

PROYECTO DE LEY No. ____ DE 2020 CÁMARA

**“POR MEDIO DE LA CUAL SE EXPIDE EL REGIMEN SANCIONATORIO DEL
TRANSPORTE EN COLOMBIA”**

“EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA,

DECRETA”

**LIBRO PRIMERO
DISPOSICIONES GENERALES**

**TÍTULO I
OBJETO, PRINCIPIOS Y POTESTAD SANCIONATORIA**

Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer el Régimen Sancionatorio del Transporte en Colombia, , determinando competencias de las autoridades, sujetos, infracciones, sanciones, medidas correctivas y preventivas, así como los procedimientos administrativos que han de seguirse por parte de las autoridades administrativas competentes, para imponer las sanciones respectivas, así como establecer instrumentos para la supervisión.

Los principios constitucionales y legales que rigen las actuaciones administrativas, especialmente las garantías del debido proceso, el derecho de defensa, "non reformatio in pejus" la responsabilidad subjetiva, la favorabilidad, la presunción de inocencia, la tipicidad, la legalidad, la carga de la prueba y los principios establecidos en las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 y 1437 de 2011 , y las normas que las modifiquen o sustituyan, son aplicables a los procedimientos administrativos sancionatorios previstos en la presente ley.

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

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

Artículo 3°. Definiciones. Para efectos de la presente ley, deben tenerse, además de las contenidas en el Código de Comercio, las Leyes 01 de 1991, 105 de 1993, 310 de 1996, 336 de 1996, 769 de 2002, 1242 de 2008 y 1682 de 2013, y sus correspondientes normas reglamentarias.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Multa. Es la consecuencia pecuniaria o económica que se le impone a un sujeto por haber incurrido en una infracción a las normas de transporte, su infraestructura y sus servicios conexos y complementarios; su valor se estima en salarios mínimos legales mensuales vigentes o en salarios mínimos diarios vigentes al momento de la comisión de la infracción.

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

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

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

Programas de salud ocupacional: Son un conjunto de pruebas realizadas para monitorear la exposición a factores de riesgo e identificar en forma precoz, posibles alteraciones temporales, permanentes o agravadas del estado de salud del trabajador, ocasionadas por la labor o por la exposición al medio ambiente de trabajo. Así mismo, encaminadas a detectar enfermedades de origen común, con el fin de establecer un manejo preventivo.

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

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

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

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

Supervisión Integral: Facultad que tiene la Superintendencia de Transporte para ejercer vigilancia, inspección y control objetivos y subjetivos. También puede denominarse inspección, vigilancia y control integral.

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

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

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

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

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

Vigilancia, inspección y control objetiva: Es la supervisión que se realiza a la prestación del servicio de transporte, su infraestructura, servicios conexos, complementarios y a los servicios que prestan los organismos de tránsito y los de apoyo a este. Puede denominarse también Supervisión Objetiva.

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

Artículo 4°. Titularidad de la Potestad Sancionatoria. El Estado es el titular de la potestad sancionatoria en materia de transporte, su infraestructura y sus servicios conexos y complementarios así como de los organismos de tránsito y de apoyo a estos,

y la ejerce en forma de Vigilancia, Inspección y Control, a través de las siguientes autoridades:

- La Superintendencia de Transporte (ST)
- Los Alcaldes Municipales y/o Distritales
- Las Áreas Metropolitanas
- La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
- Las autoridades regionales de transporte, de acuerdo con las leyes que las adoptan.
- La Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional.

TÍTULO II SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE

Artículo 5º. El Presidente de la República ejerce la inspección, vigilancia y control del servicio público de transporte, su infraestructura y sus servicios conexos y complementarios, así como de las autoridades y las entidades particulares y públicas que prestan servicios de tránsito, por intermedio de la Superintendencia de Transporte.

Artículo 6º. Dirección de la Superintendencia. La dirección de la Superintendencia de Transporte corresponde al Superintendente, con la inmediata colaboración de los superintendentes delegados. El Superintendente y sus delegados son de libre nombramiento y remoción del Presidente de la República.

Artículo 7º. Sujetos. Estarán sujetos a la inspección, vigilancia y control de la Superintendencia de Transporte, de acuerdo con la presente ley, los siguientes:

1. Los prestadores de servicio de transporte de los modos terrestre automotor, fluvial, férreo, aéreo y marítimo.
2. Los prestadores de transporte por cable.
3. Los Sistemas de Transporte Masivo, Estratégicos, Integrados, Regionales y los gestores de estos sistemas.
4. Las empresas operadoras del sistema de recaudo, sistema de gestión y control de flota, sistema de información al usuario de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Estratégicos de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Regional, así como los entes gestores de estos.
5. Los administradores, contratistas o concesionarios de infraestructura de transporte, servicios conexos y complementarios a estos como terminales de transporte, patios de contenedores o servicios logísticos, puertos secos, aeropuertos, puertos o nodos y estaciones, según el modo de transporte correspondiente.
6. Las sociedades portuarias.
7. Los operadores portuarios.

8. Las personas naturales o jurídicas que presten servicio público de transporte o servicios conexos o complementarios, sin contar con la respectiva habilitación, permiso o registro.
9. Los contratantes del servicio de transporte
10. Las personas que desarrollen o administren programas para la práctica de exámenes médicos generales de aptitud física y de pruebas de alcoholimetría, limitándose la supervisión a la operación del programa y las sanciones por deficiencia en la prestación del servicio.
11. Las autoridades competentes de los municipios, distritos, provincias, regiones y demás entidades territoriales, que de acuerdo con la ley cumplan funciones de transporte y/o tránsito.
12. Las autoridades competentes de las Áreas Metropolitanas de Transporte, que de acuerdo con la ley cumplan funciones de transporte o tránsito.
13. Los Organismos de tránsito.
14. Los Organismos de apoyo al tránsito y al transporte.
15. Las desintegradoras de vehículos.
16. Los prestadores de servicios privados de transporte y tránsito.
17. Las personas naturales o jurídicas que violen o faciliten la violación de las normas de transporte, tránsito o su infraestructura en todos los modos y modalidades.
18. Los fabricantes, distribuidores y/o personalizadores de especies venales.
19. Los propietarios, poseedores o tenedores de equipos de transporte.
20. Las empresas dedicadas a las actividades de practicaje y remolque.
21. Los proveedores de tecnología para el transporte o el tránsito
22. Los agentes marítimos

Artículo 8º. Funciones. La Superintendencia de Transporte cumplirá las siguientes funciones:

1. Inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación y el cumplimiento de las normas que rigen el Transporte en todos sus modos y modalidades, su Infraestructura y sus Servicios Conexos y Complementarios, así como los organismos de tránsito y los organismos de apoyo a estos.
2. Inspeccionar, vigilar y controlar la permanente, eficiente y segura prestación del servicio público de transporte en los modos y modalidades propias de su conocimiento.
3. Inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación de las normas para el desarrollo de la gestión de infraestructura propia del sector transporte.
4. Velar por el desarrollo de los principios de libre acceso, calidad y seguridad en la prestación del servicio de transporte.
5. Inspeccionar, vigilar y controlar el cumplimiento de las normas constitucionales, legales y reglamentarias vigentes, que regulen los modos, modalidades y servicios públicos y privados de transporte, y aplicar las sanciones correspondientes.
6. Inspeccionar, vigilar y controlar los contratos de concesión destinados a la construcción, rehabilitación, administración, operación, explotación y/o mantenimiento de infraestructura de transporte, sin perjuicio de las funciones de interventoría de obra y renegociación de contratos propias de las entidades ejecutoras.

7. Evaluar la gestión financiera, técnica y administrativa y la calidad del servicio de los sujetos de vigilancia definidos en la presente ley.
8. Acordar con los vigilados programas de mejoramiento de la gestión basados en los resultados de la evaluación.
9. Absolver las consultas que le sean sometidas a su consideración por la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte (CRIT), el Ministerio de Transporte, las demás entidades del Sector y los particulares.
10. Vigilar el cumplimiento de las normas sobre reposición del parque automotor y de los fondos creados para el efecto.
11. Inspeccionar, vigilar y controlar la administración de los puertos.
12. Asumir, de oficio o por solicitud de cualquier autoridad o cualquier persona interesada, la investigación de las violaciones de las normas sobre transporte, su infraestructura y sus servicios conexos y complementarios.
13. Solicitar a las entidades públicas que conforman el Sistema Nacional de Transporte y a sus supervisados la información que estime conveniente para evaluar periódicamente el cumplimiento de las normas de tránsito, transporte e infraestructura.
14. Vigilar, inspeccionar y controlar a los operadores portuarios y las actividades por estos realizadas, así como a todos aquellos que realizan actividades conexas y complementarias a las de transporte.
15. Establecer los parámetros de administración y control del sistema de cobro de las contribuciones de vigilancia que le competan.
16. Establecer, mediante actos de carácter general, las metodologías, criterios y demás elementos o instrumentos técnicos específicos necesarios para el cumplimiento de sus funciones dentro del marco que estas establecen.
17. Fijar la tarifa de la contribución de vigilancia atendiendo los elementos y componentes del sistema y el método fijados en la presente ley.
18. Fijar los derechos que deban sufragar los sujetos vigilados, con ocasión de los servicios administrativos que se desarrollen en ejercicio de la actividad de inspección, vigilancia y control que le corresponde.
19. Ejercer, de acuerdo con la ley, la inspección, vigilancia y control sobre las personas, naturales o jurídicas, que se dediquen a realizar la actividad del transporte y/o sus servicios conexos y complementarios.
20. Implementar, en coordinación con el Ministerio de Transporte, instrumentos y herramientas que le faciliten el ejercicio de su función de supervisión.
21. Aplicar las medidas y sanciones previstas en la presente ley a quienes ejecuten operaciones de transporte o sus servicios conexos y complementarios, sin estar autorizados para hacerlo.
22. Establecer sistemas de seguridad tendientes a evitar operaciones de lavado de activos y financiación del terrorismo, la adulteración o modificación de las certificaciones que expiden los supervisados, así como el cumplimiento de las normas previstas en la presente ley. La sostenibilidad de dichos sistemas se generará a través del pago de las certificaciones y se hará por los obligados proporcionalmente al número de operaciones objeto de reporte.
23. Inspeccionar, vigilar y controlar la prestación del servicio de los programas de exámenes médicos, pruebas de alcoholimetría y otras sustancias psicoactivas para los conductores de servicio público de transporte.

