usuarios, se requieren tan solo algunas disposiciones que complementen la regulación vigente.

Con esta perspectiva, el contenido del proyecto puede decirse estructurado en tres partes: una general, en la que se incluyen los principios y definiciones, las potestades y autoridades de supervisión, los sujetos de inspección y vigilancia y sujetos de sanción y las medidas de prevención y herramientas de transformación; le sigue a esta una parte específica en la que se incluyen infracciones generales en las que pueden llegar a incurrir todos los actores, seguidas de las infracciones propias del transporte terrestre automotor que son transversales a los vigilados y a los sujetos de sanción, las sanciones aplicables a las empresas de transporte y a las personas a éstas vinculadas, a los contratantes del servicio, principalmente asociados a las conductas de los generadores de carga, medidas contra el transporte ilegal que necesariamente

### Superintendencia de Transporte

Portal Web: [www.supertransporte.gov.co](http://www.supertransporte.gov.co)

Dirección: Dg 25g # 95 A 85, Torre 3 Piso 1 y 4, Bogotá D.C., Colombia

Comutador: (+57) 601 3526700 Línea Gratuita: (+57) 018000915615



## SuperTransporte

deberán estar precedidas de una estrategia nacional que incluya una respuesta social a la problemática y las sanciones por infracciones en que pueden incurrir los organismos de tránsito, los organismos de apoyo y sus socios, administradores y empleados de los organismos de apoyo, cerrando con algunas medidas de protección de los usuarios del sector transporte.

De lo que podría denominarse el tercer componente, forman parte los aspectos complementarios mencionados, complementarios de la regulación existente para el fortalecimiento de la supervisión sectorial. Entre ellos se introducen infracciones para conductas que afectan el normal desarrollo del servicio y para las cuales no existía previamente un reproche legal. Entre las actividades a las cuales se definen nuevas infracciones se encuentran: desintegradoras, operadores de servicios conexos, ensambladores, importadores y fabricantes, a los administradores de programas de alcoholimetría e instructores de centros de enseñanza automovilística, operadores portuarios, operadores de servicios conexos y complementarios en infraestructuras acuáticas concesionadas y no concesionadas, astilleros y talleres fluviales, a operadores homologados del Sistema de Control y Vigilancia, prestadores de servicios turísticos y a propietarios de inmuebles y a propiedades horizontales.

En los aspectos procedimentales, se propone remitir al procedimiento general adoptado por la Ley 1437 de 2011.

Ahora, del contenido del proyecto, conforme se indicaba en los antecedentes, una buena parte ha tenido una inmediata acogida sectorial en los diferentes espacios de concertación que tuvieron lugar previamente. Naturalmente hay aspectos en los que permanecen algunas diferencias, pero en general la buena acogida sectorial del proyecto entendemos que responde a su enfoque, el cual se basa en tres ideas generales conectadas entre sí, a saber:

- i) La eficacia en la gestión de las entidades responsables de la supervisión no puede ser evaluada en función del resultado de un crecimiento en el número de sanciones impuestas, sino en la conformidad normativa de la conducta de los sujetos que deben observar la regulación;
- ii) Esto exige una transformación de las prácticas que no pueden lograrse con la mera imposición de sanciones y, finalmente,
- iii) Una infracción no representa necesariamente un indebido desempeño del operador, ni necesariamente a él corresponde, por lo que deben existir criterios que permitan una verdadera razonabilidad y proporcionalidad en las sanciones, con la menor discrecionalidad por parte del dosificador y una distinción de los roles y responsabilidades de los diferentes sujetos que intervienen en la prestación del servicio; no para diluir la responsabilidad de ellos, sino para configurar herramientas de gestión por parte de los responsables del servicio.

### Superintendencia de Transporte

Portal Web: [www.supertransporte.gov.co](http://www.supertransporte.gov.co)

Dirección: Dg 25g # 95 A 85, Torre 3 Piso 1 y 4, Bogotá D.C., Colombia

Commutador: (+57) 601 3526700 Línea Gratuita: (+57) 018000915615



## SuperTransporte

De las anteriores se deriva principalmente la introducción de los planes de mejoramiento y los planes de normalización empresarial, como herramientas de transformación; la distinción entre infracciones por evento y las infracciones por deficiencias de desempeño, las primeras penalizadas en una cuantía determinada, definida dentro del mismo proyecto con un valor objetivo y mínimo, mientras que las segundas, con mayor severidad, pero sobre la base de estrictos criterios de evaluación y dosificación. Se cuentan igualmente, como derivadas de las ideas indicadas, la introducción de infracciones, distinguiendo entre los diferentes actores de conformidad con las responsabilidades legales que hoy les corresponden, con la expectativa de que constituyan catalizadores que promuevan el cumplimiento normativo.

