



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXII - N° 676

Bogotá, D. C., miércoles, 4 de septiembre de 2013

EDICIÓN DE 36 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY ESTATUTARIA

PROYECTO DE LEY ESTATUTARIA NÚMERO 079 DE 2013 CÁMARA

por la cual se elimina la Veeduría Distrital
en el Distrito Capital.

Doctor
HERNAN PENAGOS
Presidente
Cámara de Representantes
Ciudad.

Ref: Radicación Proyecto de Ley Estatutaria.

Señor Presidente:

En nuestra condición de Autores del Proyecto de Ley Estatutaria "Por la cual se elimina la Veeduría Distrital en el Distrito Capital", cordialmente radicamos la presente iniciativa para que inicie su curso legislativo en las correspondientes cámaras de la corporación.

Atentamente,

PABLO ENRIQUE SALAMANCA CORTES
Representante a la Cámara por Bogotá

JOSÉ GONZALO GUTIERREZ TRIVIÑO
Representante a la Cámara por Bogotá

014/13

079/13 Cámara

17-09-2013 09:49 DAVIA/13M

Atos conca

2013-09-15 08:07:17

079/13 Cámara

Miguel Jimenez

Orlando Velazco S.

HUMPAEY POA S.

FRANCISCA TORRES M.

JUAN DAVID AGUIRRE

DAVID

PROYECTO DE LEY ESTATUTARIA NÚMERO 079 DE 2013 CÁMARA

por la cual se elimina la Veeduría Distrital
en el Distrito Capital.

El Congreso de Colombia
DECRETA:

Artículo 1°. Objeto. La presente norma tiene por objeto ordenar la eliminación y posterior liq-

uidación de la Veeduría Distrital, prevista en el Capítulo III, del Título VII del Decreto-ley 1421 de 1993.

Artículo 2°. El artículo 5° inciso 2° del Decreto-ley 1421 de 1993 quedará así:

Artículo 3°. Autoridades. El gobierno y la administración del Distrito Capital están a cargo de:

1. El Concejo Distrital.
2. El Alcalde Mayor.
3. Las Juntas Administradoras Locales.
4. Los alcaldes y demás autoridades locales.
5. Las entidades que el Concejo, a iniciativa del Alcalde Mayor, cree y organice.

Son organismos de control y vigilancia la Personería, la Contraloría y la Veeduría.

Con sujeción a las disposiciones de la ley y los acuerdos distritales y locales, la ciudadanía y la comunidad organizada cumplirán funciones administrativas y vigilarán y controlarán el ejercicio que otros hagan de ellas.

Artículo 4°. Eliminación de la Veeduría Distrital. Deróguese el Capítulo III, del Título VII, del Decreto-ley 1421 de 1993.

Artículo 5°. Autorización para liquidar la Veeduría Distrital. El Alcalde Mayor del Distrito Capital de Bogotá queda facultado para que en el término de tres (3) meses expida el acto de liquidación que defina ese procedimiento el cual será concordante con lo ordenado en el Decreto número 254 de 2000, reformado parcialmente por la Ley 1105 de 2006.

Artículo 6°. Procesos en curso. Las indagaciones, las quejas, los reclamos, las peticiones y todas aquellas actuaciones que haya asumido el órgano que por mandato de la presente norma desaparece, serán asumidas conforme a su competencia por la personería y la contraloría distritales.



Objetivo del proyecto

Mediante la presente iniciativa se eliminaría la Veeduría Distrital prevista en el Capítulo III, del Título VII del Decreto-ley 1421 de 1993.

Sustentación del proyecto

La Veeduría Distrital, desde su creación, ha sido un fardo inútil donde se malvierte el patrimonio del distrito capital de Bogotá. No hay, no existe, en sus 20 años de funcionamiento, un argumento o unos resultados que convaliden su permanencia como órgano de control. La corrupción en la ciudad es un testimonio de su inanidad e ineficacia. Pero además hay las siguientes razones que nos llevan a solicitar su desaparición:

1. Porque el Veedor del Distrito al ser nombrado por el Alcalde Mayor de Bogotá (**artículo 124 del Decreto 1421 de 1993**), coarta toda expresión de autonomía en el ejercicio de su actividad controladora. Es condición indispensable en el ejercicio del control su autonomía. ¿A quién se le ocurre sostener que el Veedor puede ejercer estricta e imparcial vigilancia sobre el Alcalde Mayor quien lo nombró en su cargo o sobre sus subalternos quienes son sus mismos aliados políticos o a láteres?

2. Porque la Veeduría no tiene potestad para remover a cualquier funcionario corrupto o inepto, por aquello del debido proceso o la presunción de inocencia. No puede sancionar a nadie (**artículo 122 del Decreto 1421 de 1993 dice: “Las investigaciones que adelante la Veeduría no son de carácter disciplinario, correccional o penal y, por tanto, no pueden interferir ni paralizar las que deben efectuar otras autoridades judiciales o de fiscalización o control...”**). (Subrayado fuera de texto). Sólo queda un espacio para que los funcionarios de la Veeduría expresen su pesar y asombro ante el desgreño y corrupción administrativa. Es una burla reprochable contra el ciudadano que cree encontrar allí una instancia en la defensa de la administración pública y sus bienes. Perdidas las quejas en esa patraña institucional, muchas veces prescriben las acciones fiscales, penales o disciplinarias.

3. Porque la Veeduría es sólo una oficina de reparto, cuyo director ostenta el mismo sueldo del Alcalde Mayor: **\$17.209.729**, tiene además un Viceveedor

con salario de **\$15.932.016** y encima cuatro oficinas delegadas con sueldos individuales de **\$13.775.728** por jefe.

4. Porque en la nómina de la Veeduría se da el lujo de mantener 23 profesionales especializados y asesores con salario promedio de \$6.5 millones y 2 profesionales especializados con \$10.5 millones cada uno, hay 74 empleados de planta.

5. Porque el 42% de la burocracia existente en esa entidad devenga un promedio mensual de aproximadamente **\$9 millones**; sin contar primas y otros emolumentos. No existe en Colombia, en el sector público o privado, un promedio tan alto de remuneraciones como de altos ejecutivos. Puede decirse que hay “mucho cacique y poco indio”.

6. Porque la entidad cuenta con 4 auxiliares de servicios generales con salarios de **\$1.667.426** cada uno, para atender los tintos de 74 funcionarios. Por lo visto son insuficientes o incapaces y por eso resuelven nombrarles ayudantes mediante sendos contratos cuyo objeto reza así: “*prestar los servicios de apoyo en actividades operativas de aseo, cafetería, atención y demás actividades necesarias para la prestación de los servicios (sic) de la Veeduría Distrital*”, (**Contratos 002, 004, etc., de 2012**).

7. Porque muchos contratos de servicios, contra expresa prohibición, se destinan a conseguir un apoyo o asesoría en actividades misionales como los siguientes:

- “*Prestar los servicios de apoyo en actividades de atención y orientación a los usuarios de la Veeduría Distrital*”. (**Contratos 001, 006, 007, etc., de 2012**).

- Otros muchos más para: “*prestar apoyos en la evaluación de control interno y herramientas de autorregulación y planes pedagógicos y sostenibilidad del control social*” (**Contratos 012, 013, 014, 015, 016, 017, 018, 019, etc., de 2012**).

- Otro para el “*rediseño de estructura interna...*”. ¿Qué le rediseñan a la estructura de esa entidad llamada a ejercer un control de mentiras? (**Contrato 128 de 2013. Valor \$40 millones**).

8. Porque en medio del derroche se suscriben otros contratos cuyos objetos son hipótesis abstrusas encaminadas a ninguna parte definible y concreta. Miremos:

- “*Apoyar el diseño de herramientas de transparencia, integridad y no tolerancia a la corrupción, a través del ajuste, coordinación e implementación de las herramientas (sic) de autorregulación en los procesos de contratación...de conformidad con los lineamientos que le indique la delegada para la contratación y entregar un documento diagnóstico para su implementación*”.

Por más que se indagó, no pudo establecerse cuál es el “**...diseño de herramientas de transparencia... y herramientas de autorregulación en los procesos de contratación...**”. (**Contratos 41, 46 y 122 de 2013**), habrá que ver cuál fue el diseño de contratos que entregaron en su informe tales contratistas, si se tiene en cuenta que existe un marco jurídico para contratar con el Estado, fuera del cual sólo se incursiona en la ilegalidad.

Observen los objetos de los siguientes contratos:

- “...a asesorar y apoyar la actividad contractual”.

¿La Veeduría es de veras un órgano de control o sólo una entidad contratante que contrata más contratistas para que la asesoren en la elaboración de más contratos? Bueno, ¿y qué tal el siguiente contrato?

- “Construir un análisis evolutivo (sic) de la movilidad desde las diversas perspectivas...”.

¿Cuál sería el resultado de este contrato, acaso descubrir que se acabaron las zorras o que no han construido el metro o que pasamos de la mula al TransMilenio? **(Contratos 107 por \$50 millones y 131 de 2013 por \$67 millones respectivamente).**

9. Porque la Veeduría se da más lujos adjudicando unos contratos bien “visionarios y alucinantes” como el identificado con el número 100 de 2013, que es una especie de invitación a una aventura hacia lo desconocido o una “odisea del espacio”. He aquí la joya:

- **“Prestación de servicios profesionales para asesorar y apoyar a la Veeduría Distrital en la apropiación social del proceso de desarrollo al año 2038 (sic) y participar desde la Delegada (sic) para la Eficiencia Administrativa... en las actividades relacionadas con la política pública distrital de transparencia...”**

Este galimatías confunde a cualquier exégeta de asuntos contractuales. Quien es capaz de contratar estas cosas insólitas, no puede desempeñar de manera cabal y competente la delicada misión de vigilar la intangibilidad de la cosa pública. Tales situaciones nos lleva a “suplicar humildemente” la eliminación de la Veeduría pero, al mismo tiempo, pedir que se investigue a quién compromete los recursos públicos con tan folklórico estilo. Es como si el tiempo retornara inexorablemente a la época donde un exalcalde, trepado en un elefante, contraía nupcias o fungía de “chapulín colorado”.

10. Porque un número grande de contratos en la Veeduría se destinan a “procesos de comunicaciones institucionales de la Veeduría Distrital...” o para la “Realización de libretos, para audiovisuales”. Publicidad de actos institucionales que están expresamente prohibidos y siguen más:

- “servicios como abogado...”.

¿Acaso los abogados de la Veeduría no le despiertan confianza a la Veedora o es que graduaron de jurisperitos en el odontológico?

“...para apoyar a la Veeduría en la redacción de documentos...” (Contratos 8, 10, 15, 79, 114 y otros de 2013).

Por lo visto nadie sabe de redacción en la Veeduría. Otro por \$27 millones para:

“Prestación de servicios profesionales en temas coyunturales del sector salud a la Veeduría” **(Contrato 93 de 2013).**

¿Cuáles serán los temas coyunturales del sector salud y qué relación tiene toda esa parafernalia de contratados con el objeto social de la Veeduría? En fin, esos contratos parecen configurar una malversación de dineros públicos que deben investigarse realmente. Una entidad tan inútil, necesariamente debe dedicarse a malgastar. Lo aquí resumido es una

fehaciente demostración no sólo de su inutilidad sino de su capacidad de despilfarro. **En esas andanzas la Veeduría ha contratado una bien alimentada nómina paralela de 141 personas. En los primeros 6 meses de 2013 ha contratado más de \$3.791 millones. Los contratistas son casi el 250% en relación a los empleados de planta y a ese ritmo llegará a más del 500% en lo que queda del 2013.**

11. Porque al reconstruir el itinerario de una queja en el interior de esa entidad se concluye que la Veeduría es un monumento a la inutilidad e ineficacia. Vean: una vez radicada una queja medioverifican los hechos, cuando lo hacen y, si de bulto avizoran algo, corren traslado a los órganos competentes de control, llámese, fiscalía, contraloría o personería o procuraduría. Y la función de la Veeduría llega hasta ahí. ¿A qué título debemos sostenerla si sólo retrasa investigaciones que deberían directamente llegar a los Despachos donde están en capacidad de adoptar decisiones **correctivas** y sancionatorias?