24. Llevar un registro de todos sus supervisados.
25. Inspeccionar, vigilar y controlar el cumplimiento de las normas nacionales de tránsito y aplicar las sanciones correspondientes, cuando la competencia no esté atribuida a otra entidad.
26. Vigilar, investigar y controlar el cumplimiento de los requisitos exigidos en la ley para los trámites de tránsito, que se realizan ante los organismos de tránsito.
27. Investigar y sancionar a las personas naturales y/o jurídicas que contraten la prestación del servicio público de transporte con personas no habilitadas para ello.
28. Adoptar un modelo de supervisión integral basado en riesgos.
29. Todas las demás que le atribuyan las normas correspondientes.

Parágrafo. Para el ejercicio de las funciones de inspección vigilancia y control, la Superintendencia de Transporte podrá realizar todas las actuaciones autorizadas por la ley, y, en especial, podrá realizar visitas y solicitar documentos e información, lo que incluye, entre otros, los libros y papeles de comercio; decretar pruebas a petición de parte o de oficio, así como practicarlas conforme a los procedimientos establecidos en el Código General del Proceso..

Artículo 9º. Competencia de la Superintendencia de Transporte. Para efectos de la presente ley, la Superintendencia de Transporte (STP) será competente para conocer de:

1. Todas aquellas infracciones de carácter objetivo y subjetivo relacionadas con la infraestructura portuaria, sea de servicio público o privado, incluyendo las cometidas por las sociedades portuarias de cualquier naturaleza, por violación a las normas contenidas en la Ley 1ª de 1991 o en sus disposiciones complementarias, modificatorias o reglamentarias.
2. Todas aquellas infracciones objetivas y subjetivas relacionadas con las operaciones portuarias de acuerdo con lo previsto por la Ley 1ª de 1991, incluyendo las cometidas por los operadores portuarios de cualquier naturaleza.
3. Todas aquellas infracciones contenidas en la presente ley o las que la modifiquen o sustituyan, cometidas por los concesionarios o contratistas de infraestructura estatal portuaria, aeroportuaria, carretera, fluvial entre otras.
4. Todas aquellas infracciones objetivas y subjetivas, relacionadas con el transporte fluvial nacional, incluyendo las cometidas por las empresas de servicio público de transporte fluvial de pasajeros o carga.
5. Todas aquellas infracciones objetivas y subjetivas, relacionadas con el transporte por cable, incluyendo las cometidas por las empresas de servicio público de transporte por cable de pasajeros o carga.
6. Todas aquellas infracciones subjetivas relacionadas con los operadores de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Estratégicos de Transporte Público, Integrados de Transporte Público e Integrados de Transporte Regional, incluyendo las cometidas por las empresas operadoras y administradoras de estos servicios de transporte público.
7. Todas aquellas infracciones objetivas relacionadas con el sistema integrado de transporte regional, incluyendo las cometidas por las empresas operadoras de estos servicios de transporte público.

8. Todas las infracciones objetivas o subjetivas, relacionadas con el transporte terrestre automotor de pasajeros de radio de acción nacional, incluyendo las cometidas por las empresas de servicio público de transporte de pasajeros por carretera y especial.
9. Todas las infracciones objetivas o subjetivas relacionadas con el transporte terrestre mixto en Zonas de Operación Regional.
10. Todas las infracciones objetivas o subjetivas, relacionadas con el transporte terrestre automotor de carga, incluyendo las cometidas por las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de carga, así como las infracciones objetivas cometidas por los generadores, remitentes y/o destinatarios de la carga, intermediarios de transporte, patios de contenedores o servicios logísticos y todos aquellos que prestan servicios conexos al transporte.
11. Todas las infracciones objetivas y subjetivas, relacionadas con el transporte férreo de pasajeros o carga, incluyendo las cometidas por las empresas de servicio público de transporte férreo.
12. Todas las infracciones objetivas y subjetivas cometidas por los concesionarios de servicios de transporte del nivel nacional o territorial.
13. Todas las infracciones por violación de las normas de transporte y tránsito cometidas por las autoridades territoriales, regionales, municipales, distritales o departamentales de transporte y/o tránsito, así como por los organismos de tránsito y organismos de apoyo.
14. Todas las infracciones cometidas por los concesionarios o administradores de los modos de transporte incluyendo los terminales de transporte terrestre de pasajeros, los aeropuertos y demás.
15. Todas las infracciones subjetivas cometidas por las empresas de transporte aéreo.
16. Todas aquellas infracciones subjetivas relacionadas con la prestación del servicio público de transporte marítimo nacional.
17. Todas las infracciones a las normas de transporte y tránsito, independiente de la persona que las cometa, siempre y cuando su conocimiento no le esté asignado a otra autoridad.
18. Todas las infracciones subjetivas cometidas por las empresas de servicio público de transporte de pasajeros colectivo e individual, así como de transporte mixto, de radio de acción municipal, distrital o metropolitano.
19. Todas las infracciones objetivas cometidas por las empresas públicas o privadas que sean fabricantes, distribuidores, personalizadores o que tramitan especies venales, de conformidad con la regulación expedida por el Ministerio de Transporte
20. Todas las infracciones subjetivas cometidas por las empresas dedicadas a las actividades de practicaje y remolque.
21. Todas las infracciones previstas en la presente ley, cuya competencia no le esté asignada a otras autoridades.

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

Parágrafo 2º. En ejercicio de las facultades de prevención, la Superintendencia de Transporte podrá adoptar las medidas a que haya lugar, cuando la acción u omisión de sus vigilados afecte de manera grave la movilidad o la prestación del servicio, o atente contra el orden público, la vida humana, la salud pública, la seguridad alimentaria, el medio ambiente o el derecho al trabajo.

Artículo 10. Alcaldes Municipales o Distritales. Para efectos de la presente ley, los alcaldes municipales o distritales serán competentes, dentro de su respectiva jurisdicción, para conocer de los siguientes asuntos:

1. Todas las infracciones objetivas relacionadas con el transporte terrestre automotor de pasajeros de radio de acción municipal o distrital, según el caso, incluyendo las cometidas por las empresas de servicio público de transporte de pasajeros colectivas e individuales que operen en su jurisdicción.
2. Todas las infracciones objetivas relacionadas con el transporte terrestre automotor mixto de radio de acción municipal o distrital, según sea el caso, incluyendo las cometidas por las empresas de servicio público de transporte mixto de radio de acción municipal o distrital que operen en su jurisdicción.
3. Todas las infracciones objetivas cometidas por las empresas de servicio público masivo de pasajeros y los entes gestores, siempre y cuando no exista autoridad metropolitana de transporte.
4. Todas las infracciones a las normas de transporte, en las modalidades a su cargo, independiente de la persona que la cometa.

Artículo 11. Áreas Metropolitanas y Autoridades regionales de Transporte. Las áreas metropolitanas y las autoridades regionales de transporte, de conformidad con las normas que las crean, serán competentes dentro de su jurisdicción para conocer de:

1. Todas las infracciones objetivas respecto al transporte terrestre automotor de pasajeros colectivo y transporte terrestre automotor mixto de radio de acción metropolitano.
2. Todas las infracciones objetivas respecto al transporte individual de pasajeros, siempre y cuando medie acuerdo metropolitano a través del cual se determine el transporte público en estas modalidades como hecho metropolitano, de acuerdo con lo previsto por la Ley 1625 de 2013.
3. Todas las infracciones objetivas cometidas por las empresas operadoras de servicio público masivo de pasajeros y los entes gestores, cuando el servicio se preste en el radio de acción metropolitano.
4. Todas las infracciones a las normas de transporte, en las modalidades a su cargo, independiente a la persona que la cometa, siempre y cuando exista acuerdo metropolitano que establezca el transporte como hecho metropolitano de acuerdo con lo previsto por la Ley 1625 de 2013.

Artículo 12. Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional. La Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional continuará ejerciendo sus competencias, en especial en materia de siniestros marítimos, y la facultad sancionatoria frente a infracciones objetivas relacionadas con el transporte marítimo y servicios

conexos a este, en especial el practicaaje y el remolque, de acuerdo con lo previsto por el Decreto Ley 2324 de 1984, la Ley 658 de 2001 o las normas que lo modifiquen, sustituyan o complementen y los Convenios Internacionales Marítimos debidamente aprobados por Colombia.

Artículo 13. Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil ejercerá las competencias para conocer de todas las infracciones objetivas relacionadas con el transporte aéreo y todas las demás que le asignan el Código de Comercio, las Leyes 105 de 1993, 336 de 1996 y 1558 de 2012, los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y las demás normas que los modifiquen o sustituyan.

Artículo 14. Actuaciones por Comisión.. Las autoridades que de acuerdo con la presente ley tienen competencia para conocer de las infracciones al transporte, su infraestructura y sus servicios conexos y complementarios, podrán solicitar la colaboración para la practica de actividades inherentes a las funciones propias de la vigilancia, inspección y control.

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

LIBRO SEGUNDO INFRACCIONES, MEDIDAS Y SANCIONES

TÍTULO I MEDIDAS PREVENTIVAS Y CAUTELARES

Artículo 15. Facultades de Prevención. La Superintendencia de Transporte, de acuerdo con la presente ley, podrá ordenar las medidas necesarias para que se elimine el riesgo que pueda afectar la prestación de los servicios objeto de supervisión y se adopten las correspondientes medidas correctivas y de saneamiento, sin perjuicio de la competencia asignada a otras autoridades, siempre que las mismas sean proporcionales al riesgo existente y no causen agravio injustificado al investigado.

Parágrafo 1°. Las medidas preventivas podrán ser adoptadas en el acto de apertura de investigación y contra ellas proceden los recursos de reposición y apelación en el efecto devolutivo.

Artículo 16. Retención o Inmovilización. Las autoridades podrán ordenar la retención o inmovilización de los equipos de transporte cuando se presente cualquiera de los siguientes eventos, sin perjuicio de las demás sanciones a que haya lugar:

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

2. Se trate de equipos al servicio de empresas de transporte cuya habilitación o permiso de operación, autorización o matrícula se les haya suspendido o cancelado.
3. Se compruebe la inexistencia o alteración de los documentos que de conformidad con lo establecido en el reglamento respaldan la operación del equipo.
4. Se detecte que el equipo es utilizado para el transporte de mercancías o elementos presuntamente ilegales, evento en el cual la situación deberá ponerse en conocimiento de las autoridades competentes. El equipo o vehículo y tales géneros también se pondrá a disposición de estas.
5. Se compruebe que con el equipo se presta un servicio no autorizado, en cuyo caso el vehículo y/o equipo será inmovilizado la primera vez por el término de cinco (5) días; por segunda vez, diez (10) días; por tercera vez, veinte (20) días. En los sucesivos eventos se aplicará el doble del tiempo en que fue inmovilizado el vehículo en la última infracción.
6. Se compruebe que el equipo no reúne las condiciones técnico-mecánicas requeridas para su operación, hasta tanto se subsanen las causas que dieron origen a la medida.
7. No se porten los documentos que respaldan la operación del equipo hasta tanto se subsane la causa que le da origen.
8. Se compruebe que la carga excede los límites de dimensiones, peso y carga permitidos por el reglamento. La autoridad de control operativo deberá permitir el trasbordo de la carga a otro vehículo para superar la causa de la inmovilización.
9. La operación del transporte no se realice con el estricto cumplimiento de las medidas de bioseguridad adoptadas por las autoridades competentes.