Se incluye, a su vez, el reconocimiento de la comisión de la infracción por parte del vigilado como una causal de reducción de la sanción y a los planes de mejoramiento y a los de normalización se asocia una suspensión de la acción sancionatoria.

Combinando cada uno de los anteriores y con el desarrollo de una estrategia nacional de control de la informalidad que la aborde como una problemática social, se busca liderar una transformación sin precedentes en los actores vigilados y en los servicios por ellos prestados.

En todo caso y sin perjuicio de lo anterior, teniendo en cuenta que "el servicio de transporte público es indispensable para el ejercicio de la libertad de locomoción, y de los demás derechos constitucionales que dependen de la posibilidad de movilizarse, en especial para aquellos sectores marginados de la población urbana que carecen de otra alternativa de transporte"<sup>4</sup>, es claro que la necesidad de movilización:

...coloca al ciudadano carente de medios de transporte propios, a merced del Estado o de los particulares que prestan este servicio. La potencialidad de afectar la vida diaria del usuario por parte de las empresas transportadoras explica la mayor responsabilidad social y jurídica exigible a éstas y el estricto control de las autoridades con el fin de garantizar la prestación adecuada del servicio.

[...]

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

---

<sup>4</sup> Corte Constitucional, Sentencia T - 595 de 2002.

### **Superintendencia de Transporte**

**Portal Web:** [www.supertransporte.gov.co](http://www.supertransporte.gov.co)

**Dirección:** Dg 25q # 95 A 85, Torre 3 Piso 1 y 4, Bogotá D.C., Colombia

**Conmutador:** (+57) 601 3526700 **Línea Gratuita:** (+57) 018000915615



## SuperTransporte

permanente y unas reglas claras en materia de cumplimiento del servicio público.<sup>5</sup>

Por ello, en el proyecto de ley se incluyen medidas de prevención y seguridad, que permitan acciones inmediatas en casos muy concretos que comprometan la seguridad de los usuarios y exijan respuestas sin demora.

### Fundamentos jurídicos

Conforme se recordaba ya hace un par de décadas atrás "La relevancia constitucional del transporte como servicio público, ha sido destacada en múltiples oportunidades por la jurisprudencia de [I] [...] Tribunal Constitucional, dada la importancia y trascendencia que dicho servicio ha adquirido en la vida moderna y que ha permitido un enorme progreso social y crecimiento económico, por cuanto, como se ha señalado "[L]a organización del sistema de transporte condiciona gran parte del intercambio económico y social. La fuerza de estructuración económica que posee el transporte público permite, cuando se accede al servicio, participar de la prosperidad general. Su carencia, en cambio, compromete un estándar mínimo de la existencia"<sup>6</sup>.

Desde esta comprensión, no se ha conocido un cuestionamiento al carácter de servicio público que a la operación de transporte público se atribuyó por el Legislador en el inciso primero del numeral 2 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993, ni al carácter esencial que al servicio público así configurado se confirió por los artículos 5, 56, 68, 70, 74 y 80 de la Ley 336 de 1996 y según se desprende del literal b del artículo 430 del Código Sustantivo del Trabajo.

En ésta, su condición de servicio público se inscribe el deber del Estado de "asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional", según viene señalado por el inciso primero del artículo 365 de la Constitución Política de Colombia y para el efecto, según se señala en el inciso segundo de la misma norma, estarán sometidos al régimen legal que para ellos se señale.

Naturalmente, conforme ha tenido oportunidad de recordarlo la Corte Constitucional, "la autoridad reguladora dispone de instrumentos de regulación peculiares para el cumplimiento de su misión específica los cuales pueden ser de la más diversa naturaleza según el problema que ésta deba abordar, puesto que tales instrumentos van desde la mera recepción y divulgación de información (medida de comunicación), pasando por la intervención en los precios (medida económica) hasta la adopción de normas **y la imposición de sanciones a quienes las infrinjan (medidas jurídicas)**"<sup>7</sup> y así, como lo indicaba la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, "[...] es nota distintiva del

<sup>5</sup> Corte Constitucional, Sentencia T – 604 de 1992.