12. Porque Bogotá cuenta con una Contraloría y una Personería distritales y además puede ordenar el retiro de cualquier funcionario cuando surjan serios indicios de que puede obstaculizar el desarrollo de una investigación.

13. Porque cada entidad en el Distrito Capital tiene sendas oficinas de control interno con una verdadera constelación de funcionarios cada una, entonces ¿cuál es el papel de la Veeduría en ese firmamento controlador?

14. Porque las empresas de servicios públicos y otras sociedades de economía mixta y empresas del Distrito Especial de Bogotá tienen además sus propios revisorías fiscales o auditorías;

15. Porque la Procuraduría General de la Nación y la Contraloría General de la República ejercen control prevalente en investigaciones fiscales y disciplinarias contra funcionarios distritales, encima está la fiscalía, bueno, ¿y todos esos controladores para qué? La solución al problema de corrupción no es creando o sosteniendo una indeterminable cadena de organismos de control. **También es una forma de corrupción dilapidar más de \$17.140.000.000, que es el presupuesto de la Veeduría para la vigencia de 2013, que no le aporta ni le ha aportado al distrito y a sus habitantes en 20 años más que un innecesario y multimillonario gasto sin recibir en contraprestación absolutamente nada.**

16. Porque mediante Respuesta 87238 de agosto 21 de 2013 a petición de parte, la misma Veeduría casi reconoce su inutilidad con la siguiente aseveración:

“Teniendo en cuenta que la misión de la Veeduría no es sancionatoria, pero que dentro de su quehacer (sic) se enfrenta a procesos (sic) en donde pueden estar involucradas responsabilidades de índole fiscal, disciplinario (sic) o penal de los asuntos que conozca, los cuales debe remitir (sic) a las entidades respectivas para su investigación (sic) no se tiene la estadística de los casos que, (sic) durante el periodo consolidado hayan dado lugar a una sanción, al tenor de los establecido en el artículo 122 del Decreto-ley 141 de 1993 (sic).

De la lectura de este texto se colige lo ya dicho, que la Veeduría es sólo una gigante y bien remun-

nerada oficina de reparto. La Veeduría ignora por completo cuántas investigaciones se han iniciado a iniciativa de ese órgano de control, mucho menos el resultado de las mismas. Eso fue lo que se le preguntó. No hace ni seguimiento de las investigaciones de quejas que en ese despacho se han radicado en los últimos 10 años. ¡Es el colmo! El texto anterior es literal y los horrores de puntuación y redacción quedan ahí para el escrutinio sobre la idoneidad de quienes trabajan para la Veeduría Distrital. Con razón contratan asesores de redacción quienes, por lo visto, tampoco han servido para nada. **OTRA CONCLUSIÓN: EN 20 AÑOS LA VEEDURÍA NO SABE DE NINGÚN SANCIONADO A INICIATIVA O PROMOVIDA POR ESTE ORGANISMO.**

17. Porque en los últimos 10 años La Veeduría sólo ha conocido y repartido 174 quejas, entre la Contraloría, Personería y Procuraduría y Fiscalía. Haciendo cálculos podemos concluir que cada funcionario de la Veeduría y contratista, deben hacer cola durante 2 o 3 años para que le asignen y pueda repartir una queja. La relación de estas últimas que se repartieron a los diferentes órganos de control, la Veeduría la suministró en oficio ídem.

18. Y, finalmente, porque el Estatuto de Bogotá expresamente le asignó al Personero de Bogotá las funciones de Veedor Ciudadano (artículo 100 del Decreto 1421 de 1993).

ANTECEDENTES DEL PROYECTO

Este proyecto se tramitó en la Comisión Primera Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes y fue desaprobado por 16 votos contra 15. Uno de los autores de ese proyecto rindió además ponencia favorable para su eliminación, insólitamente, se retractó, hizo una extraña apostasía de su idea, atacó su mismo proyecto y su misma ponencia, dejó expósita a su criatura de quien contribuyó a su alumbramiento, tanto que suscribió el proyecto y su ponencia. ¿Qué paso? ¿Será acaso la nueva dialéctica que predomina en el Congreso de la República? Los autores en su momento argumentaron que:

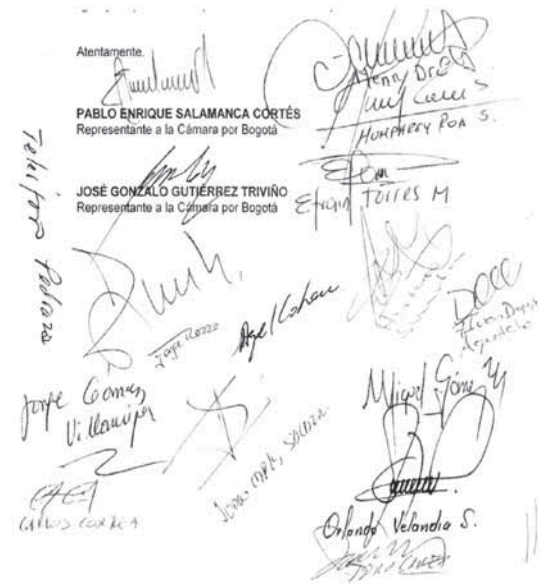
“...algunos sectores políticos de Bogotá han afirmado que, desde su creación la veeduría sólo había investigado 328 quejas de las 9.167 que había recibido en diez años...”.

Hubo una inexactitud en esta información, la oficial, la relación que me hizo saber la Veeduría es la que se informó en el numeral 17 de esta exposición de motivos.

Fundamento legal

El Decreto 1421 de 1993 surge de la voluntad de la Constituyente de 1991, quien dispuso que el nuevo Congreso de la República aprobara una ley de carácter estatutario en los siguientes 6 meses a su instalación y que definiera el ordenamiento y dinámica institucional del Distrito Capital. Vencido dicho término, sin que se hubiere expedido tal norma, automáticamente quedaba investido el Presidente para su expedición (**artículo 41 transitorio de la Constitución Política de Colombia**). Así nació el Decreto-ley 1421 de 1993, cuya reforma será posi-

ble mediante otra norma de igual jerarquía como la que con esta iniciativa se presenta.



**CÁMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARÍA GENERAL**

El día ... de agosto del año 2013 ha sido presentado en este despacho el Proyecto de ley número 079 de 2013 Cámara, con su correspondiente exposición de motivos, por los honorables Representantes *Pablo Salamanca, Gonzalo Gutiérrez, Jorge Rozo, Efraín Torres* y otros honorables Representantes.

El Secretario General,
Jorge Humberto Mantilla Serrano.

**PROYECTO DE LEY NÚMERO 081 DE 2013
CÁMARA**

por la cual se determina el ejercicio de la función de vigilancia, inspección y control de la Superintendencia de Puertos y Transporte y otras autoridades, se establece el régimen sancionatorio, se cambia el nombre de la Superintendencia por “Superintendencia de la Infraestructura y el Transporte”, y se dictan otras disposiciones.

“El Congreso de Colombia

DECRETA:

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I

Objeto, principios

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto determinar y establecer las competencias de vigilancia, inspección y control que ejerce la Superintendencia de la Infraestructura y el Transporte en todo el territorio nacional y establecer el régimen sancionatorio, en materia de transporte y su infraestructura.

Así mismo la presente ley determina las competencias y procedimientos de inspección, vigilancia y control que ejercen las autoridades de las áreas metropolitanas, los alcaldes distritales y municipales en sus respectivas jurisdicciones respecto de, la

prestación del servicio público de transporte y la infraestructura del transporte con sus servicios conexos y complementarios.

Artículo 2°. *Principios*. En ejercicio de las competencias de vigilancia, inspección y control, las autoridades competentes garantizarán los principios de favorabilidad, presunción de inocencia, tipicidad, contradicción, legalidad, carga de la prueba, entre otros, y su trámite se sujetará a los principios establecidos en el artículo 209 de la Constitución Política y los contenidos en el Código Contencioso Administrativo.

CAPÍTULO II

Competencias

Artículo 3°. *Competencia*. Son competentes para ejercer la vigilancia, inspección y control, las siguientes autoridades:

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

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

II. Los alcaldes municipales y/o distritales respecto al transporte terrestre automotor urbano de pasajeros en sus modalidades de transporte individual y transporte colectivo, transporte mixto de radio de acción municipal o distrital y transporte masivo cuando se constituya como tal de acuerdo con la ley.

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

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

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

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

Parágrafo 2°. Todas las autoridades de orden nacional o territorial, especialmente la Policía Nacional, so pena de incurrir en falta gravísima, deberán apoyar a la Superintendencia de la infraestructura

y el transporte y demás autoridades de vigilancia, inspección y control, haciendo efectivas las decisiones adoptadas mediante la oportuna ejecución de los actos administrativos que sean expedidos, las órdenes que sean dadas, o la información que sea solicitada.

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

Artículo 4°. *Sujetos de vigilancia, inspección y control*. Son sujetos de vigilancia, inspección y control:

1. Prestadores de servicio público de transporte de los modos, terrestre automotor, aéreo, fluvial, férreo, transporte por cable, y demás sistemas de transporte que surjan.

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

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

4. Las Sociedades portuarias y operadores portuarios.

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

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

7. Los Organismos de tránsito.

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

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

10. Los remitentes y/o generadores de carga.

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

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

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

Artículo 5°. *Naturaleza y alcance de las competencias de vigilancia, inspección y control*. Las competencias de vigilancia, inspección y control son de naturaleza administrativa, preventiva y sancionatoria, sin perjuicio de las facultades de Policía Judicial determinadas en la ley. Su alcance es integral, esto es, tanto en lo objetivo como en lo subjetivo.

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

CAPÍTULO III

Vigilancia, inspección y control

Artículo 6°. *De la vigilancia, inspección y control.* En desarrollo de las competencias de vigilancia, inspección y control se realizarán, además de las contempladas en el libro II del Código de Comercio y la Ley 222 de 1995 y demás normas que la modifiquen, adicionen o deroguen, las siguientes acciones:

a) Someter a control cualquier entidad vigilada, con el fin de ordenar los correctivos necesarios para subsanar una situación crítica de orden jurídico, contable, económico o administrativo por la que atraviese. Esta medida será adoptada mediante acto administrativo de carácter particular.

b) Practicar visitas generales, de oficio o a petición de parte y adoptar las medidas a que haya lugar para que se subsanen las irregularidades que se hayan observado durante la práctica de estas e investigar, si es necesario, las operaciones finales o intermedias realizadas por la sociedad visitada con cualquier persona o entidad no sometida a su vigilancia.

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

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

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

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

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

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

Artículo 7°. *Implementación de herramientas para el ejercicio de la vigilancia.* Con el propósito de desarrollar las acciones de vigilancia por parte de las autoridades competentes, los entes sujetos a la vigilancia, inspección y control de que trata la presente ley deben implementar:

I. Herramientas de gestión y resultados.

II. Herramientas de sistemas de información, que sean compatibles con los sistemas de información de la Superintendencia de la Infraestructura y el Transporte y con las demás herramientas de información de las entidades del Sistema Nacional de Transporte.