Parágrafo 1º. El Procedimiento para llevar a cabo la inmovilización o retención de los vehículos de transporte terrestre automotor será el previsto por el Código Nacional de Tránsito; en los demás modos y modalidades se aplicarán las disposiciones respectivas de cada regulación.

Parágrafo 2º. Cuando se compruebe que un vehículo ha sido inmovilizado por segunda vez en un período igual o inferior a seis (6) meses por prestar un servicio no autorizado, contados desde la primera inmovilización, la autoridad de transporte procederá a cancelar la licencia de tránsito, así como su correspondiente registro, de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expida el Gobierno nacional en la cual se deberá incluir el procedimiento para su desintegración.

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

Parágrafo 3º. Conforme a lo establecido en el ordenamiento jurídico vigente y los Convenios Internacionales Marítimos aprobados por Colombia, la retención e

inmovilización de naves marítimas sólo podrá ser ejercida por el Cuerpo de Guardacostas de la Armada Nacional.

TÍTULO II RÉGIMEN DE INFRACCIONES Y SANCIONES

Capítulo 1 Normas Generales

Artículo 17. Graduación de las Sanciones. Para efectos de la aplicación de las sanciones establecidas en la presente ley, esto es, el término y/o monto de las mismas, se atenderán los siguientes criterios:

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

Artículo 18. Sanciones Aplicables a todos los Sujetos. Serán sancionados con multa de quince a cincuenta (50) salarios mínimos mensuales legales vigentes (smlmv) quienes siendo sujetos de sanción de acuerdo con la presente ley incurran en las siguientes infracciones:

1. Obstaculizar la actuación de las autoridades de inspección, vigilancia y control de transporte. previa solicitud de explicaciones.
2. No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente.
3. No suministrar la información que legalmente le haya sido solicitada en las condiciones y oportunidad exigidas en las normas respectivas, siempre y cuando esta no repose en los archivos de la entidad solicitante.
4. Carecer, no implementar o no ejecutar el programa y sistema de mantenimiento preventivo y correctivo de los equipos.
5. No disponer del Plan Estratégico de Seguridad Vial, de conformidad con lo previsto en la ley 1503 de 2011 o la norma que la adicione, modifique o sustituya.

6. No tener o no mantener vigentes las pólizas que de acuerdo con la normativa aplicable les corresponda.
7. No atender las peticiones, quejas o reclamos de los usuarios dentro de los plazos establecidos por el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, o no disponer de los mecanismos necesarios para ello.
8. Negarse sin justa causa a prestar el servicio.
9. No informar la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente cualquier cambio de sede o domicilio
10. Exceder la capacidad transportadora autorizada o exceder el cupo de pasajeros.
11. Permitir la prestación del servicio en vehículos conducidos por personas que hayan consumido alcohol o que estén bajo efectos de sustancias psicoactivas.
12. Permitir que el tripulante o conductor aprovisione o manipule el vehículo con combustible, cuando lleve pasajeros en su interior.
13. No contar con una ficha técnica de mantenimiento por cada uno de los equipos, que contenga, entre otros requisitos, la identificación del mismo, la fecha de revisión, las reparaciones efectuadas, los reportes, el control y el seguimiento. La ficha no podrá ser objeto de alteraciones o enmendaduras.
14. Vincular a la empresa o permitir o prestar, a nombre de una empresa, el servicio en embarcaciones o vehículos que no cuenten con los permisos y autorizaciones respectivos de acuerdo con la normativa aplicable o que no homologados por el Ministerio de Transporte o quien haga sus veces.
15. 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.
16. No contar con el personal capacitado para la atención de personas con discapacidad.
17. No contar con equipos debidamente señalizados o acondicionados o accesibles, según lo establecido en la normativa aplicable, para facilitar el transporte de las personas con discapacidad.
18. Fijar, modificar o alterar la tarifa sin tener en cuenta los parámetros fijados por la normativa aplicable o por fuera de los valores fijados en esta, cuando se encuentre regulada.
19. No contratar a los tripulantes o conductores de los equipos con los cuales se presta el servicio público.
20. No desarrollar, a través de las entidades autorizadas, los programas de medicina preventiva y capacitación establecidos en la reglamentación respectiva.
21. Permitir, tolerar, autorizar o exigir una jornada de trabajo a quienes tengan a su cargo la conducción u operación de los equipos destinados al servicio público de transporte, superior a la establecida en las normas laborales y especiales correspondientes.
22. La operación del transporte no se realice con el estricto cumplimiento de las medidas de bioseguridad adoptadas por las autoridades competentes.

Artículo 19. Sanciones para el Transporte Terrestre Automotor. Adicional a las infracciones previstas en el artículo anterior, serán sancionadas con multa de diez (10) a treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las personas, naturales o jurídicas que incurran en alguna de las siguientes infracciones:

1. Permitir la prestación del servicio público de transporte en vehículos que no tengan en perfecto estado de funcionamiento sus frenos, sistema de dirección o sistema de suspensión.
2. 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. Retener, por obligaciones contractuales o sin justa causa legal, los documentos que respaldan la operación de los vehículos.
4. Negarse, sin justa causa legal, a expedir paz y salvo por cualquier concepto.
5. Aquellas conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación al régimen de obligaciones o prohibiciones contenidas en las normas de transporte, expedidas por las autoridades con potestad para reglamentar el servicio.
6. No suscribir los contratos de vinculación de los equipos o suscribirlos en condiciones tales que contravengan la norma aplicable.
7. Permitir la prestación del servicio público de transporte en vehículos que no tengan en perfecto funcionamiento el sistema de señales visuales y audibles permitidas, y el sistema de escape de gases; que no demuestren un estado adecuado de las llantas, del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos, y que no cumplan con las normas de emisiones contaminantes que establezcan las autoridades ambientales.
8. Permitir la operación de los equipos por personas sin licencia de conducción, sin la licencia requerida para el tipo de vehículo que se opera, o con la licencia de conducción vencida, suspendida o cancelada.
9. No mantener el vehículo en óptimas condiciones de seguridad.
10. Permitir la prestación del servicio público de transporte en vehículos sin Tarjeta de Operación, sin portarla, con esta vencida.

Artículo 20. Prestación de Servicio No Autorizado. Cuando alguno de los sujetos previstos en la presente ley preste, facilite, contribuya, tolere o promueva un servicio no autorizado, será sancionado con multa de cincuenta (50) a doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv).

Capítulo 2

Sanciones para el Transporte Fluvial

Artículo 21. Serán sancionadas con multa de ocho (8) a doce (12) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte fluvial que incurran en cualquiera de las siguientes conductas:

1. No informar a la autoridad competente acerca de la carga a bordo de las naves a ella vinculadas y/o registradas.
2. No portar los documentos que, de acuerdo con los reglamentos, amparen la operación de transporte.
3. No reportar oportuna y fielmente la información de pasajeros y toneladas movilizadas.

4. Expedir certificaciones falsas o hacer anotaciones carentes de verdad en cualquier registro de navegación.
5. No cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad y protección de embarcaciones.

Artículo 22. Serán sancionadas con multa entre diez (10) y veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte fluvial que incurran en cualquiera de las siguientes conductas:

1. No contar con el permiso expedido por la autoridad competente para las embarcaciones fluviales.
2. Causar daño a la infraestructura de los puentes, principalmente cuando no se tiene en cuenta la altura del cargamento.
3. No tomar las medidas preventivas necesarias para estibar la carga de acuerdo con la normativa existente.
4. Enrolar o embarcar tripulantes que no cuenten con las licencias expedidas por las autoridades competentes.
5. Embarcar materiales tóxicos en la misma bodega de carga donde se transporten víveres a granel o materias primas para elaborar alimentos.
6. No contar los botes con compartimientos estancos, cuando se transporta carga líquida.
7. No portar los equipos de seguridad y contra incendio apropiado para apagar cualquier inicio de fuego.
8. Transportar pasajeros en embarcaciones no autorizadas para ello.
9. Transportar, usar, comercializar, inducir a otro u otros al uso o comercio de estupefacientes.
10. Dejar, perder o saquear la mercancía por negligencia o descuido.
11. Negarse a transportar enfermos o heridos, y prestarle asistencia, cuando las circunstancias así lo exijan.

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

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

Artículo 23. Las siguientes conductas constituyen infracciones a las normas fluviales y serán sancionadas con multas así:

- A. Será sancionado con multa equivalente a un (1) salario mínimos legales diarios vigentes el tripulante de una embarcación que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

1. Utilizar radios, equipos de sonido o de amplificación a volúmenes que superen los decibeles máximos establecidos por las autoridades ambientales.
 2. Permitir que en una embarcación de servicio público para transporte de pasajeros se lleven animales domésticos u objetos que no cumplan las condiciones mínimas de tenencia, seguridad y salubridad señaladas en las normas legales y reglamentarias correspondientes.
- B. Será sancionado con multas equivalentes a dos (2) salarios mínimos legales diarios vigentes el tripulante de una embarcación que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:
1. Salir del puerto sin el permiso de zarpe.
 2. No contar con el permiso de zarpe cuando el convoy atraque en un puerto intermedio de su itinerario, con el propósito de recoger botes cargados u otros botes que se tomen en dicho puerto.
 3. Cuando al transitar por un canal navegable, no se mantiene lo más cerca posible del límite exterior del canal por el costado de estribor.
 4. Transitar en la vía fluvial sin la respectiva patente de navegación.
 5. Conducir una embarcación sin llevar izada, en un lugar visible, la bandera nacional y los datos de identificación, o portarlas con obstáculos o en condiciones que dificulten su plena identificación.
 6. Portar en el lugar destinado a la identificación de la embarcación distintivos similares a esta o que la imiten o que impidan su plena identificación.
 7. No informar a la autoridad de tránsito fluvial competente el cambio de motor o color de una embarcación.
 8. Transportar carne, pescado o alimentos fácilmente corruptibles, en embarcaciones que no cumplan las condiciones de sanidad y conservación fijadas por la autoridad competente.
 9. No portar, como mínimo, el siguiente equipo de prevención y seguridad: un botiquín de primeros auxilios, un extintor y una caja de herramienta básica que, como mínimo, deberá contener alicate, destornilladores, llave de expansión y llaves fijas, linterna, dos remos, una cuerda de 15 metros, el anillo para rescate, chalecos salvavidas, un ancla apropiada, la bandera roja y un teléfono celular.
 10. No acatar las señales de tránsito o requerimientos impartidos por la autoridad operativa de tránsito fluvial.
 11. Prestar servicio en ruta no autorizada.
 12. Alterar o no contar con los documentos que respaldan la operación del equipo.
 13. Atracar la embarcación en sitios desfavorables al usuario.
 14. Realizar el cargue o descargue de una embarcación en sitios y horas prohibidas por las autoridades competentes, de acuerdo con lo establecido en las normas correspondientes.
 15. Transportar carga que exceda los límites de dimensiones y peso permitidos.
- C. Será sancionado con multas equivalentes a tres (3) salarios mínimos legales diarios vigentes el tripulante de una embarcación que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