<sup>6</sup> Corte Constitucional, Sentencia T-604/92.

<sup>7</sup> Corte Constitucional, Sentencia C – 150 de 2003, el énfasis es propio

### Superintendencia de Transporte

Portal Web: [www.supertransporte.gov.co](http://www.supertransporte.gov.co)

Dirección: Dq 25g # 95 A 85, Torre 3 Piso 1 y 4, Bogotá D.C., Colombia

Commutador: (+57) 601 3526700 Línea Gratuita: (+57) 018000915615



## SuperTransporte

modelo "Estado Regulador" la noción de regulación económica<sup>8</sup>, actividad que está sujeta al marco jurídico especial fijado por la ley que comprende, al menos, las siguientes actividades: **i)** establecer reglas que aseguren un equilibrio del mercado y protejan los derechos de los usuarios. [...] **iv)** imponer sanciones para asegurar el cumplimiento de la regulación"<sup>9</sup>. Y "bajo esta perspectiva el vocablo "regulación" adquiere entonces una connotación mucho más dilatada y omnicomprensiva que desborda el mero concepto de "producción normativa", para abarcar o comprender también, con mayor amplitud, **la intervención orientada a corregir...**"<sup>10</sup>. Énfasis propio.

Tratándose de derecho sancionatorio, indistintamente de su naturaleza, se tiene que el mismo se encuentra sujeto a la reserva de Ley, la cual se ha expresado en los principios de legalidad y tipicidad. Sobre el particular, la Corte Constitucional, en la Sentencia C – 699 de 2015, manifestaba:

*En el ámbito del derecho sancionatorio, el cual forma parte de la capacidad punitiva del Estado ius puniendi, el principio de legalidad desempeña una función esencial orientada a que el ejercicio del poder se supedita en todo a la ley vigente al momento de ocurrencia de los hechos constitutivos de infracción al ordenamiento. Este principio originario del "rule of law" está consagrado en varias disposiciones constitucionales, principalmente en el entramado procesal de los Artículos 6º y 29 e implica que cuando el Estado ejerza su función sancionatoria, la conducta antijurídica constitutiva de infracción esté tipificada en la ley y asignada la competencia para imponer la correspondiente sanción.*

*[...]*

*En este contexto, la reserva de ley alude a la categoría de fuente jurídica exigida para regular una determinada materia e implica que ciertos temas sean confeccionados por el legislador, no siendo posible su configuración a través de una norma de nivel jerárquico inferior, como, por ejemplo, los reglamentos administrativos. La razón de la reserva de ley reside en garantizar que la disciplina de materias expresamente definidas provenga del procedimiento parlamentario, organismo garante de que las*

<sup>8</sup> Señala la Corte Constitucional en la Sentencia C – 150 de 2003: "Al margen de las controversias doctrinarias sobre el paso de un "Estado interventor" a un "Estado regulador"<sup>131</sup>, es claro que el Constituyente de 1991 concibió la regulación en general y la regulación de los servicios públicos en particular, como un tipo de intervención estatal en la economía al cual le dedicó un capítulo especial de la Constitución, el Capítulo 5 del Título XII "Del régimen económico y de la hacienda pública". Ello se aprecia al interpretar armónicamente los artículos de la Carta al respecto, principalmente los artículos 1º, 2º, 150 num. 22 y 23, 189 num. 22, 333, 334 y 365 a 370. Este tipo de intervención en los servicios públicos se distingue por varios elementos característicos sobre los cuales resulta pertinente recabar.

<sup>9</sup> CONSEJO DE ESTADO, SALA DE CONSULTA Y SERVICIO CIVIL. Consejero ponente: GERMÁN ALBERTO BULA ESCOBAR. Bogotá D.C., cinco (5) de marzo de dos mil diecinueve (2019), radicación número: 11001-03-06-000-2018-00217-00(2403)

<sup>10</sup> CONSEJO DE ESTADO. SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO. SECCIÓN PRIMERA. Consejero ponente: Doctor: RAFAEL E. OSTAU DE LAFONT PIANETA Bogotá, D.C., treinta (30) de abril de dos mil nueve (2009). Núm. Rad.: 11001 0324 000 2004 00123 01