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

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

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

Artículo 8°. *Sistemas de información.* La Superintendencia en un término de dos (2) años contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, deberá diseñar e implementar directamente o a través de terceros, un sistema de información que permita tener en línea la información técnica, operativa, administrativa, legal, así como los cierres financieros y contables, después de los cinco (5) días de su terminación; de las empresas prestadoras del servicio público de transporte y de aquellas que en general realizan actividades que las hacen sujetos de aplicación de la presente ley. Dicho sistema deberá integrarse con el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito, salvo en aquello que la reserva de ley y el derecho al hábeas data imponen. El Gobierno Nacional reglamentará la materia.

Artículo 9°. *De las auditorías y apoyo técnico y profesional.* Para el cumplimiento de sus competencias, las autoridades de que trata esta ley podrán celebrar convenios, y contratos para la realización de auditorías, estudios, pruebas y demás diligencias técnicas especializadas, con firmas o profesionales, los cuales se seleccionaran mediante los mecanismos previstos en las normas de contratación estatal.

CAPÍTULO IV

Facultad de prevención y medidas cautelares

Artículo 10. *Facultades de prevención.* La Superintendencia de la Infraestructura y el Transporte y demás autoridades de vigilancia, inspección, y control del Sistema Nacional de Transporte, podrán:

1. Emitir las órdenes necesarias para que se elimine el riesgo que pueda afectar la prestación de los servicios objeto de supervisión y se adopten las correspondientes medidas correctivas y de sanea-

miento, sin perjuicio de la competencia asignada a otras autoridades.

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

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

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

- a) Cuando se compruebe que el equipo no cumple con las condiciones de homologación establecidas por la autoridad competente;
- b) Cuando se trate de equipos al servicio de empresas de transporte cuya habilitación y permiso de operación, licencia, registro, autorización o matrícula se les haya suspendido o cancelado;
- c) Cuando se compruebe la inexistencia o alteración de los documentos que sustentan la operación del equipo y sólo por el tiempo requerido para clarificar los hechos;
- d) Cuando se detecte que el equipo o vehículo es utilizado para el transporte de mercancías o elementos presuntamente ilegales, evento en el cual la situación deberá ponerse en conocimiento de las autoridades competentes, y se pondrá a disposición de estas el equipo o vehículo y tales géneros;
- e) Cuando se compruebe que el equipo presta un servicio no autorizado. En este caso el vehículo y/o equipo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco (5) días; por segunda vez, 20 días y por tercera vez, 40 días;
- f) Cuando se compruebe que el equipo no reúne las condiciones técnico-mecánicas requeridas para su operación, hasta tanto se subsanen las causas que dieron origen a la medida;
- g) Cuando no se porten los documentos que sustentan la operación del equipo;
- h) Cuando se compruebe que el equipo excede los límites de dimensiones, peso y carga permitidos;
- i) Solicitar al vigilado el cumplimiento de un plan de mejoramiento en cualquiera de los aspectos: Técnico, operativo, administrativo, legal, financiero, económico o contable, para superar el riesgo que afecte la prestación de los servicios y actividades objeto de supervisión, así como la cons-

tución y funcionamiento de los sujetos vigilados. Con dicho propósito, se fijará un término para que sean adoptadas las acciones correspondientes. Este término se establecerá de acuerdo con el grado de afectación y riesgo al que se haya expuesto la prestación del servicio y de las actividades objeto de supervisión. En todo caso, cuando se trate de condiciones que involucren directamente la seguridad del servicio se ordenará corregirlo de manera inmediata.

Artículo 11. *Procedimiento en caso de inmovilización o retención de vehículos y/o equipos.* Para llevar a cabo la inmovilización o retención de vehículos y equipos, la autoridad competente, ordenará detener la marcha del vehículo y/o equipos y librárá al conductor copia del informe que da origen a la medida.

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

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

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

CAPÍTULO V

Medidas cautelares

Artículo 12. *Medidas cautelares.* La Superintendencia de la Infraestructura y el Transporte y demás autoridades de vigilancia, inspección y control, impondrán las siguientes medidas cautelares dentro del proceso administrativo, cuando se presenten riesgos potencialmente aptos para vulnerar los intereses jurídicos tutelados por la Superintendencia de la Infraestructura y el Transporte, se encuentren indicios que permitan determinar la existencia de situaciones críticas de orden técnico, operativo, administrativo, legal, financiero, económico o contable en el sujeto de supervisión o de una presunta responsabilidad derivada de una presunta infracción a las normas legales o reglamentarias que rigen la prestación del servicio público de transporte, de infraestructura y sus servicios conexos:

a) Ordenar al vigilado la revisión de todo o de parte del equipo de transporte a él vinculado, o al propietario, según el caso, si es necesario en las entidades de inspección técnica que correspondan de acuerdo con la modalidad, cuando quiera que existan hechos o circunstancias que justifiquen la medida.

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

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

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

e) Ordenar la suspensión temporal de permiso, autorización, licencia o registro a cualquiera de los vigilados, en caso de afectación a la prestación de los servicios y actividades objeto de supervisión, así como la constitución y funcionamiento de los sujetos de vigilancia.

Parágrafo 1°. Las medidas anteriormente enunciadas serán adoptadas en el acto de apertura de investigación, cuando uno de los equipos del vigilado, prestador del servicio público de transporte de cualquier modalidad, se vea involucrado en un accidente de tránsito con lesiones personales graves o pérdida de vidas humanas y los informes técnicos preliminares levantados por las autoridades de control operativo, determinen indicios de la responsabilidad del vigilado, derivada de la negligencia, imprudencia o impericia del conductor u operario del equipo de servicio público, o del mal estado mecánico del mismo.

Parágrafo 2°. Asumir directamente o a través de delegación temporal a otra autoridad, la prestación de los servicios y actividades objeto de supervisión.

Artículo 13. *Costos de la imposición de las medidas cautelares.* Los costos en que incurra la autoridad de supervisión, con ocasión de las medidas cautelares, correrán por cuenta del vigilado, al cual se le aplicó la medida cautelar.

Artículo 14. *Levantamiento de las medidas cautelares.* Las medidas cautelares se levantarán de oficio o a petición de parte, cuando se compruebe que han desaparecido las causas que las originaron.

TÍTULO II

NATURALEZA JURÍDICA DE LA SUPERINTENDENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA Y EL TRANSPORTE

Artículo 15. *Naturaleza jurídica y estructura de la Superintendencia de la Infraestructura y el Transporte.* La Superintendencia de la Infraestructura y el Transporte es un organismo de carácter técnico, adscrito al Ministerio de Transporte, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonial. La Superintendencia tendrá su sede principal en la ciudad de Bogotá, D. C., sin perjuicio de que se puedan crear direcciones territoriales para el cumplimiento de sus competencias.

Artículo 16. *Representación legal y dirección de la Superintendencia.* La representación legal y la di-

rección de la Superintendencia de la Infraestructura y el Transporte, corresponde al Superintendente de la Infraestructura y el Transporte. Este desempeñará sus funciones específicas de control, inspección y vigilancia con independencia de los órganos de regulación pertinentes y con la inmediata colaboración de los Superintendentes Delegados, adicionalmente, podrá delegar funciones que legalmente se le hayan delegado. El Superintendente será de libre nombramiento y remoción del Presidente de la República. El Superintendente es la primera autoridad técnica y administrativa en el ramo del control, inspección y vigilancia sobre el tránsito, la prestación del servicio público de la infraestructura y el transporte, así como de sus actividades conexas e inherentes, incluyendo la actividad de puertos, esto, de conformidad con la Ley 1ª de 1991, así como cualquier otra actividad que surja en el futuro.

Artículo 17. *Ingresos de la Superintendencia de la Infraestructura y el Transporte.* La Superintendencia de la Infraestructura y el Transporte además de los recursos captados por concepto de la contribución para la vigilancia, contará con recursos provenientes de:

a) Los recursos que se le transfieran del Presupuesto General de la Nación;

b) Los recursos que se obtengan por la venta de sus publicaciones, así como de fotocopias, certificaciones o constancias;

c) Los aportes, subvenciones o donaciones que reciba para el cumplimiento de sus fines;

d) Los cánones percibidos por concepto de arrendamiento de sus activos;

e) Los recursos provenientes de los servicios que preste la entidad;

f) Los intereses, rendimientos y demás beneficios que reciba por el manejo de sus recursos propios;

g) Los demás ingresos que le sean reconocidos por las leyes;

h) El veinte por ciento (20%) de los dineros recaudados por concepto de multas impuestas a sus vigilados.

Artículo 18. *Facultades extraordinarias.* Fácultese al Presidente de la República, por el término de seis (6) meses, contados a partir de la publicación de la presente ley, para modificar la estructura de la Superintendencia de la Infraestructura y el Transporte.

TÍTULO III

RÉGIMEN SANCIONATORIO

CAPÍTULO I

Sanciones

Artículo 19. *Sanciones.* Las personas naturales o jurídicas que infrinjan las disposiciones establecidas en la presente ley, así como en las demás normas reglamentarias sobre la materia, se harán acreedoras, según sea la gravedad de la infracción, a una o más de las siguientes sanciones, las cuales deberán estar debidamente motivadas:

1. Multa.

2. Suspensión de la habilitación, permiso, autorización, licencia o registro.

3. Cancelación de habilitación, permiso, autorización, licencia o registro.

4. Sellamiento temporal o definitivo de un establecimiento de comercio.

5. Interdicción para la prestación del servicio público de infraestructura, transporte así como de sus actividades conexas e inherentes.

CAPÍTULO II

Multas a imponer a las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de carga

Artículo 20. Serán sancionadas con multa equivalente hasta de cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte terrestre automotor de carga, que incurran en las siguientes infracciones:

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

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

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

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

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

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

Artículo 21. Serán sancionadas con multa equivalente hasta de ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte terrestre automotor de carga, que incurran en las siguientes infracciones:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 22. Serán sancionadas con multa equivalente hasta de doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte terrestre automotor de carga, que incurran en las siguientes infracciones:

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

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

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

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

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

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

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

8. No mantener vigentes las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas por la ley o los reglamentos, que las ampare,

incluyendo a todos los vehículos vinculados, de los riesgos inherentes a la actividad transportadora.

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

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

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

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

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

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

15. No expedir el Manifiesto Único de Carga.

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 23. Serán sancionados los propietarios, tenedores o poseedores de vehículos de transporte público de carga, con multa equivalente hasta de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), que incurran en las siguientes infracciones:

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

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

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

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

Artículo 24. Serán sancionados con multa equivalente hasta de doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), los remitentes y o generadores de la carga, que incurran en las siguientes infracciones:

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

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

Artículo 25. *Del sobrepeso.* Quien permita, facilite, estimule, propicie, autorice o exija el transporte de mercancías con peso superior al autorizado, sin portar el permiso correspondiente, será sancionado conforme a los siguientes criterios:

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

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

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

Artículo 26. *Del incumplimiento al régimen tarifario.* Quien incremente o disminuya el régimen tarifario legalmente establecido será sancionado con multa equivalente hasta de doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv).

CAPÍTULO III

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

Artículo 27. Serán sancionadas con multa equivalente hasta de cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte público colectivo de pasajeros y mixto por carretera, que incurran en las siguientes infracciones:

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

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

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

4. No expedir, mínimo mensualmente, a los propietarios de los vehículos vinculados, un documento en el cual se discriminen los rubros y montos

cobrados y pagados por cada concepto derivado del contrato de vinculación.

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 28. Serán sancionadas con multa equivalente hasta de ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte público colectivo de pasajeros y mixto por carretera, que incurran en las siguientes infracciones:

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

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

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

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

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

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

7. No acondicionar, en todo vehículo de capacidad igual o superior a 20 pasajeros, dos (2) sillas,

dotadas de cinturón de seguridad, lo más cercanas a las puertas de acceso y señalizadas adecuadamente, para uso preferencial por parte de los pasajeros con discapacidad.