1. No atracar la embarcación en un sitio dentro del muelle o puerto, asignado por la autoridad fluvial o portuaria competente.
2. No contar con un equipo de comunicaciones o no mantenerlo en servicio cuando es exigido por las diferentes reglamentaciones de acuerdo con el tipo de operación autorizada.
3. No cumplir con las condiciones técnicas de seguridad y sanidad mínimas exigidas por el reglamento.
4. Tripular embarcaciones menores entre las dieciocho (18:00) horas y las cinco (5:00) horas, sin encontrarse dentro de las excepciones previstas en la norma.
5. En el caso de las embarcaciones menores, no disminuir al mínimo la velocidad durante la navegación, en los casos previstos por el reglamento.
6. En las embarcaciones menores, no disponer de un motor con la potencia recomendada o con un motor determinado por el fabricante o en su defecto por la autoridad fluvial.
7. En las embarcaciones con motor fuera de borda, no portar, entre otros repuestos, bujías, hélices, pines de acero o platinas.
8. En las embarcaciones menores dedicadas al servicio público de transporte de pasajeros, para viajes largos, no contar con superestructura adecuada al cupo de pasajeros autorizado, no estar dotado de cabina con techo rígido, pasadizo central para la circulación de los pasajeros y sillas individuales con espaldar, lo mismo que compartimientos para guardar el equipaje de mano, así como bodega para el equipaje general de los pasajeros independiente de la cabina y cortinas en los costados para la protección de la lluvia o del sol.
9. Desamarrar la embarcación sin haber encendido previamente el motor.
10. Conducir una embarcación con identificación falsa.
11. Presentar licencia o permiso de tripulante o patente de navegación adulterada. Esta infracción también dará lugar a la inmovilización de la embarcación.
12. Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos.
13. Conducir una embarcación de carga en que se transporten materiales de construcción o a granel, sin las medidas de protección, higiene y seguridad ordenadas; o que no esté debidamente empacada, rotulada, embalada y cubierta conforme a la normativa técnica nacional cuando esta aplique, de acuerdo con las exigencias propias de su naturaleza, de manera que no cumpla con las medidas ambientales y de seguridad fluvial correspondientes.
14. Transportar carga en contenedores sin los dispositivos especiales de sujeción;
15. Navegar realizando maniobras altamente peligrosas, siempre y cuando la maniobra viole las normas de tránsito fluvial, ponga en peligro a las personas o las cosas y constituya una conducta dolosa o altamente imprudente.
16. Navegar una embarcación que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel que tiene en la patente de navegación.
17. Modificar o alterar las características o condiciones aprobadas para la construcción de la embarcación.
18. Tripular una embarcación que se encuentre al servicio de empresas de transporte cuya habilitación, licencia, registro, autorización o matrícula se les haya suspendido o cancelado, o cuando el permiso de operación se encuentre vencido.
19. Tripular un equipo que no reúna las condiciones técnico mecánicas requeridas para su operación.

20. Prestar un servicio no autorizado. En este caso, la embarcación será inmovilizada por primera vez por el término de cinco (5) días; por segunda vez, 20 días; y por tercera vez, 40 días.
- D. Será sancionado con multas equivalentes a seis (6) salarios mínimos legales diarios vigentes el tripulante de una embarcación que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:
1. Intentar pasar a la embarcación o convoy que navega adelante, sin haber recibido la respuesta de que puede pasar sin peligro.
 2. Tripular embarcaciones menores de pasajeros con motor fuera de borda sin tener en su estructura el tanque de gasolina aislado de la zona de pasajeros.
 3. Para las embarcaciones menores, no entregar y exigir el uso del chaleco salvavidas a los pasajeros y a la tripulación, al momento de embarcarse, así como no portarlos durante todo el trayecto de la ruta. Para las embarcaciones mayores, no portar chalecos salvavidas suficientes para la totalidad de los pasajeros y miembros de la tripulación.
 4. Transportar en las embarcaciones de servicio público de transporte fluvial de pasajeros productos explosivos, inflamables, tóxicos y en general peligrosos para la salud, la integridad física o la seguridad de aquellos.
 5. No conservar el franco bordo definido en la patente de navegación.
 6. Abandonar una embarcación de servicio público con pasajeros.
 7. Contaminar las vías fluviales, salvo caso fortuito o de fuerza mayor.
 8. Transportar mercancías de contrabando, o de sustancias, productos o elementos ilegales o de origen ilegal. Adicionalmente, la situación deberá ponerse en conocimiento de las autoridades competentes, y se pondrá a disposición de estas el equipo o vehículo y tales géneros.

Capítulo 3

Sanciones para el Transporte Marítimo

Artículo 24. Serán sancionadas con multa de diez (10) a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte marítimo que incurran en cualquiera de las siguientes conductas:

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

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

Artículo 25. Serán sancionadas con multa de veinte (20) a treinta y cinco (35) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte marítimo que incurran en cualquiera de las siguientes conductas:

1. No contar con el permiso expedido por la autoridad competente para las embarcaciones marítimas.
2. Causar daño a la infraestructura de los puentes, principalmente cuando no se tiene en cuenta la altura del cargamento.
3. No tomar las medidas preventivas necesarias para estibar la carga de acuerdo con la normativa existente.
4. Enrolar o embarcar tripulantes que no cuenten con las licencias expedidas por las autoridades competentes.
5. Embarcar materiales tóxicos en la misma bodega de carga donde se transporten víveres a granel o materias primas para elaborar alimentos.
6. No contar los botes con compartimientos estancos, cuando se transporta carga líquida.
7. No portar los equipos de seguridad y contra incendio apropiado para apagar cualquier inicio de fuego.
8. Permitir, tolerar o autorizar la tripulación de las embarcaciones vinculadas a ellas a tripulantes que se encuentren bajo los efectos de alcohol u otra sustancia psicoactiva.
9. Transportar pasajeros en embarcaciones no autorizadas para ello.
10. Transportar, usar, comercializar, inducir a otro u otros al uso o comercio de estupefacientes.
11. Dejar perder o saquear la mercancía por negligencia o descuido.
12. Negarse a transportar enfermos o heridos, y prestarle asistencia, cuando las circunstancias así lo exijan.
12. No cumplir los convenios, tratados y normas internacionales debidamente aprobados por Colombia.

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

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

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

Capítulo 4

Sanciones para el Transporte Férreo

Artículo 26. Las empresas de servicio público de transporte férreo serán sancionadas con multa de veinticinco (25) a cuarenta (40) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) cuando incurran en las siguientes conductas:

1. Expedir certificaciones falsas o hacer anotaciones carentes de verdad en cualquier registro.
1. Permitir que las estaciones y anexidades no cuenten con un adecuado programa arquitectónico que incluya: servicios complementarios, salas de espera, servicios sanitarios, facilidades para personas discapacitadas, maleteros, servicios de comunicaciones para el público, oficinas de administración y señalización.

Artículo 27. Las empresas de servicio público de transporte férreo serán sancionadas con multa de cincuenta (50) a cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) cuando incurran en las siguientes conductas:

1. Apostar anuncios publicitarios en la vía, de tal manera que obstruyan las señales o que pongan en riesgo la operación.
2. No someter a exámenes médicos, teóricos, técnicos y prácticos en la especialidad correspondiente al personal operador o auxiliar del equipo.
3. No corresponder el diseño de los equipos con el uso propuesto.
4. No contar los equipos con las especificaciones técnico-mecánicas que exigen las normas internacionales y del fabricante. Las especificaciones técnicas de la vía y de los equipos deben corresponderse mutuamente.
5. Operar o permitir la operación de sus equipos por tripulantes que no se hayan realizado anualmente un examen médico para determinar la capacidad física, mental y de coordinación motriz, a través de entidades certificadoras de personas.
6. Permitir la operación de los equipos por personas no idóneas, sin el permiso o licencia requerida, o con esta vencida, suspendida o cancelada
7. No cumplir con las normas internacionales en materia de manipulación, transporte y almacenamiento de mercancías.

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

Capítulo 5

Sanciones para el Transporte Terrestre Automotor de Carga

Artículo 28. Serán sancionadas con multa de cuatro (4) a seis (6) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de Servicio público de transporte terrestre automotor de carga, que incurran en las siguientes infracciones:

1. No presentar oportunamente el reporte mensual de infractores.

2. Permitir la prestación del servicio sin el correspondiente Manifiesto Único de Carga, salvo en los casos exceptuados por las normas.
3. Despachar carga en vehículos que no sean de servicio público.

Artículo 29. Serán sancionadas con multa de diez (10) a quince (15) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de Servicio público de transporte terrestre automotor de carga, que incurran en las siguientes infracciones:

1. Exigir u obligar a los propietarios de los vehículos vinculados a comprar acciones de la misma.
2. Retener, por obligaciones contractuales, los equipos propios de la operación.
3. Exigir documentos adicionales a los establecidos en la ley, para el trámite de los documentos que respaldan la operación.

Artículo 30. Serán sancionadas con multa de quince (15) a veinticinco (25) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de carga, que incurran en las siguientes infracciones:

1. No expedir el Manifiesto Único de Carga, salvo en los casos exceptuados por las normas.
2. Permitir la operación de vehículos con mercancías que excedan las dimensiones permitidas, sin portar el permiso correspondiente.
3. Expedir el manifiesto de carga sin asegurarse de que en el vehículo se porten los distintivos, señales o elementos de seguridad que exigen los reglamentos para el transporte de cargas especiales, peligrosas o restringidas.
4. Permitir la prestación del servicio público de carga sin las necesarias condiciones de seguridad.
5. No cumplir con los requisitos legales y reglamentarios para el transporte de mercancías peligrosas, siempre y cuando el remitente hubiese manifestado esta calidad de las mercancías.
6. Incumplir reiteradamente con las obligaciones emanadas de los contratos de transporte que suscribe.
7. No ejecutar los protocolos en caso de una emergencia o incidente para restablecer la normalidad.
8. Prestar el servicio público sin estar constituido como empresa habilitada para este fin.
9. Permitir que sus conductores estacionen los equipos en lugares que impidan el ingreso a centros logísticos, puertos o en sitios no permitidos.
10. Permitir, autorizar o propiciar cobros adicionales, extralegales o ilegales como: cambio de cheques, pronto pagos, cobros anticipados, asistencia en rutas, coimas o dádivas, entre otros, a cargo del conductor y/o propietario con la empresa que expide el manifiesto de carga.
11. Propiciar o permitir actos que de manera injustificada favorezcan o desfavorezcan a una persona o personas en la autorización de los despachos de carga por parte de los funcionarios de la empresa o propietarios, conductores y/ o tenedores de los vehículos de carga.