### Superintendencia de Transporte

Portal Web: [www.supertransporte.gov.co](http://www.supertransporte.gov.co)

Dirección: Dg 25g # 95 A 85, Torre 3 Piso 1 y 4, Bogotá D.C., Colombia

Conmutador: (+57) 601 3526700 Línea Gratuita: (+57) 018000915615



## SuperTransporte

*determinaciones sean el resultado de un debate amplio y democrático materializado en disposiciones generales y abstractas. Es decir, que las normas contentivas de prohibiciones sean de rango legal.*

*[...]*

*Al igual que las normas en materia penal, las disposiciones administrativas que establecen conductas sancionables, deben satisfacer el principio de legalidad y, en consecuencia, el principio de tipicidad que le es inmanente. Esto es, que la norma administrativa sancionatoria debe prescribir la conducta objeto de sanción con la previsión de todos sus elementos estructurales.*

*El principio de legalidad alude a que una norma con fuerza material de ley establezca la descripción de las conductas sancionables, así como las clases y cuantías de las sanciones a ser impuestas. En materia sancionatoria, este principio también se materializa en la tipicidad, pero con una aplicación distinta a la que opera en materia penal, por no versar sobre conductas que impliquen una incursión tan significativa en el núcleo duro de los derechos fundamentales.*

*[...]*

*El principio de legalidad exige que dentro del procedimiento administrativo sancionatorio la falta o conducta reprochable se encuentre tipificada en la norma -lex scripta- con anterioridad a los hechos materia de la investigación -lex previa-. Esto se desprende del contenido dispositivo del inciso 2° del Artículo 29 de la Constitución Política que consagra el principio de legalidad, al disponer que "nadie podrá ser juzgado sino conforme a las leyes preexistentes al acto que se imputa (...)", es decir, que no existe pena o sanción si no hay ley que determine la legalidad de dicha actuación.*

*Por su parte, el principio de tipicidad implícito en el de legalidad hace referencia a la obligación que tiene el legislador de definir con claridad y especificidad el acto, hecho u omisión constitutivo de la conducta reprochada por el ordenamiento, de manera que le permita a las personas a quienes van dirigidas las normas conocer con anterioridad a la comisión de la misma las implicaciones que acarrea su transgresión.*

La Corte Constitucional ha tenido igualmente la oportunidad de señalar que, "En el plano del derecho administrativo sancionatorio las reglas y los estándares de aplicación se encuentran bastante consolidados [...] alrededor de las cuales no existe mayor discusión"<sup>11</sup>. En el mismo antecedente, recordaba que, "Respecto de los principios de legalidad y tipicidad, la tesis históricamente sostenida por la Corte Constitucional señala que tales principios tienen distinta entidad y rigor en el derecho penal y en el derecho administrativo sancionatorio"<sup>12</sup>.

<sup>11</sup> Corte Constitucional, Sentencia C - 032 d 2017.

<sup>12</sup> Ibid.

### **Superintendencia de Transporte**

**Portal Web:** [www.supertransporte.gov.co](http://www.supertransporte.gov.co)

**Dirección:** Dg 25g # 95 A 85, Torre 3 Piso 1 y 4, Bogotá D.C., Colombia

**Commutador:** (+57) 601 3526700 **Línea Gratuita:** (+57) 018000915615



## SuperTransporte

Nos muestra igualmente que "...la tesis de la flexibilidad de los principios de tipicidad y legalidad en el derecho administrativo sancionatorio" es ampliamente reiterada en la jurisprudencia constitucional, y que conforme a ella, en la evaluación del cumplimiento de estos principios, los eventuales "déficit de los tipos pueden ser integrados y completados"<sup>13</sup>. "Así, pese a que algunas conductas reprochables a los administrados no sean precisas, debe tenerse en cuenta la naturaleza de las normas, el tipo de conducta que se recrimina, el bien jurídico protegido, el objeto de la sanción y, no menos importante, **la posibilidad de que normas complementarias o criterios razonables contribuyan a establecer el alcance de las mismas**"<sup>14</sup>.