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

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

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

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

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

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

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

15. No tener reglamentado el fondo de reposición.

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

Artículo 29. Serán sancionadas con multa equivalente hasta de doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte público colectivo de pasajeros y mixto por carretera, que incurran en las siguientes infracciones:

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

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

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

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

5. Modificar el nivel de servicio autorizado.

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

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

emisiones contaminantes que establezcan las autoridades ambientales.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

17. Despachar servicios en rutas o recorridos no autorizados.

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

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

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

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

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

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

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

25. No tener constituido fondo de reposición.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 30. Serán sancionados los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte público terrestre automotor de pasajeros y mixto por carretera, con multa equivalente hasta de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), que incurran en las siguientes infracciones:

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

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

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

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

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

6. Negarse a prestar el servicio sin causa justificada;

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

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

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

10. No portar la Tarjeta de Operación.

CAPÍTULO IV

Multas a imponer a las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor especial

Artículo 31. Serán sancionadas con multa equivalente hasta de cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte terrestre automotor especial, que incurran en las siguientes infracciones:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 32. Serán sancionadas con multa equivalente hasta de ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte terrestre automotor especial, que incurran en las siguientes infracciones:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

15. No implementar el plan de rodamiento del parque automotor de la empresa o no reportar el

plan de rodamiento semestralmente, o cuando sea modificado, a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente.

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

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

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

Artículo 33. Serán sancionadas con multa equivalente hasta de doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte terrestre automotor especial, que incurran en las siguientes infracciones:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

20. Despachar servicios en rutas o recorridos no autorizados.

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

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

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

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

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

26. Exceder la capacidad transportadora autorizada a la empresa.

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

28. Modificar el nivel de servicio autorizado.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 34. Serán sancionados con multa equivalente hasta de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte terrestre automotor especial, que incurran en las siguientes infracciones:

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO V

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

Artículo 35. Serán sancionadas con multa equivalente hasta de cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros urbano colectivo municipal, distrital o metropolitano, que incurran en las siguientes infracciones:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 36. Serán sancionadas con multa equivalente hasta de ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte de pasajeros urbanos, colectivo municipal, distrital o metropolitano, que incurran en las siguientes infracciones:

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

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

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

4. Cobrar a los propietarios de los vehículos, mayor valor por concepto de pago de la prima de

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

17. No constituir fondo de reposición.

Artículo 37. Serán sancionadas con multa equivalente hasta de doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte de pasajeros urbanos, colectivo municipal, distrital o metropolitano, que incurran en las siguientes infracciones:

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

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

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

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

5. Modificar el nivel de servicio autorizado.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

15. Despachar servicios en rutas o recorridos no autorizados.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

34. No tener constituido fondo de reposición.

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

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

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

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

Artículo 38. Serán sancionados los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte de pasajeros urbanos, colectivo municipal, distrital o metropolitano, con multa equivalente hasta de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), que incurran en las siguientes infracciones:

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

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

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

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

5. Negarse a prestar el servicio sin causa justificada.

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

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

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

9. No portar la Tarjeta de Operación.

CAPÍTULO VI

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

Artículo 39. Serán sancionadas con multa equivalente hasta de cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte individual de pasajeros en vehículos taxi, que incurran en las siguientes infracciones:

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

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

3. No mantener actualizada, frente a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente, la relación del equipo con el cual presta el servicio público de transporte.

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

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

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

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

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

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

Artículo 40. Serán sancionadas con multa equivalente hasta de ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte individual de pasajeros en vehículos taxi, que incurran en las siguientes infracciones:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

15. No desarrollar, a través de las entidades autorizadas, los programas de medicina preventiva

y capacitación establecidos por el Ministerio de Transporte.

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

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

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

Artículo 41. Serán sancionadas con multa equivalente hasta de doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte individual de pasajeros en vehículos taxi, que incurran en las siguientes infracciones:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 42. Serán sancionados con multa equivalente hasta de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte individual de pasajeros en vehículos taxi, que incurran en las siguientes infracciones:

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

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

3. Negarse a prestar el servicio sin causa justificada.

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

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

6. No portar la Tarjeta de Control.

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

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

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

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

CAPÍTULO VII

Multas a imponer a los Centros de Diagnóstico Automotor

Artículo 43. Serán sancionados con multa equivalente hasta de setenta y cinco (75) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), los centros de diagnóstico automotor, que almacenen y custodien inadecuadamente y sin cumplir los parámetros que para el efecto establezca el RUNT, la información de todos los Certificados de las revisiones técnico-mecánicas y de gases que expida y de todos los informes de resultados de las revisiones efectuadas en el Centro.

Artículo 44. Será sancionado con multa equivalente hasta de ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los centros de diagnóstico automotor, que incurran en las siguientes conductas:

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

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

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

4. No tener vigente los seguros a su cargo.

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

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

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

Artículo 45. Será sancionado con multa equivalente hasta de doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los centros de diagnóstico automotor, que incurran en las siguientes conductas:

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

2. Expedir certificados de revisión técnico mecánica y de gases, sin agotar el procedimiento y las pruebas exigidas en las Especificaciones Técnicas y las que regulan la actividad para la cual fueron habilitados.

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

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

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

CAPÍTULO VIII

Multas a imponer a los Centros de Reconocimiento de Conductores

Artículo 46. Serán sancionados con multa equivalente hasta de setenta y cinco (75) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los centros de reconocimiento de conductores que almacenen y custodien inadecuadamente y sin cumplir los parámetros que para el efecto establezca el RUNT, la información de todos los certificados de aptitud física, mental y de coordinación que expida y de todos los informes de evaluación de las valoraciones efectuadas en el Centro.

Artículo 47. Será sancionado con multa equivalente hasta de cien cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los centros de reconocimiento de conductores, que incurran en las siguientes conductas:

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

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

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

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

Artículo 48. Será sancionado con multa equivalente hasta de doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los centros de reconocimiento de conductores, que incurran en las siguientes conductas:

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

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

3. Expedir certificados de aptitud física; mental y de coordinación motriz, sin efectuar la evaluación completa, ni aprobar todos los parámetros establecidos por las normas técnicas y las que regulan la actividad para la cual fueron habilitados.

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

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

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

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

CAPÍTULO IX

Multas a imponer a los Centros de Enseñanza Automovilística

Artículo 49. Serán sancionados con multa equivalente hasta de treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los centros de enseñanza automovilística, que incurran en las siguientes conductas:

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

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

Artículo 50. Serán sancionados con multa equivalente hasta de sesenta (60) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los centros de enseñanza automovilística, que incurran en las siguientes conductas:

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

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

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

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

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

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

Artículo 51. Serán sancionados con multa equivalente hasta de noventa (90) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los centros de enseñanza automovilística, que incurran en las siguientes conductas:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

13. Injustificada cesación de actividades.

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

15. No tener vigente los seguros a su cargo.

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

CAPÍTULO X

Multas a imponer a los instructores en conducción

Artículo 52. Serán sancionados con multa equivalente hasta de cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los instructores en conducción que no actúen con imparcialidad, sin asegurar ni garantizar los derechos de todas las personas, sin ninguna clase de discriminación.

Artículo 53. Serán sancionados con multa equivalente hasta de diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los instructores en conducción que incurran en las siguientes conductas:

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

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

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

Artículo 54. Será sancionado con multa equivalente hasta de quince (15) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los instructores en conducción que incurran en las siguientes conductas:

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO XI

Multas a imponer a los Centros Integrales de Atención

Artículo 55. Serán sancionados con multa equivalente hasta de quince (15) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), los centros integrales de atención que no lleven ni guarden archivo de toda la información de los conductores infractores que adelanten curso en sus instalaciones.

Artículo 56. Serán sancionados con multa equivalente hasta de treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los centros integrales de atención que incurran en las siguientes conductas:

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

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

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

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

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

Artículo 57. Serán sancionados con multa equivalente hasta de sesenta (60) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los centros integrales de atención que incurran en las siguientes conductas:

1. No impartir la instrucción requerida y en el tiempo de duración establecido en las normas que regulan la materia.

2. Abstenerse de reportar al RUNT, en línea y en tiempo real la asistencia al curso de reeducación de los conductores infractores en las condiciones y oportunidades exigidas en las normas respectivas.

3. No impartir capacitación ni expedir los certificados correspondientes o ejercer las funciones de casa cárcel durante el término de un (1) año.

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

CAPÍTULO XII

Multas a imponer a los Organismos de Tránsito

Artículo 58. Serán sancionados con multa equivalente hasta de cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), los organismos de tránsito que presten de manera deficiente los servicios de atención a los usuarios.

Artículo 59. Serán sancionados con multa equivalente hasta de ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los organismos de tránsito que incurran en las siguientes conductas:

1. Omitir, retardar o denegar en forma injustificada a los usuarios, la prestación de los servicios a los que están obligados por ley.

2. No suministrar a los usuarios información sobre los servicios ofrecidos, tarifas, horarios de atención, entre otros.

3. Hacer caso omiso a las instrucciones impartidas por el Ministerio de Transporte u otra autoridad competente.

4. Impedir u obstaculizar las acciones de las autoridades que ejercen la vigilancia, inspección y control.

5. Ejercer funciones dentro del ámbito de jurisdicción de otro organismo de tránsito.

6. No disponer de los mecanismos necesarios para ofrecer y garantizar en forma óptima la atención al usuario en sus peticiones, quejas y recursos.

7. No regular el flujo de tránsito, ni cumplir con la responsabilidad de colocar y mantener las señales de tránsito.

8. No presentar a los concejos municipales o distritales o a las asambleas departamentales, según el caso, los estudios y la solicitud de autorización y aprobación del valor de los servicios que prestará el organismo de tránsito.

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

Artículo 60. Serán sancionados con multa equivalente hasta de doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los organismos de tránsito que incurran en las siguientes conductas:

1. Excederse en las funciones o no llevar a cabo el procedimiento reglamentado.

2. No formular, implementar y ejecutar los planes de seguridad vial y movilidad establecidos por la ley o el reglamento.

3. No mantener las condiciones técnicas, administrativas y financieras que dieron origen a su funcionamiento.

4. No generar e ingresar en línea la información de cada uno de los registros que integran el Registro Único Nacional de Tránsito de acuerdo a los procedimientos establecidos para tal fin.

5. No hacer adecuado uso del código de acceso a la base de datos y de la información del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), así como de los registros físicos, documentos y archivos que se encuentran bajo su custodia.

6. Utilizar y expedir especies venales sin el lleno de los requisitos establecidos por acto administrativo.

7. Alterar las tarifas legalmente establecidas por las autoridades competentes, para la prestación de servicios y liquidación de gravámenes.

8. Exigir requisitos diferentes a los establecidos legalmente para los trámites que se adelantan ante dichos organismos.

9. No suspender o cancelar la licencia de conducción en los eventos establecidos por la ley, especialmente en los casos de reincidencia.

10. No reportar la información necesaria para mantener actualizado el Registro Único de Tránsito (RUNT), de que trata el artículo 8° de la Ley 769 de 2002, dentro del término y condiciones establecidas en la ley o el reglamento expedido por el Ministerio de Transporte.

11. Realizar trámites contrariando lo establecido por el parágrafo del artículo 10 de la Ley 769 de 2002.

12. No adelantar dentro del término legalmente establecido, la actuación administrativa correspondiente por los comparendos impuestos.

13. Omitir cancelar las licencias de conducción en casos de reincidencia.

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

CAPÍTULO XIII

Multas a imponer a las gestoras y empresas de servicio de transporte masivo

Artículo 61. Será sancionada con multa equivalente hasta de trescientos (300) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) cuando se incurra en las siguientes conductas:

1. No afiliarse al Sistema de Seguridad Social, a los conductores de equipos según lo prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia.