Artículo 31. Serán sancionadas con multa de tres (3) a seis (6) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor de carga, que incurran en las siguientes infracciones:

1. No mantener en el vehículo los distintivos, señales o elementos de seguridad que exigen los reglamentos para el transporte de cargas especiales, peligrosas o restringidas.
2. Transportar mercancía que supere los límites de dimensiones establecidos por las disposiciones legales o reglamentarias, sin portar los respectivos permisos.
3. Prestar el servicio de transporte de carga sin portar el Manifiesto Único de Carga, salvo las excepciones legales.
4. Estacionar los equipos en lugares que impidan el ingreso a centros logísticos, puertos o en sitios no permitidos.

Artículo 32. Serán sancionadas con multa de doce (12) a quince (15) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los remitentes, destinatarios y/o generadores de carga, que incurran en las siguientes infracciones:

1. Permitir, facilitar, estimular, propiciar, autorizar o exigir el transporte de mercancías con dimensiones superiores a las establecidas en las disposiciones legales o reglamentarias.
2. Contratar la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de carga con empresas de transporte o personas no habilitadas, salvo las excepciones previstas en las normas correspondientes.
3. Contratar la prestación del servicio directamente con el propietario, poseedor o tenedor de un vehículo de servicio público o de servicio particular, salvo en los casos expresamente autorizados por las normas correspondientes.
4. No cumplir con las normas de cargue, descargue, rotulado, etiquetado, embalajes, envase y disposición final de las mercancías, cuando se requieran condiciones especiales para su transporte.
5. No informar a la empresa de transporte la calidad de mercancía peligrosa de la carga.
6. No llevar registro o dar certificación o información de los pesos y dimensiones de la carga transportada.

Artículo 33. Serán sancionadas con multa de veinte (20) a treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los remitentes, destinatarios y/o generadores de carga, que incurran en las siguientes infracciones:

1. No disponer de las condiciones necesarias para el cargue o descargue de los bienes objeto del transporte.
2. Retardar, sin justa causa, el cargue o descargue de las mercancías objeto del transporte en el origen o el destino.
3. No cancelar el flete dentro de los plazos previstos en la ley, o en el contrato de transporte o suministro de transporte, o en el contrato de operación logística.

4. No pagar los valores correspondientes por el cargue, descargue y trasbordo de la mercancía.
5. No cargar o descargar la mercancía dentro de los tiempos establecidos en la Ley.
6. No asumir económica y/o operativamente los procesos de cargue, descargue, disposición, manejo o embalaje de la carga.

Artículo 34. Del sobrepeso. Quien permita, facilite, estimule, propicie, autorice o exija el transporte de mercancías con peso superior al autorizado, sin portar el permiso correspondiente, será sancionado conforme a los siguientes criterios:

1. Con multa de tres (3) a cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), cuando exceda hasta el 10% del peso bruto máximo autorizado del vehículo.
2. Con multa de ocho (8) a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), cuando exceda entre el 10,01% y hasta el 20% del peso bruto máximo autorizado del vehículo.
3. Con multa equivalente de quince (15) a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), cuando exceda en más del 20,01% del peso bruto máximo autorizado del vehículo.

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

Artículo 35. Del incumplimiento al régimen tarifario. Quien incumpla el régimen tarifario legalmente establecido será sancionado con multa de diez (10) a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv).

Artículo 36. Serán sancionados con multa de cuarenta y cinco (45) a cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los patios logísticos y/o de contenedores, que incurran en las siguientes infracciones:

1. No disponer de las condiciones operativas y de seguridad necesarias para el cargue y descargue de los productos.
2. No disponer de sistemas de control para el entornamiento de los vehículos, que evite congestiones o afectaciones a la infraestructura.
3. Otorgar un tratamiento discriminatorio o diferencial a los conductores de los vehículos en el entornamiento.
4. No cumplir con las condiciones especiales para la manipulación o almacenamiento de mercancías peligrosas.
5. Incumplir con las condiciones mínimas de operación establecidas en la normativa aplicable.

Capítulo 6

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

Artículo 37. Serán sancionadas con multa de tres (3) a cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte público terrestre automotor mixto y las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, que incurran en las siguientes infracciones:

1. No reportar a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente la relación de los equipos con los cuales se presta el servicio público de transporte, cuando sea requerido.
2. No tener reglamentado el fondo de reposición de acuerdo con lo previsto en la normativa aplicable.
3. No implementar el plan de rodamiento del parque automotor de la empresa, o no reportar el plan de rodamiento semestralmente o su modificación a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente.
4. No presentar oportunamente el reporte mensual de infractores.
5. No mantener en operación los mínimos de capacidad transportadora autorizada.
6. No tener fondo de reposición, ni reportar ante la autoridad competente los valores consignados, excepto las empresas que no tienen la obligación de constituir fondos, de acuerdo con las normas aplicables.
7. 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.
8. No gestionar, obtener o suministrar oportunamente los documentos que respaldan la operación de los vehículos, cuando el propietario, poseedor o tenedor del mismo haya entregado a la empresa, dentro de los términos legales o reglamentarios, la documentación requerida para dicho trámite.
9. Cobrar a los propietarios de los vehículos mayor valor por concepto de pago de la prima de los seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual, al realmente facturado por la compañía de seguros, cuando a ello haya lugar.
10. Exigir, constreñir u obligar, directa o indirectamente, a los propietarios de los vehículos vinculados a comprar acciones o participaciones de la empresa.
11. Exigir, constreñir u obligar, directa o indirectamente, a los propietarios de los vehículos vinculados o a los conductores a cancelar valores superiores a los facturados por las compañías de seguro para cubrir la operación del transporte.
12. Negarse, sin justa causa, a expedir oportunamente la Planilla de Despacho.
13. Cobrar por la expedición de la Planilla de Despacho.
14. Exigir, constreñir u obligar, directa o indirectamente, a los propietarios de los vehículos vinculados o a los conductores a presentar y/o comprar seguros o productos adicionales a los establecidos en la normativa aplicable para la operación del transporte. No obstante, las empresas de transporte podrán, de común acuerdo con el propietario, adquirir, con cargo al contrato de vinculación, seguros adicionales que tengan como finalidad asegurar la indemnización de las víctimas de siniestros.
15. 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.

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.

Artículo 38. Serán sancionadas con multa de ocho (8) a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte público terrestre automotor mixto y las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, que incurran en las siguientes infracciones:

1. No tener en operación el parque automotor mínimo accesible, de acuerdo con la normativa aplicable.
2. Utilizar, permitir, patrocinar, tolerar o practicar el pregoneo o actos similares y emplear sistemas, o mecanismos que coarten al usuario la libertad de elección de la empresa transportadora de su preferencia, para promover la venta de tiquetes dentro de las terminales de Transporte.
3. No ejecutar los protocolos, en caso de una emergencia o incidente, para restablecer la normalidad.
4. No suministrar a los usuarios información sobre los servicios ofrecidos, tarifas y horarios, o suministrar información engañosa, errada, inoportuna y/o incompleta.
5. No iniciar la prestación del servicio en el término señalado en el acto administrativo correspondiente.
6. Modificar el nivel de servicio autorizado.
7. Despachar servicios en rutas o recorridos no autorizados.
8. Permitir o tolerar el cambio del recorrido o trazado de la ruta que le ha sido autorizado.
9. Disminuir injustificadamente el servicio autorizado en más de un 50%, de acuerdo con los permisos de operación, por más de quince (15) días consecutivos.
10. Dar uso indebido y/o manejar irregularmente los dineros recaudados para el fondo de reposición, cuando de acuerdo con las normas sea obligatorio disponer de este.
11. No hacer uso de los terminales de transporte para el despacho o llegada de los vehículos, cuando tengan autorizadas o registradas rutas en cuyos municipios de origen o destino exista terminal de transporte autorizado por el Ministerio de Transporte, o cuando en las rutas autorizadas o registradas existan terminales de tránsito, para el servicio básico de transporte.
12. Exigir sumas de dinero por la expedición de paz y salvo para la vinculación o desvinculación de los vehículos, sin perjuicio de las obligaciones contractuales.

Artículo 39. Serán sancionados los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte público terrestre automotor mixto con Zonas de Operación Regional y de los vehículos de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera con multa de tres (3) a ocho (8) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), que incurran en las siguientes infracciones:

1. No aportar oportunamente los documentos necesarios para tramitar los documentos que respaldan la operación de los equipos.
2. No portar la Planilla de Despacho en las rutas autorizadas.

3. No portar la planilla de viaje ocasional cuando se presta el servicio en rutas no autorizadas a la empresa.
4. No retirar los distintivos de la empresa de la cual se desvincula.
5. No hacer el aporte correspondiente al fondo de reposición, cuando de acuerdo con el reglamento corresponda.

Capítulo 7

Sanciones para el Transporte Terrestre Automotor Especial de Pasajeros

Artículo 40. Serán sancionadas con multa de tres (3) a cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte terrestre automotor especial, que incurran en las siguientes infracciones:

1. No reportar a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente, en los plazos determinados, la relación actualizada del equipo con el cual presta el servicio público de transporte.
2. No implementar el plan de rodamiento del parque automotor de la empresa, o no reportar el plan de rodamiento en los plazos determinados o su modificación a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente.
3. No mantener en operación los mínimos de capacidad transportadora autorizada, en un término de 120 días calendario o más.
4. Permitir la operación de los vehículos vinculados, sin portar los distintivos de la empresa o los señalados en las disposiciones legales o reglamentarias vigentes sobre la materia.
5. No expedir, mínimo mensualmente, al propietario, poseedor o locatario de los vehículos vinculados, un extracto en el cual se discriminen los rubros y montos cobrados y pagados por cada concepto derivado del contrato de vinculación o de administración de la flota.
6. No gestionar, obtener o suministrar oportunamente los documentos que respaldan la operación de los vehículos, cuando el propietario, poseedor o tenedor del mismo haya entregado a la empresa la documentación requerida para dicho trámite, dentro de los términos legales o reglamentarios.
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. Exigir documentos adicionales a los establecidos en la normativa aplicable para el trámite de los documentos que respaldan la operación de transporte.
9. Exigir, constreñir u obligar, directa o indirectamente, a los propietarios de los vehículos vinculados, a comprar acciones o participaciones de la empresa.
10. Exigir, constreñir u obligar, directa o indirectamente, a los propietarios de los vehículos vinculados o a los conductores, presentar y/o comprar seguros o productos adicionales a los establecidos en la normativa aplicable para la operación del transporte. No obstante, las empresas de transporte podrán, de común acuerdo con el propietario, adquirir, con cargo al contrato de vinculación, seguros adicionales que tengan como finalidad asegurar la indemnización de las víctimas de siniestros.