En el Consejo de Estado es también evidente esta lectura. Al respecto, la Sala de Consulta y Servicio Civil, haciendo un recuento de la jurisprudencia constitucional y de la jurisdicción Contenciosa Administrativa, sobre el particular se pronunciaba en el siguiente sentido:

*"La jurisprudencia -constitucional y del Consejo de Estado-, ha permitido cierta **flexibilización del principio de tipicidad**, lo que se expresa en describir los elementos básicos de la conducta típica que será sancionada, así como la determinación del tipo y cuantía de las sanciones que serán impuestas. En otras palabras, es necesario que el Legislador incluya un contenido mínimo o adopte las decisiones básicas relativas a la definición, los alcances, los fines de las infracciones y sanciones, bajo lo que sería una **carga mínima de intensidad normativa**"<sup>15</sup>.*

*En la tipificación de las infracciones, podrán preverse normas en "blanco" o incompletas, que no pueden ser entendidas como un "cheque en blanco" para ser llenado a voluntad por la Administración. Los tipos sancionatorios en "blanco" o incompletos se aceptan bajo remisiones normativas precisas o **criterios por medio de los cuales se pueda determinar con claridad la conducta**.*

*Igualmente pueden utilizarse **conceptos jurídicos indeterminados, siempre y cuando sea posible concretar su alcance, en virtud** de remisiones normativas o **de criterios técnicos**, lógicos, empíricos, o de otra índole, que permitan prever, con suficiente precisión, el alcance de los comportamientos prohibidos y sancionados.*

*Estima la Sala que la aplicación práctica y concreta del principio de tipicidad debe permitir a los destinatarios de la norma hacer un ejercicio de **"predictibilidad de la sanción"**, según el cual la norma sancionatoria garantice que se puedan predecir con suficiente grado de certeza las*

<sup>13</sup> Ibid.

<sup>14</sup> Corte Constitucional, Sentencia C – 491 de 2016. Citada igualmente en la Sentencia C – 032 de 2017, con errores de transcripción.

<sup>15</sup> González López, Tesis Doctoral, Op. cit.





## SuperTransporte

conductas que constituyen infracción y el tipo y grado de sanción correspondientes.

*Esto conlleva a que constitucionalmente no sean admisibles formulaciones tan abiertas (por su amplitud, vaguedad o indefinición), que la efectividad de la infracción o de la sanción prevista en la ley dependan de una decisión libre y arbitraria del intérprete o de la autoridad administrativa que ejerza la potestad sancionadora: la flexibilidad del principio de legalidad no puede tener un carácter extremo, al punto que se permita la arbitrariedad de la Administración en la imposición de las sanciones o las penas.*

*En cuanto a la posibilidad del reenvío normativo a decretos reglamentarios, corresponde al legislador delimitar el contenido de la sanción a través de la configuración de los elementos estructurales del tipo, por lo que la remisión a la norma reglamentaria debe permitir su cumplida ejecución. En tales casos, el contenido de la ley estará referido al núcleo esencial de la materia reservada, de manera que el reglamento se limite a desarrollar, complementar y precisar lo que ya ha sido de manera expresa previsto en la ley. Es aquí donde el reglamento cumple una función de "colaboración" o complementariedad<sup>16</sup>. (Énfasis propio)*

Esta complementariedad que la reglamentación puede prestar al derecho administrativo sancionatorio es una necesidad en materia de transporte, en consideración de aquellos aspectos de carácter operativo o técnico que requieren de una regulación que al Gobierno Nacional se ha encargado, pero en ningún caso por fuera de él<sup>17</sup> y claramente no en detrimento de la previsibilidad de las consecuencias de las conductas y en general, sobre todo, de los principios de legalidad y tipicidad en los términos antes señalados.

Algunos ejemplos de este ejercicio de complementariedad los presta hoy la regulación vigente, entre ellos encontramos, por un lado, la cancelación de los permisos de operación por la injustificada cesación de actividades de que trata el literal b del artículo 48 de la Ley 336 de 1996 y, por el otro, la inmovilización de vehículos que por disposición del legislador procede "Cuando se compruebe la inexistencia o alteración de los documentos que sustentan la operación del equipo", dispuesta en el literal c del artículo 49 de la misma Ley.

<sup>16</sup> COLOMBIA. CONSEJO DE ESTADO. SALA DE CONSULTA Y SERVICIO CIVIL. Radicación No. 11001-03-06-000-2018-00217-00(2403). (5, marzo, 2019). C.P. Germán Alberto Bula Escobar. Bogotá, D.C. Disponible en: <http://www.consejodeestado.gov.co/documentos/boletines/218/11001-03-06-000-2018-00217-00.pdf>

<sup>17</sup> Como ya veíamos, por ejemplo, en el Concepto 1735 de 2006 de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado (Radicación número: 11001-03-06-000-2006-00034-00(1735)) o en la Sentencia C – 066 de 1999 de la Corte Constitucional.