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

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

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

Artículo 62. Será sancionado con multa equivalente hasta de seiscientos (600) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) cuando se incurra en las siguientes conductas:

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 63. Será sancionado con multa equivalente hasta de mil (1.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) cuando se incurra en las siguientes conductas:

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

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

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

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

CAPÍTULO XIV

Multas a imponer al servicio público de transporte férreo

Artículo 64. Los responsables del servicio de transporte férreo serán sancionados con multa equivalente hasta de trescientos (300) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) cuando incurran en las siguientes conductas:

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

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

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

4. No capacitar anualmente a todo el personal de información, vigilancia, aseo, expendedores de

tiquetes, conductores y personal afín, en materias relacionadas con la atención integral al pasajero con discapacidad.

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

Artículo 65. Los responsables del servicio de transporte férreo serán sancionados con multa equivalente hasta de seiscientos (600) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) cuando incurran en las siguientes conductas:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 66. Los responsables del servicio de transporte férreo serán sancionados con multa equivalente hasta de mil (1.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) cuando incurran en las siguientes conductas:

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

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

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

4. No contar los equipos con las especificaciones técnico-mecánica que exigen las normas internacionales y del fabricante. Las especificaciones

técnicas de la vía y de los equipos deben corresponderse mutuamente.

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

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

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

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

CAPÍTULO XV

Multas a imponer a las empresas de transporte por cable

Artículo 67. Los responsables del servicio serán sancionados con multa equivalente hasta de cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), cuando se incurra en las siguientes conductas:

1. No afiliarse a los operadores de los equipos vinculados, al Sistema de Seguridad Social según lo prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia.

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

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

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

Artículo 68. Los responsables del servicio serán sancionados con multa equivalente hasta de ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) cuando se incurra en las siguientes conductas:

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 69. Los responsables del servicio serán sancionados con multa equivalente hasta de doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) cuando se incurra en las siguientes conductas:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO XVI

Multas a imponer a las empresas de transporte fluvial

Artículo 70. Serán sancionados con multa equivalente hasta de quince (15) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte fluvial que incurran en las siguientes conductas:

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

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

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

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

Artículo 71. Será sancionado con multa equivalente hasta de treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) empresas de transporte fluvial que incurran en las siguientes conductas:

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

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

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

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

5. Transportar mercancías sin el respectivo contrato fluvial.

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

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

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

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

10. Atracar la embarcación en sitios desfavorables al usuario.

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 72. Será sancionado con multa equivalente hasta de sesenta (60) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) empresas de transporte fluvial que incurran en las siguientes conductas:

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

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

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

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

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

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

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

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

9. Transportar pasajeros en embarcaciones no autorizadas para ello.

10. Llevar sobrecupo de pasajeros.

11. Abastecerse de combustible con pasajeros a bordo.

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

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

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

CAPÍTULO XVII

Multas a imponer a los concesionarios y administradores de infraestructura de transporte

Artículo 73. Serán sancionados con multa equivalente hasta de trescientos (300) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los concesionarios y administradores de infraestructura de transporte que no atiendan en forma oportuna las peticiones, quejas o reclamos de los usuarios o, no disponer de los mecanismos necesarios para ofrecer y garantizar en forma óptima la atención al usuario en los aspectos relacionados.

Artículo 74. Serán sancionados con multa equivalente hasta de seiscientos (600) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los concesionarios y administradores de infraestructura de transporte que incurran en las siguientes conductas:

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

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

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

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

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

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

Artículo 75. Serán sancionados con multa equivalente hasta de mil (1.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), los concesionarios y administradores de infraestructura de transporte que incurran en las siguientes conductas:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO XVIII

Multas a imponer a las terminales de transporte

Artículo 76. Serán sancionados con multa equivalente hasta de cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los terminales de transporte que incurran en las siguientes conductas:

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

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

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

Artículo 77. Serán sancionados con multa equivalente hasta de cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los terminales de transporte que incurran en las siguientes conductas:

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

2. No elaborar el Manual Operativo.

3. No aplicar el Manual Operativo.

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 78. Serán sancionados con multa equivalente hasta de doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los terminales de transporte que incurran en las siguientes conductas:

1. No operar el terminal de acuerdo con los criterios establecidos por la ley o el reglamento.
2. No permitir el despacho de los vehículos de las empresas legalmente habilitadas y con permiso de operación en las rutas en origen, destino o tránsito.
3. Permitir el despacho de vehículos de empresas diferentes a aquellas debidamente habilitadas, en las rutas autorizadas o registradas ante el Ministerio de Transporte.
4. No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente.

CAPÍTULO XIX

Multas a imponer a las sociedades portuarias y operadores portuarios

Artículo 79. Serán sancionadas con multa equivalente hasta de seiscientos (600) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las sociedades portuarias y operadores portuarios que incurran en las siguientes conductas:

1. Realizar sus actividades de tal manera que se generen privilegios o discriminaciones entre los usuarios de sus servicios.
2. Realizar prácticas que tengan la capacidad, el propósito o el efecto de generar la competencia desleal o crear prácticas restrictivas de la misma.
3. Realizar sus actividades por fuera de las zonas concesionadas.
4. Cambiar las condiciones de la concesión sin contar con la autorización previa del ente concedente.
5. Fijar las tarifas o modificarlas sin tener en cuenta los parámetros fijados por la ley o el reglamento o por fuera de los valores fijados por este, cuando se encuentre regulada.
6. Fijar las tarifas o modificarlas sin dar aviso previo a la Superintendencia de Puertos y Transporte de acuerdo con lo que establezca la ley o el reglamento cuando.
7. Aplicar tarifas de manera discriminatorias en perjuicio de sus usuarios.
8. Realizar prácticas que tengan la capacidad, el propósito o el efecto de reducir indebidamente la competencia.
9. Cobrar tarifas que no cubran los gastos de operación de una sociedad u operador portuario.
10. Prestar de manera gratuita o a precios o tarifas inferiores al costo, de servicios adicionales a los que contempla la tarifa.
11. Realizar cualquiera de las actividades descritas en el Título V del Libro Primero del Código de Comercio sobre competencia desleal, y las normas que lo complementen o sustituyan.
12. No capacitar anualmente a todo el personal de información, vigilancia, aseo, expendedores de tiquetes, conductores y personal afín, en materias

relacionadas con la atención integral al pasajero con discapacidad.

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

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

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

Artículo 80. Serán sancionadas con multa equivalente hasta de mil (1.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las sociedades portuarias y operadores portuarios que incurran en las siguientes conductas:

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

CAPÍTULO XX

Multas a imponer a intermediarios en trámites de tránsito y transporte

Artículo 81. Serán sancionados con multa equivalente hasta de cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), todo aquel intermediario en trámites de tránsito y transporte que preste de manera deficiente los servicios de atención a los usuarios.

Artículo 82. Serán sancionados con multa equivalente hasta de ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los intermediarios en trámites de tránsito y transporte, que incurran en las siguientes conductas:

1. Omitir, retardar o denegar en forma injustificada a los usuarios, la prestación de los servicios a los que están obligados por ley.
2. No suministrar a los usuarios información sobre los servicios ofrecidos, tarifas, horarios de atención, entre otras.
3. Hacer caso omiso a las instrucciones impartidas por el Ministerio de Transporte u otra autoridad competente.
4. Impedir u obstaculizar las acciones de las autoridades que ejercen la vigilancia, inspección y control.
5. Ejercer funciones dentro del ámbito de jurisdicción de otro organismo de tránsito.

6. No disponer de los mecanismos necesarios para ofrecer y garantizar en forma óptima la atención al usuario en sus peticiones y quejas.

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

CAPÍTULO XXI

Disposiciones comunes y complementarias a los capítulos del Título III

Artículo 83. Las demás infracciones que no se encuentren reguladas expresamente para las sociedades portuarias y operadores portuarios, se aplicará la Ley 1ª de 1991 y las normas que la reglamenten, modifiquen, adicionen o deroguen.

Artículo 84. Las demás conductas que no estén establecidas expresamente en los anteriores artículos de este título, serán sancionadas de la siguiente manera:

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

Artículo 85. *Criterios de graduación.* Para imponer las sanciones a que refiere el artículo anterior, se aplicarán los siguientes criterios de graduación:

- a) La dimensión del daño o puesta en peligro al servicio público de transporte o su infraestructura;
- b) El beneficio económico que se hubiere obtenido para el infractor o para terceros, por la comisión de la infracción;
- c) La resistencia, negativa u obstrucción a la acción investigadora o de supervisión de la autoridad competente;
- d) La utilización de medios fraudulentos en la comisión de la infracción, o cuando se utiliza persona interpuesta para ocultarla o encubrir sus efectos;
- e) El grado de prudencia y diligencia con que se hayan atendido los deberes o se hayan aplicado las normas legales pertinentes;
- f) La renuencia o desacato a cumplir con las órdenes impartidas por la autoridad competente;
- g) El procurar resarcir el daño o compensar el perjuicio causado;
- h) Que no haya sido sancionado;
- i) Atribuir infundadamente la responsabilidad a un tercero.

Parágrafo 1º. Solo podrá imponerse el máximo de la sanción cuando concurren únicamente circunstancias de agravación y el mínimo, cuando concurren exclusivamente circunstancias de atenuación.

Parágrafo 2º. La suspensión y la cancelación. La suspensión se aplicará motivadamente cuando existan dos o más indicios que permitan inferir una afectación al interés general y al orden público, la

suspensión se hará en forma preventiva y temporal con un término máximo de 60 días prorrogables por única vez hasta otros 60 días.

La cancelación es una sanción permanente que se aplicará en las eventualidades de los literales a), b), c), d), f) e i) de este artículo.

Artículo 86. *El sellamiento y retención preventiva de bienes.* El sellamiento es una medida accesorio a la suspensión, la cual se aplicará a espacios, locaciones o contenedores abiertos al público y tiene por objeto impedir preventiva y temporalmente hasta por un término de treinta (30) días, la incorrecta e ilegal prestación del servicio público de infraestructura, tránsito y transporte así como de sus actividades conexas e inherentes.

La retención preventiva de bienes se podrá aplicar transitoriamente hasta por un término máximo de noventa (90) días, a todos aquellos bienes que se encuentren dentro de los espacios, locaciones o contenedores que se hubieren sellado. Se pueden inspeccionar estos bienes, siempre y cuando se encuentren relacionados en la apertura de investigación.

Artículo 87. *Imposición de multa por incumplimiento de órdenes o directrices.* El Superintendente de la Infraestructura y el Transporte, podrá imponer multas fijas o sucesivas, hasta un tope de trescientos (300) salarios mínimos mensuales legales vigentes a quienes incumplan las órdenes o directrices debidamente publicadas.

Las multas se impondrán mediante acto administrativo de carácter particular, previo procedimiento verbal del Capítulo IV, del Título IV, de esta ley.

TÍTULO IV

PROCESO SANCIONATORIO

CAPÍTULO I

Aspectos generales

Artículo 88. *Naturaleza.* El procedimiento sancionatorio que aquí se regula es de naturaleza administrativa; en su desarrollo se aplicarán, las disposiciones especiales de la presente ley, y en lo no previsto en ella, en su orden, las contenidas en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, en el Código General del Proceso y en las demás normas de carácter legal que modifiquen o adicionen dichos códigos.

Artículo 89. *Reserva.* Las actuaciones adelantadas en el proceso administrativo sancionatorio tendrán el carácter de reservadas hasta el momento de la notificación del Auto de Apertura de investigación. Sin embargo, posterior a esta fase, los sujetos procesales deben guardar reserva hasta que sea concluida la etapa probatoria, momento en el cual la investigación será pública. El incumplimiento de las anteriores obligaciones constituirá falta disciplinaria gravísima.