11. Exigir sumas de dinero por la expedición de paz y salvo para la vinculación o desvinculación de los vehículos.
12. Negarse, sin justa causa, a expedir oportunamente el extracto de contrato.
13. Cobrar por la expedición del extracto de contrato.
14. No tener implementado el programa de reposición, ni reportar ante la autoridad competente los valores consignados, cuando las normas lo establezcan como obligatorio.

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

Artículo 41. Serán sancionadas con multa de ocho (8) a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte terrestre automotor especial, que incurran en las siguientes infracciones:

1. 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.
2. No tener en operación el parque automotor mínimo accesible, de acuerdo con la normativa aplicable.
3. Permitir y/o prestar el servicio de transporte a personas en condición de discapacidad en vehículos no acondicionados, accesibles y homologados, de acuerdo con lo previsto en la normativa aplicable.
4. No diseñar ni cumplir con programas de salud ocupacional y de capacitación a todo el personal de información, vigilancia, aseo, conductores y personal afín, en materias relacionadas con la atención integral al pasajero con discapacidad, en especial para usuarios con movilidad reducida, de acuerdo con lo previsto en la ley.

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

Artículo 42. Serán sancionadas con multa de doce (12) a quince (15) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte terrestre automotor especial, que incurran en las siguientes infracciones:

1. No asumir una conducta diligente en caso de una emergencia o incidente, para contrarrestar las causas que la originaron, reducir los riesgos o restablecer la normalidad.
2. Prestar el servicio de transporte escolar, sin acompañante mayor de edad con capacitación mínima en primeros auxilios.
3. No suministrar a los usuarios información sobre los servicios ofrecidos o suministrar información engañosa, errada, inoportuna y/o incompleta.
4. No contar con el dispositivo, sistema o instrumento de control de velocidad que exija la ley o tenerlo en mal estado de funcionamiento.
5. No contar con el sistema de comunicaciones bidireccional exigido para la operación del servicio, o tenerlo en mal estado de funcionamiento.
6. Permitir la prestación del servicio sin llevar el Extracto del contrato, debida y totalmente diligenciado por la empresa, o llevarlo con tachaduras o enmendaduras.
7. Despachar servicios sin cumplir con las disposiciones legales o reglamentarias.

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

Artículo 43. Serán sancionadas con multa de veinticinco (25) a treinta y cinco (35) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte terrestre automotor especial, que incurran en las siguientes infracciones:

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

Artículo 44. Serán sancionados con multa de tres (3) a cinco (5) 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 contar con el dispositivo, sistema o instrumento de control de velocidad, de acuerdo con la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte, o tenerlo en mal estado de funcionamiento.
2. No aportar oportunamente los documentos necesarios para tramitar los documentos que respaldan la operación de los equipos.
3. No verificar que el sistema de comunicación bidireccional del vehículo se encuentre en perfecto estado de funcionamiento.
4. No retirar los distintivos de la empresa de la cual se desvincula.
5. Realizar la operación sin llevar el extracto del contrato, debida y totalmente diligenciado por la empresa, o llevarlo con tachaduras o enmendaduras.

Artículo 45. Serán sancionados con multa entre cinco (5) y ocho (8) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), las personas contratantes del servicio público de Transporte Terrestre Automotor Especial, que incurran en las siguientes infracciones:

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

Capítulo 8

Sanciones para el transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros

Artículo 46. Serán sancionadas con multa de tres (3) a cinco (5) 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 reportar a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente, en los plazos determinados, la relación del equipo con el cual presta el servicio público de transporte.
2. Permitir la operación de los vehículos vinculados, sin portar los distintivos de la empresa o los señalados en las disposiciones legales o reglamentarias vigentes sobre la materia.
3. No implementar el plan de rodamiento del parque automotor de la empresa, o no reportar el plan de rodamiento en los plazos establecidos o su modificación a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente.
4. No mantener en operación los mínimos de capacidad transportadora autorizada.
5. No tener en operación el parque automotor mínimo accesible, de acuerdo con la normativa aplicable.
6. No tener constituido fondo de reposición de acuerdo con la normativa aplicable.
7. Dar uso indebido y/o manejar irregularmente los dineros recaudados para el fondo de reposición, contrariando lo que para el efecto determine la normativa aplicable.
8. 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.
9. No gestionar, obtener o suministrar oportunamente los documentos que respaldan la operación de los vehículos, cuando el propietario, poseedor o tenedor de los mismos haya entregado, dentro de los términos legales o reglamentarios, a la empresa la documentación requerida para dicho trámite.
10. Cobrar a los propietarios de los vehículos mayor valor por concepto de pago de la prima de los seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual, al realmente facturado por la compañía de seguros, cuando a ello haya lugar.

11. Exigir, constreñir u obligar, directa o indirectamente, a los propietarios de los vehículos vinculados a comprar acciones o participaciones de la empresa.
12. Exigir sumas de dinero por la expedición de paz y salvo, para la vinculación o desvinculación de los vehículos.
13. Exigir, constreñir u obligar, directa o indirectamente, a los propietarios de los vehículos vinculados o a los conductores a presentar y/o comprar seguros o productos adicionales a los establecidos en la normativa aplicable para la operación del transporte. No obstante las empresas de transporte podrán, de común acuerdo con el propietario, adquirir, con cargo al contrato de vinculación, seguros adicionales que tengan como finalidad asegurar la indemnización de las víctimas de siniestros.
14. Negarse, sin justa causa, a expedir oportunamente la Planilla de Despacho.
15. Cobrar por la expedición de la Planilla de Despacho.
16. Pactar con los conductores esquemas con mecanismos de remuneración que incentiven la competencia con otros conductores en la vía.
17. No tener en operación el parque automotor mínimo accesible, de acuerdo con la normativa aplicable.

Artículo 47. Serán sancionadas con multa de doce (12) a quince (15) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros urbano colectivo municipal, distrital o metropolitano, que incurran en las siguientes infracciones:

1. No asumir una conducta diligente en caso de una emergencia o incidente, para contrarrestar las causas que la originaron, reducir los riesgos o restablecer la normalidad.
2. Carecer o no implementar un programa y sistema de mantenimiento preventivo y correctivo para los vehículos vinculados, el cual debe ser reportado en los plazos establecidos por la autoridad competente a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte correspondiente.
3. 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.
4. No suministrar a los usuarios información sobre los servicios ofrecidos, tarifas y horarios, o suministrar información engañosa, errada, inoportuna y/o incompleta.
5. Modificar el nivel de servicio autorizado.
6. Incumplir las condiciones de la autorización que haya otorgado la autoridad de transporte a los convenios de colaboración empresarial o a los acuerdos comerciales..
7. Despachar servicios en rutas o recorridos no autorizados.
8. Permitir o tolerar el cambio del recorrido o trazado de la ruta que le ha sido autorizado.
9. Disminuir injustificadamente el servicio autorizado en más de un 50%, de acuerdo con los permisos de operación, por más de quince (15) días consecutivos.

Artículo 48. Serán sancionados los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte de pasajeros urbanos colectivos municipales, distrital o metropolitano, con

multa de tres (3) a cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), que incurran en las siguientes infracciones:

1. No aportar oportunamente los documentos necesarios para tramitar los documentos que respaldan la operación de los vehículos.
2. No portar la Planilla de Despacho en las rutas autorizadas.
3. No portar los documentos que respaldan la operación de los vehículos.
4. No retirar los distintivos de la empresa de la cual se desvincula.
5. No hacer el aporte correspondiente al fondo de reposición, cuando a ello haya lugar, de acuerdo con lo previsto en la normativa aplicable.

Capítulo 9

Sanciones para el Transporte Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi

Artículo 49. Serán sancionadas con multa de tres (3) a cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte individual de pasajeros en vehículos taxi, que incurran en las siguientes infracciones:

1. 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.
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 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.
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 gestionar, obtener o suministrar oportunamente los documentos que respaldan la operación de los vehículos, cuando el propietario, poseedor o tenedor del mismo haya entregado a la empresa, dentro de los términos legales o reglamentarios, la documentación requerida para dicho trámite.
6. 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.
7. No presentar, dentro de los primeros cuatro meses del año, el modelo de contrato que utilizará para la vinculación de los vehículos, el cual debe sujetarse a los parámetros establecidos en la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte para esta modalidad de servicio.
8. Exigir, constreñir u obligar, directa o indirectamente, a los propietarios de los vehículos vinculados a comprar acciones o participaciones de la empresa.
9. Exigir, constreñir u obligar, directa o indirectamente, a los propietarios de los vehículos vinculados o a los conductores a presentar y/o comprar seguros adicionales a los establecidos en la normativa aplicable para la operación del transporte. No obstante, las empresas de transporte podrán, de común acuerdo

con el propietario, adquirir, con cargo al contrato de vinculación, seguros adicionales que tengan como finalidad asegurar la indemnización de las víctimas de siniestros.

10. Exigir sumas de dinero por la expedición de paz y salvo, para la vinculación o desvinculación de los vehículos.
11. No asumir una conducta diligente en caso de una emergencia o incidente, para contrarrestar las causas que la originaron, reducir los riesgos o restablecer la normalidad.
12. No suministrar a los usuarios información sobre los servicios ofrecidos, tarifas y horarios, o suministrar información engañosa, errada, inoportuna y/o incompleta.

Artículo 50. Serán sancionados con multa de uno (1) a cuatro (4) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte individual de pasajeros en vehículos taxi, que incurran en las siguientes infracciones:

1. No retirar los distintivos de la empresa de la cual se desvincula.
2. No portar los documentos de transporte que respaldan la operación de los equipos.
3. No aportar oportunamente los documentos necesarios para tramitar los documentos que respaldan la operación de los equipos.

Capítulo 10

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

Artículo 51. Serán sancionadas con multa de veinticinco (25) a treinta y cinco (35) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas operadoras de Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Estratégicos de Transporte Público, Integrados de Transporte Público e Integrados de Transporte Regional, cuando incurran en las siguientes conductas.