### Superintendencia de Transporte

Portal Web: [www.supertransporte.gov.co](http://www.supertransporte.gov.co)

Dirección: Dg 25g # 95 A 85, Torre 3 Piso 1 y 4, Bogotá D.C., Colombia

Commutador: (+57) 601 3526700 Línea Gratuita: (+57) 018000915615



## SuperTransporte

En relación con la cesación injustificada de actividades como causal de cancelación de los permisos de operación, el reglamento dispuso:

**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.*

El texto que se mantuvo inalterado en los diferentes reglamentos que progresivamente se expidieron con ocasión de evoluciones o nuevas necesidades regulatorias, fue en varias oportunidades demandado por violación del principio de legalidad, en la medida que se tenía por la tipificación de una conducta por el poder reglamentario y no por el legislativo como correspondía. El Consejo de Estado, en tres oportunidades, encontró que no existía una violación del principio de tipicidad, por cuanto el reglamento no hacía otra cosa que precisar cuándo ocurría una cesación de actividades, conducta sancionada por el legislador con la cancelación del permiso de operación<sup>18</sup>.

En lo que corresponde a la inmovilización de vehículos por la inexistencia o alteración de los documentos que sustentan la operación del equipo, encontramos que fue el reglamento quien señaló, de los documentos exigidos reglamentariamente, cuales constituían documentos que sustentaban la operación. Así se lee en el artículo 52 del Decreto 3366 de 2003, compilado en el artículo 2.2.1.8.3.1. del Decreto 1079 de 2015, en el cual se incluye como tal a la planilla de despacho en el caso del Transporte público colectivo de pasajeros por carretera.

---

<sup>18</sup> "COLOMBIA. CONSEJO DE ESTADO. SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO. SECCIÓN PRIMERA. Radicación No. 11001-03-24-000-2013-00092-00. (18, septiembre, 2014). C.P. Guillermo Vargas Ayala. Bogotá, D.C. Disponible en: <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=ConsejoEstado/30034121>

COLOMBIA. CONSEJO DE ESTADO. SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO. SECCIÓN PRIMERA. Radicación No. 68001-23-15-000-1999-00342-01. (26, noviembre, 2009). C.P. María Claudia Rojas Lasso. Bogotá, D.C. Disponible en: <http://www.consejodeestado.gov.co/documentos/boletines/PDF/68001-23-15-000-1999-00342-01.pdf>

COLOMBIA. CONSEJO DE ESTADO. SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO. SECCIÓN PRIMERA. Radicación No. 11001-03-24-000-2000-6104-01(6104). (8, febrero, 2001). C.P. Gabriel Eduardo Mendoza Martelo. Bogotá, D.C. Disponible en: [http://www.consejodeestado.gov.co/documentos/boletines/PDF/11001-03-24-000-2008-00390-00\(0585-09\).pdf](http://www.consejodeestado.gov.co/documentos/boletines/PDF/11001-03-24-000-2008-00390-00(0585-09).pdf)

### Superintendencia de Transporte

Portal Web: [www.supertransporte.gov.co](http://www.supertransporte.gov.co)

Dirección: Dg 25g # 95 A 85, Torre 3 Piso 1 y 4, Bogotá D.C., Colombia

Conmutador: (+57) 601 3526700 Línea Gratuita: (+57) 018000915615



## SuperTransporte

Contra el texto se elevaron pretensiones dirigidas a obtener su nulidad y en el trámite de la acción se discutió si la disposición reglamentaria de un documento, podía o no dar lugar a la inmovilización o si se excedía la competencia del Gobierno nacional. El Consejo de Estado no encontró que le asistiera la razón al accionante y se abstuvo de declarar la nulidad del texto indicado<sup>19</sup>.

Conforme lo indicado en el presente numeral, el proyecto que se presenta para el debate legislativo, se encuentra jurídicamente fundamentado en el deber de supervisión de los servicios públicos en dirección a garantizar el acceso y su adecuada prestación y busca contribuir con herramientas que permitan a las entidades responsables asegurar el cumplimiento de la regulación.