Artículo 90. *Sujetos procesales.* Los sujetos de esta actuación administrativa serán además del investigado y/o su apoderado legalmente constituido, el cual si es una persona jurídica, intervendrá el representante legal de esta y/o su apoderado legalmente constituido. Serán también los contemplados en el Libro I, Sección Segunda, Título VI, Capítulos I, II y III.

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

Artículo 91. *Suspensión de términos.* El cómputo de los términos previstos para la actuación administrativa se suspenderá por la tramitación de una declaración de impedimento o recusación. Además, por situaciones de fuerza mayor o caso fortuito demás eventos previstos en la ley.

Artículo 92. *Impedimentos, incompatibilidades y conflicto de intereses.* El régimen de impedimentos, incompatibilidades y conflicto de intereses contenido en la Constitución y la ley, se entiende incorporado a la presente ley y su trámite se adelantará, según las previsiones del artículo 12 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, o las normas que lo modifiquen o adicionen.

Artículo 93. *Prohibición de la reformatio in pejus.* Cuando se resuelva el recurso de apelación interpuesto por apelante único en contra del fallo sancionatorio, el Superior no podrá agravar la sanción impuesta.

Artículo 94. *Inoponibilidad de la reserva y deber de colaboración.* A las actuaciones desplegadas por las autoridades competentes en el trámite del proceso administrativo sancionatorio, los vigilados no podrán oponer reserva alguna, salvo en casos en que los hechos investigados gocen de reservas de ley declaradas mediante acto administrativo o judicialmente mediante providencia, estos actos o providencias deberán estar en firme y para sustentar la reserva el investigado allegará la constancia de ejecutoria del acto o providencia que declara la reserva.

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

Artículo 95. *Medios de prueba y valoración probatoria.* En el proceso administrativo sancionatorio serán admisibles los medios de prueba previstos en el Código General del Proceso y en el Código de Procedimiento Penal.

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

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

CAPÍTULO II

Origen de la actuación administrativa sancionatoria

Artículo 96. *Actuación administrativa sancionatoria.* La actuación administrativa sancionatoria se adelantará:

- a) Por informe de infracción de transporte elaborado por los cuerpos especializados de control operativo de transporte o el documento que haga sus veces;
- b) De oficio;

- c) A solicitud de parte;
- d) Por traslado de otras autoridades;
- e) Por cualquier medio que ofrezca credibilidad.

CAPÍTULO III

Procedimiento ordinario

Artículo 97. *Procedencia.* Cuando se tenga conocimiento de la comisión de una infracción a las normas de transporte o tránsito o a cualquiera de las normas que regulan las diversas actividades objeto de inspección, vigilancia y control cuya consecuencia jurídica sea la suspensión o cancelación de licencias, registros, habilitaciones o permisos de operación, se agotará el siguiente procedimiento ordinario:

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

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

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

El apoderado designado deberá ser abogado titulado.

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

4. Las pruebas decretadas deberán evacuarse dentro de los treinta (30) días siguientes a haberse ejecutoriado el acto que las decreta, prorrogables hasta por la mitad del inicialmente fijado. Estos

términos podrán ser omitidos, si al momento del estudio sobre el decreto de pruebas, se evidencia que todas las necesarias para resolver ya se encuentran en el proceso por haber sido aportadas por las autoridades o alguna de las partes, lo cual deberá indicarse en el auto que se profiera para el efecto.

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

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

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

CAPÍTULO IV

Procedimiento verbal

Artículo 98. *Procedencia.* En todas las investigaciones que adelanten las autoridades de que trata esta ley, salvo lo mencionado en el artículo precedente, procederá el procedimiento verbal. Sin embargo, mientras se implementan los mecanismos logísticos y sistemáticos para poner en funcionamiento este procedimiento, se aplicará de manera preferente el procedimiento ordinario. Las autoridades de que trata este artículo informarán a los vigilados anticipadamente la entrada en vigencia del procedimiento verbal.

Artículo 99. *Auto de apertura e imputación.* Dicho auto además de cumplir con los requisitos formales debe advertir expresamente que el trámite se adelantará por el proceso verbal.

Artículo 100. *Citación a la audiencia.* En el auto de apertura se citará al investigado a audiencia, el cual notificará personalmente.

Artículo 101. *Audiencia.* En el día y hora fijados para la celebración de la audiencia, se dará lectura al auto de apertura del proceso verbal, procediéndose a escuchar en la misma diligencia, los descargos al presunto infractor.

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

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

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

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

Parágrafo. En caso de darse no comparecencia sin justificación a la audiencia, por parte del vigilado y de no comprobarse por parte de este, dentro de los tres días siguientes la causa de su inasistencia, se procederá a notificar por edicto, surtida la notificación, inmediatamente se fijará nueva fecha para audiencia, en caso de persistir la no comparecencia, se vinculará a la investigación al vigilado y se proseguirá con la misma.

Artículo 102. *Representación judicial.* Si el investigado así lo desea o para los eventos en que no pudiere comparecer a la audiencia, podrá designar apoderado que lo represente.

El apoderado designado deberá ser abogado titulado.

Artículo 103. *Fallo.* Terminadas las intervenciones y practicadas las pruebas, el funcionario competente proferirá, en la misma audiencia, o en una posterior en caso de ser necesario y de manera motivada, el fallo definitivo. Para tal efecto, la audiencia se podrá suspender por un término máximo de diez (10) días hábiles, sin perjuicio de lo previsto para las pruebas, al cabo de los cuales se reanudará y se procederá a dictar el fallo correspondiente, el cual se notificará en estrados. Contra dicho fallo se podrán presentar y sustentar los recursos de vía gubernativa dentro de la audiencia.

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

Artículo 104. *Publicaciones, citaciones, comunicaciones y notificaciones.* Las publicaciones, citaciones, comunicaciones y notificaciones de las decisiones adoptadas en los procedimientos, se efectuarán de conformidad con lo consagrado para estos efectos, en el Capítulo V, del Título III, de la Ley 1437 de 2011. “*Por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo*”.

TÍTULO V

DISPOSICIONES ESPECIALES

Artículo 105. *Reducción de la sanción.* El monto de la sanción se reducirá en un 50%, si el infractor la cancela dentro de los cinco (5) días siguientes a la comisión de hecho o dentro del término de traslado para presentar descargos, caso en el cual se presume la aceptación de la comisión de la infracción y su correlativa responsabilidad.

Artículo 106. *Incremento de la sanción.* En aquellos casos en que el vigilado sea sancionado por una misma conducta, la sanción prevista en esta ley se incrementará en un 20%, sin perjuicio del beneficio regulado en el artículo anterior y siempre y cuando no incurra en causal de suspensión o cancelación de la licencia, registro, habilitación o permisos de operación.

Artículo 107. *Cobertura del servicio.* Cuando se adopten las medidas preventivas de que trata la pre-

sente ley, se suspenda o cancele la habilitación de un prestador de un servicio público y no exista en el servicio otro prestador autorizado, el Ministerio de Transporte podrá otorgar permisos especiales y transitorios a otros, o tomar otras medidas que considere necesarias, con el fin de garantizar la continuidad del servicio.

Artículo 108. *Caducidad de la acción sancionatoria administrativa y de prescripción del proceso.* La facultad para imponer sanciones atribuida mediante la presente ley caducará si transcurridos tres (3) años desde la comisión de la infracción, no se ha proferido acto administrativo de apertura.

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

La prescripción del proceso administrativo sancionatorio ocurrirá si transcurridos cinco (5) años a partir de la fecha en que se expidió el acto administrativo de apertura del proceso y pliego de cargos, no se ha proferido decisión de primera instancia debidamente notificada.

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

Artículo 109. *Función de cobro coactivo.* La Superintendencia de Infraestructura y del Transporte y demás autoridades que ejercen la función de vigilancia, inspección y control ostentan la facultad de cobro coactivo para hacer efectivas las sanciones pecuniarias impuestas en ejercicio de su función, la cual será ejercida de conformidad con las disposiciones del Estatuto Tributario y demás disposiciones que lo modifiquen, lo anterior, sin perjuicio de que pueda transferirse la gestión de cobro a un tercero, que sea de naturaleza pública.

Artículo 110. *Carácter de policía judicial.* Los servidores públicos de la Superintendencia de la Infraestructura y del Transporte y las otras autoridades competentes que realicen funciones de vigilancia, inspección y control, o que estén comisionados tendrán funciones de policía judicial exclusivamente para las materias que regula esta ley.

Las demás autoridades de inspección, vigilancia y control están obligadas a prestar apoyo a la Infraestructura y del Transporte, con la finalidad de hacer efectivas a la mayor brevedad posible las decisiones adoptadas.

Artículo 111. *Otras sanciones.* Para aquellos sujetos no contemplados en esta disposición o que se creen en el futuro, cuyas actividades y funciones se enmarquen dentro de la presente ley, se les aplicarán los procedimientos y las sanciones previstas en la presente ley, teniendo en cuenta la actividad que realicen.

Artículo 112. *Doctrina probable.* La interpretación que de las normas jurídicas haga la Superintendencia de la Infraestructura y el Transporte, las circulares que en tal sentido expida su titular en ejercicio de sus funciones y tres decisiones ejecutoriadas uniformes frente al mismo asunto, consti-

tuyen doctrina probable en el único caso de existir vacío legal.

Artículo 113. *Obligación de suministrar información.* Los sujetos vigilados estarán obligados a entregar la información que les sea requerida por la Superintendencia de la Infraestructura y el Transporte, sin que puedan oponer reserva alguna, en la forma y términos que esta determine mediante reglamentación general que para el efecto expida.

Artículo 114. *Competencia prevalente y concurrente.* En desarrollo del artículo 189 de la Constitución Nacional, la Superintendencia de la Infraestructura y el Transporte, tendrá competencia prevalente concurrente sobre las demás autoridades del orden nacional y territorial que ejerzan vigilancia, inspección y control en los asuntos que regula esta ley.

Artículo 115. *Acuerdos para el pago de las multas.* La Superintendencia de la Infraestructura y el Transporte, podrá realizar acuerdos para el pago de las multas impuestas, pudiendo exonerar el pago de los intereses de mora.

Los intereses del plazo concedido no serán inferiores a la tercera parte, ni superiores al máximo del interés bancario corriente el cual debe de estar certificado a la fecha de suscripción del acuerdo de pago.

La Superintendencia de la Infraestructura y el Transporte, estará facultada para expedir anualmente, mediante resolución, las condiciones de plazo, garantías y demás requisitos para la suscripción de los acuerdos de pago.

TÍTULO VI

DE LA CONTRIBUCIÓN PARA LA VIGILANCIA Y REGULACIÓN

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

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

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

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

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

El monto de la contribución se adicionará con el presupuesto de la financiación del Centro de Llamadas de que trata la Ley 1383 de 2010, cuando el mismo no esté incluido en el presupuesto de la Superintendencia de la Infraestructura y el Transporte, de tal forma que su financiación queda incluida en la tarifa de la contribución de vigilancia y regulación, y se establecerá el porcentaje en que este concepto participa dentro del total de la contribución.

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

El Centro de Llamadas, cubrirá la información de las distintas modalidades de transporte, pero su contratación se podrá hacer conjunta o independientemente. En todo caso, la Superintendencia de la Infraestructura y el Transporte, en un término no superior a dos (2) años, contados a partir de la vigencia de la presente ley, deberá poner en funcionamiento el Centro de Llamadas directamente o a través de la correspondiente contratación. Igualmente, la Superintendencia de la Infraestructura y el Transporte, podrá disponer de los recursos necesarios provenientes de la tarifa de contribución de que trata el Título V de esta ley, con el fin de cubrir todas las necesidades de carácter logístico que se deriven del proceso de implementación del centro de llamadas.