1. No demostrar ni mantener el aseguramiento de calidad en la prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros, conforme lo establece la normativa aplicable.
2. No suministrar la información solicitada por el Gobierno nacional, que permita evaluar las condiciones técnicas, económicas y financieras de los sistemas cofinanciados por la Nación.
3. Establecer como fuente de sostenimiento de la empresa la afiliación de vehículos.
4. No administrar, operar y programar flota destinada a la prestación del servicio.
5. No dar cumplimiento a los planes de operación y programación, acción o mejoramiento aprobados por la autoridad competente.

Artículo 52. Serán sancionadas con multa de veinticinco (25) a cincuenta y cinco (65) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas operadoras de Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Estratégicos de Transporte Público,

Integrados de Transporte Público e Integrados de Transporte Regional, cuando incurran en las siguientes conductas:

1. Pactar con los conductores esquemas con mecanismos de remuneración que incentiven la competencia con otros conductores en la vía.
2. Realizar acuerdos o convenios que, directa o indirectamente, deriven en afectaciones a la prestación del servicio de transporte.

Artículo 53. Serán sancionadas con multa de setenta y cinco (75) a cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas operadoras de Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Estratégicos de Transporte Público, Integrados de Transporte Público e Integrados de Transporte Regional, cuando incurran en las siguientes conductas:

1. No cumplir con los niveles de servicio específicos en cuanto a cobertura, frecuencias y tipología vehicular.
2. Prestar el servicio con vehículos que no se encuentren en adecuadas condiciones de funcionamiento y seguridad.
3. No dar cumplimiento a los cronogramas de vinculación de la flota requerida para la prestación del servicio.

Artículo 54. Serán sancionados con multa de entre cuarenta y cinco (45) y cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los entes gestores de Sistemas Integrados De Transporte Masivo, Estratégicos de Transporte Público, Integrados de Transporte Público e Integrados de Transporte Regional, cuando incurran en las siguientes conductas:

1. No administrar ni ejecutar los recursos aportados por la Nación o el ente territorial en los términos previstos en el convenio de cofinanciación.
2. No adoptar ni ejecutar las medidas y mecanismos necesarios para realizar la adecuada planeación, construcción e implementación de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Estratégicos de Transporte Público, Integrados de Transporte Público e integrados de transporte regional.
3. No permitir ni suministrar información necesaria para el seguimiento a los convenios de cofinanciación por parte de los ministerios de Transporte y Hacienda y Crédito Público, de acuerdo con sus competencias.
4. No ejecutar el manejo financiero del proyecto de acuerdo con los principios y normas de contabilidad generalmente aceptados en Colombia.
5. No adoptar las decisiones que correspondan frente a los incumplimientos de los operadores del servicio, así como de los operadores de recaudo.
6. Destinar los recursos de la tarifa a componentes que no se encuentran previstos en los contratos vigentes.
7. No adoptar las medidas conducentes a lograr la accesibilidad y cobertura del servicio.

Artículo 55. Serán sancionadas con multa de cuarenta y cinco (45) a cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas operadoras de

recaudo, del sistema de gestión y control de flota, y del Sistema de Información al usuario de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Estratégicos de Transporte Público, Integrados de Transporte Público e Integrados de Transporte Regional, cuando incurran en las siguientes conductas:

1. No prestar el servicio de recaudo en las condiciones de atención y cobertura requeridas para la adecuada prestación del servicio de transporte.
2. No contar con información veraz y oportuna respecto de los viajes y transacciones realizadas dentro del sistema.
3. Destinar los recursos recaudados por concepto de la prestación del servicio, de manera permanente o transitoria, a fines distintos a los ordenados en los contratos suscritos con el ente gestor.
4. No contar con los equipos (software, hardware, mecanismos de control centralizados e integrados) requeridos para la prestación del servicio en condiciones adecuadas de funcionamiento.

Capítulo 11

Sanciones para el Transporte por Cable

Artículo 56. Las empresas de servicio público de transporte por cable serán sancionados con multa de veinte (20) a treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), cuando incurran en las siguientes conductas:

1. No demostrar y mantener el aseguramiento de calidad en la prestación del servicio público de transporte por cable, conforme lo establece la normativa aplicable.
2. Operar sin certificado de conformidad o permiso de operación o habilitación.
3. No contar con los manuales de operación y seguridad exigidos por la normativa que los rige.
4. No corresponder el diseño de los equipos, con el uso propuesto.
5. Carecer, no implementar o no ejecutar el programa y el sistema de mantenimiento preventivo y correctivo de los equipos.
6. No contar los equipos con las especificaciones técnico-mecánicas que exigen las normas internacionales y del fabricante.
7. No contar los equipos con las especificaciones técnicas del circuito, las cuales deben corresponderse con el equipo.

Capítulo 12

Sanciones para los servicios conexos al transporte

Artículo 57. Serán sancionadas con multa de cien (100) a ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las sociedades portuarias que incurran en las siguientes conductas:

1. Aplicar tarifas de manera discriminatoria, en contravía de los intereses de los usuarios, sin perjuicio de la competencia asignada por la ley a la Superintendencia de Industria y Comercio.

2. Cobrar tarifas que no cubran los gastos de operación de la sociedad portuaria, sin perjuicio de la competencia asignada por la ley a la Superintendencia de Industria y Comercio.
3. Prestar, de manera gratuita o a precios o tarifas inferiores al costo, servicios adicionales a los que establece la tarifa, sin perjuicio de la competencia asignada por la ley a la Superintendencia de Industria y Comercio.
4. No realizar la señalización y adecuación apropiada de sus instalaciones para el desplazamiento de personas con discapacidad.
5. Realizar cualquier actividad que viole el Estatuto de Puertos Marítimos o sus reglamentos.

Artículo 58. Serán sancionadas con multa de ciento cincuenta y un un (150) a doscientos cincuenta (250) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las sociedades portuarias que incurran en las siguientes conductas:

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

Artículo 59. Serán sancionadas con multa de quinientos un (501) a mil (1.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las sociedades portuarias que incurran en alguna de las siguientes conductas.

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

Artículo 60. Serán sancionadas con multa de treinta y cinco (35) a setenta y cinco (75) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los operadores portuarios que incurran en las siguientes conductas:

1. Realizar sus actividades por fuera de las zonas autorizadas por la autoridad competente.
2. Aplicar tarifas de manera discriminatoria en contravía de los intereses de sus usuarios, sin perjuicio de la competencia asignada por la ley a la Superintendencia de Industria y Comercio.
3. Cobrar tarifas que no cubra los gastos de operación, sin perjuicio de la competencia asignada por la ley a la Superintendencia de Industria y Comercio.
4. Prestar, de manera gratuita o a precios o tarifas inferiores al costo, servicios adicionales a los que establece la tarifa, sin perjuicio de la competencia asignada por la ley a la Superintendencia de Industria y Comercio.

5. Realizar cualquier actividad que viole el Estatuto de Puertos Marítimos o sus reglamentos.
5. Realizar sus actividades en contravía de las normas que regulan su actividad
6. Realizar actividades portuarias en contravía del Reglamento Técnico de Operaciones del respectivo puerto.
7. No dar cumplimiento a las leyes o actos administrativos dictados especialmente para los operadores portuarios por parte de las autoridades competentes.
8. No contar con condiciones, equipos e instalaciones necesarias para atender los servicios que ofrece.

Artículo 61. Serán sancionados con multa de ocho (8) a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las terminales de transporte que incurran en las siguientes conductas:

1. No contar o tener en deficiente estado los accesos externos que conducen a la instalación del terminal o no contar con la señalización informativa y preventiva para evacuación de emergencia, cuando esté obligado a ello.
2. No contar o tener en deficiente estado los servicios de baños, mobiliario y equipamientos para atención de los usuarios
3. No contar con programas de promoción de los servicios, prestados por la terminal al usuario.
4. No contar con los sistemas de monitoreo idóneo y planes de seguridad en la terminal de pasajeros.
5. No tener medios de información en funcionamiento en sala y en el terminal.
6. No contar o estar en mal estado la infraestructura para la circulación y la prestación de servicios para personas con discapacidad física, limitada movilidad o talla pequeña, cuando esté obligado a ello.
7. No tener en buen estado o tener en condiciones deficientes la superficie o geometría de las pistas, calles de rodaje y plataforma; la demarcación de las pistas, calles de rodaje y plataforma; los letreros de las pistas y calles de rodaje; y la iluminación en las áreas de operación.
8. No distribuir en igualdad de condiciones las áreas operativas dentro de las instalaciones del terminal, de forma tal que se garantice el buen servicio a los usuarios.
9. No definir, de conformidad con la necesidad del servicio y la disponibilidad física de la terminal de transporte, la distribución y asignación de las áreas operativas.
10. No permitir, al interior del terminal, el desempeño de sus funciones a las autoridades de transporte y tránsito, respecto del control de la operación y, en general, de la actividad transportadora.
11. No expedir oportunamente el documento que acredita el pago de la tasa de uso al vehículo despachado desde la terminal de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera cuando se haya cancelado la respectiva tasa de uso.
12. No permitir el despacho de los vehículos de las empresas legalmente habilitadas y con permiso de operación en las rutas en origen, destino o tránsito.

Artículo 62. Serán sancionados con multa de quince (15) a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las terminales de transporte que incurran en las siguientes conductas:

1. No capacitar anualmente al personal operativo dependiente directo de la terminal que ejerce funciones relacionadas con la atención integral al pasajero.
2. Permitir, dentro de las instalaciones de las terminales, el pregoneo de los servicios o rutas que prestan las empresas transportadoras.
3. No realizar la señalización y adecuación apropiada de sus instalaciones para el desplazamiento de personas con discapacidad, de acuerdo a la normatividad vigente, dichas adecuaciones deberán ser razonables y progresivas.
4. No operar el terminal de acuerdo con los criterios establecidos en la normativa aplicable.
5. Cobrar a los operadores sumas de dinero diferentes a las generadas por concepto de arrendamiento, recaudo y control de los Programas de Medicina Preventiva, y pruebas de control de alcoholimetría y sustancias psicoactivas a conductores despachados desde esas terminales.

Artículo 63. Serán sancionados con multa de veinte (20) a cuarenta (40) salarios mínimos legales mensuales (smlmv) las terminales de transporte que incurran en las siguientes conductas:

1. No cumplir con los reglamentos establecidos para los programas de medicina preventiva relacionados con efectuar exámenes médicos generales de aptitud física y practicar la prueba de alcoholimetría y sustancias psicoactivas de acuerdo a la reglamentación que para tal efecto expida el Ministerio de Transporte
2. No contar con los servicios básicos para el correcto y adecuado funcionamiento de las instalaciones y de las unidades de emergencia para operación de los sistemas básicos de seguridad o tenerlas en condiciones deficientes.
3. No cobrar las tasas de uso fijadas por el Ministerio de Transporte o las que se establezcan de mutuo acuerdo, cuando el Ministerio de Transporte no las fije.
4. No tener su propio Manual Operativo, de conformidad con las disposiciones vigentes o las que se expidan para tal fin, en lo que respecta a la infraestructura.