En su construcción se observan el principios de legalidad, en la medida que se plantea para su adopción como Ley de la República, y el principio de tipicidad, conservando la flexibilidad que en materia administrativa se ha reconocido y complementándole en lo que corresponde mediante la reglamentación en aquellos aspectos de carácter operativo o técnico que requieren de una regulación que al Gobierno Nacional se ha encargado por el Congreso y por el Constituyente.

### Competencia del Congreso de la República

Tratándose de un proyecto de ley que tiene como objeto general, fortalecer la capacidad de supervisión del servicio público de transporte, sin perjuicio de las funciones de inspección y vigilancia que corresponden al Presidente de la República por disposición del numeral 22 de la Constitución Política de Colombia, le corresponde al Congreso a la letra de lo plasmado en el artículo 150 de la misma Carta:

[...]

7. Determinar la estructura [...] y crear, suprimir o fusionar [...] superintendencias, [...] señalando sus objetivos y estructura orgánica; [...]

8. Expedir las normas a las cuales debe sujetarse el Gobierno para el ejercicio de las funciones de inspección y vigilancia que le señala la Constitución.

---

<sup>19</sup> - COLOMBIA. CONSEJO DE ESTADO. SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO. SECCIÓN PRIMERA. Exp. 110010324000 2004 00186 01.  
<http://www.consejodeestado.gov.co/documentos/boletines/PDF/11001-03-24-000-2004-00186-01.pdf>

La discusión interna, en la sentencia, se deja ver en los tres párrafos finales de las consideraciones; en ellos se ven ambas posturas como adoptadas en forma definitiva por la Corporación, sin que este planteamiento contradictorio implique ninguna dificultad en la interpretación, pues finalmente en el fallo no declara la nulidad solicitada sobre el texto correspondiente.

### Superintendencia de Transporte

**Portal Web:** [www.supertransporte.gov.co](http://www.supertransporte.gov.co)

**Dirección:** Dg 25g # 95 A 85, Torre 3 Piso 1 y 4, Bogotá D.C., Colombia

**Conmutador:** (+57) 601 3526700 **Línea Gratuita:** (+57) 018000915615



## SuperTransporte

[...]

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

En virtud de las anteriores disposiciones normativas se considera que, sin perjuicio de delegación que de las funciones que el numeral 22 del artículo 189 puede realizar el Presidente de la Republica en la Superintendencia de Transporte conforme viene posibilitado por el artículo 13 de la Ley 489 de 1998, en armonía con lo señalado en el artículo 211 de la Carta como una función que es susceptible de ser delegada en las Superintendencias, el Congreso de la República tiene la competencia para la adopción del régimen sancionatorio para el servicio público de transporte.

De lo anterior no queda duda si nos aproximamos desde los principios de tipicidad y legalidad que configuran una reserva de ley en materia administrativa sancionatoria, respecto de los cuales ya hemos tratado en los numerales anteriores.

### **Impacto fiscal**

La adopción del régimen sancionatorio además de representar un importante avance en seguridad jurídica para el sector y de actualizar el marco referencial de infracciones, como una forma de responder más eficazmente a los desafíos contemporáneos, abre la posibilidad a continuar con la transformación y el fortalecimiento de las capacidades de la Superintendencia de Transporte, a través de la adopción y uso de diferentes herramientas e instrumentos que, en la medida de las posibilidades presupuestales, le permitan continuar potencializando los mecanismos para el desarrollo de sus funciones y responsabilidades de promoción, prevención, inspección, vigilancia y control para la aplicación y el cumplimiento de las normas que rigen el sector y el sistema de tránsito y transporte, como de las normas de protección a los usuarios.

Para lograrlo, será necesario que la entidad, en el marco presupuestal actualmente disponible, continúe con el desarrollo tecnologías modernas que permitan optimizar la eficiencia y la eficacia en la gestión de los procesos asociados a la supervisión, atendiendo la realidad del sector vigilado, que da cuenta de la intensiva interacción de la oferta y la demanda y masivas operaciones de transporte que suceden a diario a nivel nacional. Por consiguiente, considerando que todas aquellas líneas de acción que en tanto imperativas podrían dar lugar a la configuración de un impacto a nivel presupuestal del proyecto de ley, al consagrarse no como deberes sino como posibilidades en el contexto presupuestal existente, las inversiones y cargas

### **Superintendencia de Transporte**

**Portal Web:** [www.supertransporte.gov.co](http://www.supertransporte.gov.co)

**Dirección:** Dg 25g # 95 A 85, Torre 3 Piso 1 y 4, Bogotá D.C., Colombia

**Conmutador:** (+57) 601 3526700 **Línea Gratuita:** (+57) 018000915615



## SuperTransporte

onerosas que debe sufragar esa autoridad para mejorar la capacidad de fiscalización y sanción de las conductas tipificadas como infractoras en la Ley no dan lugar a la configuración de un impacto fiscal.