Parágrafo. Cuando existan excedentes en la ejecución de la contribución en un año, se destinarán a ampliar el presupuesto del año siguiente o se disminuirá el monto de la contribución a recaudar en el año siguiente. Cuando no fuera posible lo anterior, se devolverá a los vigilados la parte proporcional de su aporte.

Artículo 119. *Liquidación de la contribución.* Para liquidar y pagar la contribución, los vigilados tomarán los ingresos brutos del año anterior y lo multiplicarán por la tarifa determinada conforme se establece en esta ley.

Los vigilados presentarán anualmente una declaración de la Contribución de Vigilancia, en la cual liquiden la misma y la pagarán en las fechas y lugares que determine la Superintendencia de la Infraestructura y el transporte.

Artículo 120. *Tarifa.* Para establecer la tarifa de la contribución, se tomará el total del monto de la contribución establecido de acuerdo con la presente ley y se dividirá por el total de la sumatoria de los ingresos brutos declarados por los vigilados

en el último año de declaración de la contribución, ajustados por el IPC. El porcentaje que resulte de tal operación, constituye la tarifa a aplicar con tres decimales, el último de los cuales se aproximará al dígito más cercano.

Para la determinación de la tarifa en el primer año de aplicación de esta contribución, se tomarán los ingresos brutos totales de los vigilados con base en los reportes que tengan la Superintendencia de la Infraestructura y el Transporte.

El Ministerio de Transporte, a través de la Comisión de Regulación del Transporte determinará anualmente la tarifa de acuerdo con lo previsto en este artículo y establecerá los porcentajes en que participan en su recaudo la Superintendencia de la Infraestructura y el Transporte y la parte correspondiente al Centro de Llamadas.

Artículo 121. *Sanciones y procedimiento.* El régimen de sanciones y los procedimientos para la administración de la Contribución por Vigilancia son los establecidos en el Estatuto Tributario Nacional para el impuesto de renta, los cuales se aplicarán para la administración, determinación, discusión, cobro, devoluciones, régimen sancionatorio, incluida su imposición.

El Superintendente de la Infraestructura y el Transporte será el competente para administrar esta contribución, pero podrá delegarla en sus funcionarios.

Las entidades recaudadoras de la contribución de vigilancia entregarán directamente y de forma separada a la Superintendencia de la Infraestructura y el Transporte, el valor correspondiente al porcentaje del recaudo que le corresponde a cada entidad.

TÍTULO VII

DISPOSICIONES FINALES

CAPÍTULO I

De la remisión normativa, el régimen transitorio y la amnistía

Artículo 122. *Remisión normativa.* En los aspectos no regulados en la presente ley, se aplicarán, en su orden, el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, el Código General del Proceso, el Estatuto Tributario así como en las demás disposiciones legales que las adicionen, aclaren o modifiquen estas normas.

Artículo 123. *Régimen transitorio.* Los procesos en que se haya proferido acto administrativo de apertura de investigación con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente ley, se continuarán tramitando con el procedimiento anterior, sin perjuicio de la aplicación del principio de favorabilidad y del decaimiento del acto administrativo.

Artículo 124. *Amnistía.* A los procesos que a la fecha de entrada en vigencia de la presente ley, se les haya proferido el acto administrativo de apertura de investigación continuarán con dicho procedimiento, con la decisión a que hubiere lugar y serán condonados en un setenta por ciento (70%) si en el término de 90 días con posterioridad a la entrada en vigencia de la presente ley los investigados admiten su infracción.

CAPÍTULO II

Vigencia y derogatorias

Artículo 125. *Vigencia y derogatorias.* La presente ley rige a partir de su publicación en el *Diario Oficial* y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias, en especial las contenidas en el Capítulo noveno, del Título I de la Ley 336 de 1996 y sin perjuicio de las demás normas legales que la reglamenten, adicionen, aclaren o modifiquen.

Diego Patiño Amariles, Diego Naranjo Escobar, Representantes a la Cámara, departamento de Risaralda.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS DEL PROYECTO

Este proyecto de ley de iniciativa parlamentaria se desprende del Proyecto de ley número 208 de 2009 Cámara. Fue presentado por el Gobierno Nacional, el día tres (3) de noviembre de 2009, a través del señor Ministro de Transporte y publicado en la *Gaceta del Congreso* número 1132 del 6 de noviembre de 2009 y el Proyecto de ley número 090 de 2012 Cámara presentado por los Representantes Diego Naranjo y Diego Patiño, se publicó en la *Gaceta del Congreso* número 528 de 2012.

II. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

En este proyecto de ley se recalca que el transporte tiene el carácter de servicio público esencial y resalta la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en lo que tiene que ver con la garantía de la prestación del servicio y la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones establecidas en la Constitución, la ley y los reglamentos. Destaca que la seguridad en el servicio, particularmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte, lo cual se ajusta al mandato constitucional contenido en los artículos 2º, 11, 24, 365 y 366 que le impone al Estado el deber de proteger la vida e integridad de todas las personas residentes en Colombia¹.

Si bien es cierto que la intervención del Estado sigue siendo necesaria para establecer las reglas aplicables y mantener el equilibrio entre los intereses sociales de un sector determinado, también es cierto que esta intervención a menudo conlleva amenazas para el libre desarrollo de la sociedad y de su actividad. La institución de las “autoridades independientes”, que actúan no obstante por cuenta y en nombre del Estado, pero fundamentalmente ajenas a toda jerarquía con respecto a los gobernantes, es un mecanismo que permite superar esta contradicción y conciliar estas dos preocupaciones mediante el ejercicio de una regulación especializada y por fuera del alcance de lo puramente político o de lo estrictamente particular.

Mediante el Decreto 2053 de 2003 se introdujeron reformas al marco institucional del sector transporte en busca de una mayor eficiencia. Se estableció que el Ministerio de Transporte es la entidad encargada de la “formulación y adopción de

las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura” de los diferentes modos de transporte². Así mismo es el encargado de articular los organismos que integran el sector.

La reforma de 2003 conservó los principios generales del sector, pero decretó la liquidación de varias entidades: el Fondo Nacional de Caminos Vecinales (FNCV), la Empresa Colombiana de Vías Férreas (Ferroviarias) y la Comisión de Regulación de Transporte (CRTR). El esquema institucional logró reducir el número de entidades con el objetivo de alcanzar mayores niveles de especialización al separar las funciones de planeación, ejecución, regulación y control.

En materia de tránsito, es importante señalar que en el Código Nacional de Tránsito, Ley 769 de 2002, se establecieron organismos de apoyo que prestan servicios al tránsito y por tal razón son sujetos de vigilancia de la Superintendencia de Puertos y Transporte y actualmente no cuentan con un sistema de sanciones, por tanto no hay duda sobre la necesidad de una iniciativa que contenga el sistema sancionatorio del sector, pues si bien hoy hay leyes que contemplan este régimen, a la luz de la dinámica que acompaña esta actividad han surgido nuevas circunstancias que hacen necesaria la expedición de una norma que permita el cubrimiento a todos los actores.

III. CONSIDERACIONES AL PROYECTO DE LEY

De acuerdo con la nueva concepción del papel del Estado como “Estado regulador”, que en vez de prestar directamente los servicios, permite su privatización y liberalización, a cambio de una regulación y un control ejercido por entidades independientes, para el caso, las Superintendencias y esto con el único propósito de que los particulares al prestar los servicios que prestaba el estado de más competitividad a los sectores en los que incursionen y generen más desarrollo y competitividad, lo cual se traducirá en más beneficios para los usuarios, en este caso de los servicios de transporte.

El principal reto de este proyecto de ley es la de fortalecer sus competencias de vigilancia, inspección y control y su papel como autoridad técnica del sector transporte en Colombia; esta entidad que dentro de sus funciones de vigilancia e inspección debe empezar por manejar técnicas preventivas orientadas a ayudar a todos los integrantes de la cadena logística del transporte a mejorar sus controles sobre los vehículos y equipos, así como a propender por el mejoramiento de los estándares de calidad en la prestación de los servicios de transporte y no importante coordinar actividades preventivas en el ejercicio del control subjetivo de las actividades administrativas y financieras de las empresas prestadoras de servicios de transportes en Colombia.

Otro de los principales retos que tiene el proyecto, es la implementación de unos procedimientos adecuados a la realidad del sector del transporte en Colombia, con fases que se ajusten a los requerimientos constitucionales y legales vigentes, donde

¹ Proyecto de ley número 208 de 2009 Cámara.

² Artículo 1º, Decreto 2053 de 2003.

se respete el debido proceso, la presunción de inocencia, la libertad probatoria, el principio de lealtad probatoria y la buena fe, principios estos que se deben conjugar con los principios orientadores de las actuaciones administrativas como: Principio de celeridad, economía, eficacia y moralidad administrativa, con un fase procesal verbal y una ordinaria dependiendo de la complejidad de las infracciones a investigar.

No podemos dejar de lado las necesarias reformas que se deben de hacer al régimen sancionatorio, en cual se actualizarán las tipificaciones de las infracciones así como las multas a imponer, teniendo siempre presente que no es igual por ejemplo un exceso de carga de un camión en carretera que el exceso de carga en puerto de un buque de gran calado, cuestiones como estas, se entraron a estudiar para la presentación de este proyecto, de otra parte, también se estudió la compatibilidad entre la normatividad de inspección, vigilancia y control en materia de transporte terrestre y la respectiva en materia de transporte marítimo y fluvial.

Es preciso comenzar haciendo alusión a la grave problemática que actualmente enfrentan las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor, a raíz de la suspensión provisional decretada por el Consejo de Estado al Decreto 3366 de 2003 (estatuto sancionatorio en transporte), toda vez que dicha suspensión ha acarreado la imposición hacia el sector de sanciones de hasta 700 smlmv, las cuales tal como se encuentra estipulado en la normatividad se convierten en decisiones confiscatorias, y no cumplen con la naturaleza de las mismas, acorde con los principios consagrados en la Constitución Nacional y el Código Contencioso Administrativo, de ser proporcionales y retributivas, según la conducta que se genere.

Las sanciones que se encuentran al interior del Ordenamiento Jurídico puede ser penales o administrativas, se ha hecho una equiparación entre sanción penal y sanción administrativa, donde varios tribunales del mundo han justificado la aplicación del principio de presunción de inocencia, los principios de culpabilidad, proporcionalidad, debido proceso, a los procesos administrativos sancionatorios como es el caso de los comparendos por incumplimiento de normas de transporte y tránsito. También encontramos, como al interior de los diferentes ordenamientos jurídicos, existen procedimientos y protocolos que deben ser cumplidos por los agentes de tránsito que en pro de velar y garantizar los derechos de aquellos que aparentemente se encuentren trasgrediendo las normas de tránsito.

Debe existir un procedimiento previo, el cual garantice a todas las personas el acceso a un proceso justo y digno que proteja sus derechos, de ahí que en nuestro país, el artículo 29 de la Constitución Política disponga: "... el debido proceso se aplicará a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas."

De ahí que el derecho al debido proceso faculte a todas las personas a exigir un proceso público y expedito en el cual se reconozcan todas las garantías sustanciales y procesales, desarrollando ante una autoridad competente que actúe con independencia

e imparcialidad, y sin tener en cuenta consideraciones distintas a las previstas en la ley. La observancia de las normas resulta necesaria para preservar la integridad de los derechos fundamentales de la persona y garantizar su protección.

Vemos como dentro del Estado Social de Derecho, la protección de los valores constitucionales es un fin que debe cumplirse adoptando técnicas como el juicio de proporcionalidad o el principio de razonabilidad, este último permite solucionar conflictos en donde se establece qué derechos o intereses se encuentran enfrentados.

Por su parte, la condonación es concebida como una especie de perdón, en donde la multa puede ser rebajada en un porcentaje o en su totalidad, alternativa necesaria para la convivencia de los integrantes de una colectividad.