Esto es posible, sin ser simples declaraciones de intención sin posibilidades de realización, en la medida que la entidad cuenta con recursos propios para su mantenimiento, en medida suficiente para ser autosostenible y cumpliendo con su naturaleza como establecimiento con autonomía presupuestal. Pero sobre todo, en la medida que la entidad ha tenido y tiene en su presupuesto disponibilidad para la inversión y operación del proyecto de transformación digital, así mismo tiene un número de personas en la planta de empleos que hacen parte de la nómina y también soportan esta entre otras tarea.

Debe igualmente mencionarse que estos proyectos de transformación digital de las capacidades de la Superintendencia de Transporte con el uso de tecnologías permiten el fortalecimiento de la actividad preventiva, una reducción de los tiempos de respuesta y de desgaste administrativo y, así, una optimización en la gestión del recurso humano.

Por lo anterior, se concluye que la iniciativa no genera impacto fiscal, pues no ordena gasto ni otorga ningún tipo de beneficio tributario.

Al respecto y de acuerdo con el concepto emitido por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, radicado: 2-2025-044582 Bogotá D.C., 18 de julio de 2025 17:14, puede esto concluirse, incluso considerando el parágrafo 3 del artículo 11 y los artículos 13 y 14 del proyecto, en la medida que las inversiones que estos habrían reclamado en una versión preliminar de la iniciativa, se ajustaron para no implicar un deber sino una posibilidad para la Entidad; lo que permite concluir que no se ordena en el proyecto gastos adicionales para la nación y, en este sentido, carece de impacto fiscal.

De igual manera, se debe tener en cuenta que de conformidad con lo previsto en el artículo 36 de la Ley 1753 de 2015, modificado por el artículo 108 de la Ley 1955 de 2019, la Superintendencia de Transporte, constituida como un establecimiento público con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y presupuestal, realiza el cobro a su favor de una Contribución Especial de Vigilancia que están en el deber de pagar sus vigilados. Los recursos recaudados por este concepto, junto con las multas administrativas impuestas en el desarrollo de sus funciones de inspección, vigilancia y control, tienen como destino el presupuesto de la Entidad. Es decir, la Superintendencia no cuenta con recursos asignados del Presupuesto General de la Nación.

### **Superintendencia de Transporte**

**Portal Web:** [www.supertransporte.gov.co](http://www.supertransporte.gov.co)

**Dirección:** Dg 25g # 95 A 85, Torre 3 Piso 1 y 4, Bogotá D.C., Colombia

**Conmutador:** (+57) 601 3526700 **Línea Gratuita:** (+57) 018000915615



## SuperTransporte

Por esa razón, las inversiones y gastos asociados al mejoramiento o adopción de tecnologías requeridas, la modificación de su estructura y el cumplimiento de sus funciones según lo dispuesto en el régimen sancionatorio propuesto, serán sufragadas con el presupuesto de la Superintendencia de Transporte.

Alfredo Piñeros O.  
Supertransporte.

  
Mafe Rojas  
MinTransporte

## SENADO DE LA REPÚBLICA

Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)

El día \_\_\_\_\_ del mes \_\_\_\_\_ del año \_\_\_\_\_  
se radicó en este despacho el proyecto de ley  
Nº. \_\_\_\_\_ Acto Legislativo Nº. \_\_\_\_\_, con todos y  
cada uno de los requisitos constitucionales y legales  
por: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

SECRETARIO GENERAL

### Superintendencia de Transporte

Portal Web: [www.supertransporte.gov.co](http://www.supertransporte.gov.co)

Dirección: Dg 25g # 95 A 85, Torre 3 Piso 1 y 4, Bogotá D.C., Colombia

Conmutador: (+57) 601 3526700 Línea Gratuita: (+57) 018000915615

GD-FR-005  
V3 -02-Ago-2024