En la región varios han sido los intentos de las autoridades locales y nacionales por aliviar la carga que se genera para los infractores por la imposición de multas o sanciones generadas por la infracción a las infracciones de tránsito y/o transporte.

Consideramos que es necesario implementar en nuestro país acciones que permitan ofrecer soluciones al problema de los comparendos de transporte, de igual manera que redunden en la regularización de la actividad de la administración, el reconocimiento real de los derechos de las empresas de transporte y una mejoría general del comportamiento de los actores del transporte en beneficio del interés general y de la ley.

En nuestro país varios son los antecedentes que sustentan la viabilidad de aplicar amnistías o beneficios a los presuntos infractores de disposiciones legales, dentro de los que podemos señalar:

1. La Ley 1383 del 16 de marzo de 2010 consagró, en su artículo 24, modificadorio del 136 del Código Nacional de Tránsito, la posibilidad al infractor de disposiciones de tránsito de reducir en un 50% el valor de las infracciones de tránsito si se cancela dentro de los 5 días posteriores a la comisión de la infracción y el 25% si se cancela dentro de los 20 días posteriores a esta, realizando en cualquiera de los dos eventos, un curso sobre normas de tránsito en una entidad especializada denominada Centro Integral de Atención.

El fundamento de este beneficio se circunscribió al mejoramiento del recaudo del pago por concepto de multas de tránsito por medio de la consagración de un conjunto de beneficios económicos tendientes al pronto pago de las sanciones, a cambio de la reducción de un porcentaje del valor monetario de las multas.

Analizando la constitucionalidad de esta disposición, la Corte Constitucional³ consagró:

"El legislador previó una reducción en el pago de las multas por infracciones de tránsito, constituyendo esta una intervención del legislador nacional en una fuente exógena de financiación de las entidades territoriales, como lo son los recursos provenientes del pago de multas de tránsito, norma con la que se busca un objetivo constitucional-

³ Corte Constitucional Sentencia C-321 del 11 de mayo de 2009. M.P. Humberto Antonio Sierra Porto.

mente admisible como lo es mejorar el recaudo del pago por concepto de multas de tránsito, mediante la provisión de un conjunto de estímulos económicos al infractor, relacionados con la celeridad con que cancele sus sanciones.”.

En oportunidad más reciente, la misma corporación⁴ dispuso, respecto a la facultad que le asiste al poder legislativo de regular las normas atinentes a imposición, ejecución y/o reducción de sanciones por infracción a las normas de tránsito:

“Acerca del nivel de intensidad del juicio de constitucionalidad respecto de sanciones por infracciones de las normas de tránsito, la Corte ha establecido que el juicio que procede en estos casos es un juicio intermedio de constitucionalidad, el cual resulta de tener en cuenta, de un lado, el carácter de las normas que imponen sanciones a las infracciones de tránsito y la afectación de derechos constitucionales de las personas, frente a lo cual se impone un juicio estricto de constitucionalidad; y de otro lado, el que se trata de normas de tránsito respecto de las cuales le asiste una amplia libertad de configuración al Legislador en esta materia, lo cual impone un juicio leve.

Sobre este tema, la jurisprudencia de esta Corte ha establecido, que las normas sobre imposición, aplicación y regulación de sanciones por infracciones de tránsito, se encuentran en una relación de tensión con las libertades individuales y otros derechos ciudadanos y que por tanto debe realizarse una ponderación entre los fines y derechos fundamentales, y la amplia potestad que tiene el Estado para regular el servicio público de transporte, de un lado, y por otro lado, la exigencia de que las restricciones que se impongan a las personas, tengan una clara finalidad constitucional, sean razonables y proporcionadas, y se respete el debido proceso”.

2. La Ley 1480 del 12 de octubre de 2011 o Estatuto del consumidor dispuso en su artículo 65 el archivo de los expedientes que adelantará la Superintendencia de Industria y Comercio dentro de los trámites de cobro coactivo originados en las sanciones impuestas por violación a las disposiciones contenidas en el estatuto de protección al consumidor, cuya cuantía no excediera de 50 salarios mínimos mensuales legales vigentes, siempre que tuvieran al menos 5 años de vencidas.

En esta oportunidad el legislador quiso dotar a la Superintendencia de Industria y Comercio de una herramienta que le permitiera realizar su labor con mayor eficiencia y eficacia. Para el efecto, la facultó para archivar los procesos administrativos de cobro coactivo, iniciados por infracción al estatuto del consumidor, cuya cuantía no superara los 50 smlmv y que tuvieran menos de 5 años de vencida permitiéndole liberarse de un considerable número de expedientes que presentaban morosidad en su trámite y que el único aporte que generaban era un número estadístico.

De esta manera se alivió la gestión que hasta la fecha venía desarrollando esta entidad de control en la ejecución de las decisiones sancionatorias, posibilitándole la realización de sus actividades de inspección, vigilancia y control de una manera más

diligente, liberada de una carga administrativa exigente y desgastante.

3. Recientemente los artículos 147 y siguientes de la Reforma Tributaria, contenida en la Ley 1607 del 26 de diciembre de 2012, facultan a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales para realizar conciliaciones tributarias, suscribir acuerdos de pago, terminar procesos administrativos tributarios y establecer condiciones especiales de pago, reduciendo el pago de intereses moratorios y hasta extinguiendo la acción penal derivada del incumplimiento de la obligación de pago de impuestos, generando, de esta manera, alivios y/o beneficios para los deudores tributarios que soliciten la aplicación de alguno de estos medios alternos de arreglo y se acojan a las especiales condiciones establecidas para el efectivo cumplimiento de dichos acuerdos.

Si bien es cierto la administración tiene derecho a recaudar las sumas adeudadas por las empresas de transporte público, también es cierto que estas personas jurídicas tienen derecho a suministrar trabajo a sus dependientes (preámbulo, artículo 25 C.P.) y al reconocimiento del principio de buena fe-confianza legítima, circunstancia que no ocurre en la situación actual con el régimen de sanciones al transporte existente. Por esta razón, una medida como la propuesta que tiene como finalidad mejorar el cumplimiento de las normas de transporte, satisfacer el interés general y mejorar la eficiente prestación de los servicios de transporte, tiene sustento constitucional.

De igual manera, el presente proyecto de Ley busca fomentar la industria del transporte el cual no podemos olvidar que representa⁵ el 4.1% del Producto Interno Bruto (PIB) siendo el motor de la industria colombiana y uno de los más importantes de la economía. En este sentido, las deudas contraídas por estas pequeñas y medianas empresas a raíz de los altos valores de las sanciones pecuniarias en materia de infracciones de transporte, generan una carga desmedida y asfixiante debido al aumento por concepto de multas e intereses, lo que termina ahogando a miles de transportadores que no ven salida posible a dicha situación. Así mismo, se precisa que estas deudas, sumadas al cobro de intereses por el atraso en el pago, terminan convirtiéndose en la causa de quiebra frecuente de este tipo de establecimientos, lo que afecta directamente el empleo y la estructura económica de nuestro país.

Bajo lo anterior, se estima que los altos costos de las multas puede ser una de las causas fundamentales en la morosidad que este tipo de deudas generan, por lo que sería un gran incentivo reestructurar las normas sobre las que se fundamenta la facultad de cobro coactivo de la Superintendencia de Puertos y Transporte, pues la condonación y facilidades para el pago de las multas adeudadas genera expectativas favorables, incentivado a los infractores de normas de transporte a cumplir con sus obligaciones.

Otro de los objetivos que persigue el proyecto de ley es la unificación normativa que estaba en mora de darse, en materia de las competencias de vigilancia, inspección y control, determinándose dos tipos de competencia, una prevalente y otra a

⁴ Corte Constitucional Sentencia C-089 del 16 de febrero de 2011. M.P. Luis Ernesto Vargas Silva.

⁵ <https://www.mintransporte.gov.co/documentos.php?id=15>

prevención, esto, dependiendo de la especificidad del control, el cual puede ser subjetivo en materia administrativa u objetivo en materia operativa, así como la complejidad en la investigación que se esté llevando a cabo.

Un objetivo muy importante que persigue este proyecto de ley, es la de generar una entrada adecuada de recursos propios a la entidad que le permita llevar a cabo todas y cada una de las actividades orientadas a su fortalecimiento, en lo referente a la vigilancia, la inspección y el control para ser más eficaz en el ejercicio del control en lo que tiene que ver con la prestación del servicio de transporte en Colombia y esto se pretende llevar a cabo con el cobro de una contribución para todas las empresas pertenecientes a la cadena logística del transporte, hecho este, que se ha prestado para malas interpretaciones en los gremios, con lo cual no quiere decir que esta sea la opción más viable para dar la fortaleza de recursos a la entidad, este proyecto plantea una solución mixta, la cual se apalancará en un treinta por ciento con recursos de la nación y el restante setenta por ciento (70%) con recursos aportados por las empresas con capitales superiores a mil millones de pesos (\$1.000.000.000), todos estos recursos formarán parte del Fondo para el Fortalecimiento de la vigilancia, inspección y control de la cadena logística del transporte en Colombia.

Por último, con la implementación de la transitividad, se pretende dar un compás de espera a todo el sector de la cadena logística del transporte para que se pongan al día en todos sus requerimientos administrativos y operativos y se dé una amnistía sobre todas aquellos actos sancionatorios que estuviesen pendientes de ser cobrados o de aquellos que teniendo la decisión en firme, se estén tramitando por el cobro coactivo.

Todo lo anterior, se suma al hecho de que con el presente proyecto de ley se está definiendo un nuevo ordenamiento jurídico para todos los sujetos vigilados, así como una nueva estructura y unos nuevos procedimientos y por consiguiente, es fundamental que tanto los funcionarios, las entidades y los mismos sujetos de vigilancia, concentren sus esfuerzos en la preparación y al ajuste de sus organizaciones para garantizar la oportuna y plena aplicación de la nueva ley, máxime cuando es de público conocimiento que hoy se tiene acumulado un gran número de comparendos e investigaciones

que requerirían de grandes recursos económicos, técnicos y humanos para lograr su evacuación. De igual forma, con este proyecto de ley se pretende en el ámbito económico, buscar la estabilidad jurídica de los diferentes actores del sector y su futura consolidación, para dar ese gran salto que significa acabar con la, cada vez más creciente, informalidad del gremio en Colombia, lo cual redundará en beneficios para los usuarios del servicio de transporte, teniendo en cuenta que en la actualidad se están implementando nuevos procesos y sistemas de información como la Acreditación y el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Por estas razones y teniendo en cuenta los grandes beneficios de este proyecto, consideramos que es procedente y conveniente darle curso, al proyecto de ley.

Diego Patiño Amariles, Diego Naranjo Escobar, Representantes a la Cámara, departamento de Risaralda.

CÁMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARÍA GENERAL

El día 28 de agosto del año 2013 ha sido presentado en este despacho el Proyecto de ley número 081 de 2013 Cámara, con su correspondiente exposición de motivos, por los honorables Representantes *Diego Patiño Amariles y Diego Naranjo Escobar.*

El Secretario General,

Jorge Humberto Mantilla Serrano.

CONTENIDO

Gaceta número 676 - Miércoles, 4 de septiembre de 2013
CÁMARA DE REPRESENTANTES
PROYECTOS DE LEY Págs.

Proyecto de ley estatutaria número 079 de 2013 Cámara, por la cual se elimina la Veeduría Distrital en el Distrito Capital 1

Proyecto de ley número 081 de 2013 Cámara, por la cual se determina el ejercicio de la función de vigilancia, inspección y control de la Superintendencia de Puertos y Transporte y otras autoridades, se establece el régimen sancionatorio, se cambia el nombre de la Superintendencia por "Superintendencia de la Infraestructura y el Transporte", y se dictan otras disposiciones..... 4