Artículo 64. Serán sancionadas con multas entre cuarenta (40) y cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes las entidades desintegradoras de vehículos automotores que incurran en las siguientes infracciones:

1. No cumplir con las especificaciones contenidas en las Normas Técnicas Colombianas, de conformidad con lo previsto en la reglamentación.
2. No comunicar al Ministerio de Transporte y a las autoridades competentes los cambios que se presenten en las condiciones que dieron origen a la habilitación, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la ocurrencia del hecho.
3. Utilizar discos ópticos que no cumplan con las condiciones técnicas exigidas para guardar la información de todos los certificados de desintegración que expida.

4. No contar con la infraestructura de software, hardware y de conectividad determinada por el Ministerio de Transporte para el desarrollo de la actividad de desintegración vehicular y la expedición del Certificado de Desintegración.
5. No contar o no mantener disponibles los documentos, discos ópticos y demás herramientas contentivas que registren la información sobre los procesos de desintegración vehicular, para las autoridades que lo requieran en el ejercicio de sus competencias. Estos documentos deben cumplir con los aspectos que establezcan los Ministerios de Transporte y de Ambiente y Desarrollo Sostenible..
6. No mantener vigentes los permisos, el certificado de calidad, las autorizaciones y los demás registros propios de su actividad, exigidas por las entidades de control y demás autoridades competentes.
7. No contar o no mantener vigente el Certificado de Gestión de Calidad NTC-ISO-9001, expedido por un Organismo de Certificación acreditado ante el Subsistema Nacional de Calidad, en el cual se haga énfasis en el cumplimiento de los requisitos legales, en particular los establecidos en la norma que los regula.

Artículo 65. Serán sancionadas con multas de cincuenta (50) a sesenta y cinco (65) salarios mínimos legales mensuales vigentes las desintegradoras de vehículos automotores que incurran en las siguientes infracciones:

1. No adelantar el proceso de desintegración vehicular con estricta atención a lo establecido en la normativa expedida por el Ministerio de Transporte, en la normativa ambiental vigente y en el Manual ambiental para la desintegración vehicular que adopte el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.
2. Hacer un uso inadecuado del permiso para el registro y cargue de información en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), en cada uno de las sedes que hayan sido habilitadas con estos propósitos.
3. No reportar ante las autoridades competentes las inconsistencias que presente la información documental del vehículo.
4. No registrar en el sistema RUNT los certificados de desintegración física total de los vehículos, una vez se haya culminado la desintegración, de conformidad con lo señalado en la reglamentación.
5. No almacenar ni custodiar en medio físico y en discos ópticos la información del proceso de desintegración física y de los certificados de desintegración vehicular, tal como lo establece la reglamentación.
6. No reportar al RUNT, desde las sedes que hayan sido habilitadas para el registro y cargue de información relacionada con la desintegración vehicular por medios electrónicos en línea y tiempo real, la información relativa a los vehículos desintegrados y a los vehículos rechazados.
7. No mantener las condiciones que dieron origen a su habilitación.
8. Expedir el certificado de desintegración física total de un vehículo, sin que este sea inhabilitado definitivamente en las condiciones establecidas en la norma aplicable.
9. Expedir el certificado de desintegración sin registrar la información requerida.
10. No dejar constancia expresa y fílmica de la destrucción del vehículo y del proceso a través del cual fue desintegrado.

11. No reportar, reportar fuera de los plazos establecidos o reportar con inconsistencias, al Ministerio de Transporte y/o a las demás entidades públicas competentes la información de los procesos y actividades que realiza la empresa desintegradora en los términos previstos en la reglamentación.

Artículo 66. Serán sancionados con multas de cuarenta y cinco (45) a cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes los proveedores de tarjetas preimpresas o láminas de seguridad y/o quienes elaboran y personalizan las especies venales, que incurran en las siguientes infracciones:

1. No informar al Ministerio de Transporte y demás autoridades competentes las modificaciones que se presenten en la información acreditada para obtener su habilitación o registro.
2. No atender las instrucciones impartidas por el Ministerio de Transporte u otra autoridad competente.
3. No utilizar ni expedir especies venales en las tarjetas preimpresas asignadas.
4. No facilitar ni colaborar con las autoridades que ejercen inspección, vigilancia y control, para el cumplimiento de estas funciones.
5. No reportar al sistema RUNT toda la información que este exija.
6. Incumplir las normas establecidas por el Ministerio de Transporte y las normas que regulan su actividad.

Artículo 67. Serán sancionados con multas de sesenta y cinco (65) a setenta y cinco (75) salarios mínimos legales mensuales vigentes los proveedores de tarjetas preimpresas o láminas de seguridad, y/o quienes elaboran y personalizan las especies venales que incurran en cualquiera de las siguientes infracciones.

1. No adoptar en su integridad, en el proceso de elaboración y personalización de las especies venales, las características y condiciones técnicas de seguridad y de contenido establecidas en la ficha técnica de la especie venal respectiva y demás normas que regulan la materia.
2. No cumplir con los protocolos y requerimientos de seguridad establecidos para el proceso de inscripción ante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), para el caso de los personalizadores.
3. Dar uso indebido a la información que le ha sido suministrada por la autoridad de tránsito o transporte, para la realización de los procesos contratados.
4. No adoptar íntegramente las condiciones técnicas, tecnológicas y de operación que sean necesarias para garantizar la debida interconexión con el Sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), en el caso de los personalizadores.
5. No entregar los proveedores al Sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), la numeración de control con la estructura solicitada en la ficha técnica y el software de validación, que permite verificar los rangos asignados a cada Organismo de Tránsito por los diferentes impresores de las tarjetas.
6. No utilizar los equipos definidos en la norma, para adelantar el proceso de impresión de las diferentes especies venales.
7. No atender el régimen de prohibiciones señalados en las normas correspondientes.

Capítulo 13

Concesionarios de infraestructura

Artículo 68. Serán sancionados con multa de cien (100) a ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los concesionarios, contratistas y administradores de infraestructura de transporte, que incurran en las siguientes infracciones.

1. No expedir ni entregar oportunamente el documento que acredita el pago de tarifas, peaje, tasa de uso y demás documentos que en desarrollo de sus funciones deba emitir.
2. Incumplir la normativa técnica establecida para el servicio público de transporte, su infraestructura, servicios conexos y complementarios definidos en la presente ley y demás normas que la reglamenten.
3. Realizar cobros sin la autorización legal y/o contractual a los usuarios del servicio público de transporte.
4. Las demás que constituyan violación a las normas de transporte o infraestructura. La sanción a imponer, de conformidad con lo dispuesto en el presente artículo, deberá ser razonable y proporcional a la violación.

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

Artículo 69. Serán sancionados con multa de ciento cincuenta y un (151) a trescientos (300) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), los concesionarios, contratistas y administradores de infraestructura de transporte, que incurran en las siguientes conductas:

1. Permitir la operación de la infraestructura de transporte, servicios conexos y complementarios, sin atender los criterios y condiciones determinadas por las normas de transporte o infraestructura.
2. No prestar los servicios propios de la infraestructura, servicios conexos y complementarios, relacionados con la actividad transportadora, en condiciones de equidad, libre acceso, oportunidad, calidad y seguridad.
3. Realizar cobros operacionales y no operacionales sin atender los parámetros y decisiones adoptadas por el Ministerio de Transporte o la autoridad competente.
4. No tener, no actualizar y no darle aplicación a los planes de emergencia, contingencia, mantenimiento y medidas preventivas, expedidos o aprobados por la autoridad competente.
5. No contar, no mantener actualizado o no darle aplicación al reglamento técnico de operaciones o a los manuales operativos, en los términos legales y/o contractuales.
6. Incumplir las normas técnicas que reglamentan la construcción, mantenimiento y operación y con ello afectar la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura.
7. No aplicar los parámetros establecidos en las disposiciones que regulen el estado, la operación, la vigilancia, el personal, los sistemas para el funcionamiento, la

señalización y la supervisión y los registros de aforos de recaudos en las estaciones en servicio de peaje.

8. No aplicar los parámetros establecidos en las disposiciones que regulen el estado, la operación, la vigilancia, la publicación del certificado de calibración de la báscula, el personal, los sistemas para el funcionamiento, la señalización y el registro de pesaje en las estaciones en los servicios de pesaje, sin perjuicio de las competencias de la Superintendencia de Industria y Comercio.
9. No aplicar los parámetros establecidos en las disposiciones que regulan el mantenimiento de los servicios propios del administrador u operador de la carretera.
10. No aplicar las normas que les sean exigibles conforme a las obligaciones contractuales y demás normas vigentes .
11. No tener en buen estado los equipos para la prestación del servicio

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

Artículo 70. Serán sancionados con multa de trescientos un (301) a quinientos (500) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), los concesionarios, contratistas y administradores de infraestructura de transporte, que incurran en las siguientes conductas:

1. Prestar o permitir que se preste el servicio sin estar debidamente autorizado.
2. No mantener las condiciones que dieron origen al otorgamiento del contrato de concesión.

Parágrafo 1. Las sanciones aquí previstas podrán imponerse sin perjuicio de las facultades que, en virtud del contrato, puedan tener las entidades contratantes para aplicar las multas que hayan sido pactadas, así como las cláusulas excepcionales y la cláusula penal pecuniaria.

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

Capítulo 14

Sanciones para los Organismos de Apoyo

Sin perjuicio de lo ordenado por la Ley 1702 de 2013, los organismos de apoyo al tránsito podrán ser sancionados de acuerdo a los siguientes artículos:

Artículo 71. Serán sancionados con multas de ocho (8) a doce (12) salarios mínimos legales mensuales vigentes los organismos de apoyo que incurran en cualquiera de las siguientes infracciones:

1. No informar al Ministerio de Transporte y demás autoridades competentes las modificaciones que se presenten respecto de la información que haya sido aportada para obtener su habilitación o registro.

2. No suministrar a los usuarios información sobre los servicios ofrecidos, tarifas y horarios, o suministrar información engañosa, errada, inoportuna y/o incompleta.
3. Prestar el servicio con información desactualizada o inexacta.
4. No almacenar, ni registrar, ni custodiar o alterar la información relativa a los procesos de certificación aprobados o rechazados, por cada usuario o vehículo atendido, y los demás informes de las evaluaciones efectuadas, de acuerdo con los parámetros que para el efecto establezca la normativa que los rige.
5. No reportar la información en la oportunidad y condiciones establecidas al Registro Único Nacional de Tránsito.
6. Incumplir las normas establecidas por el Ministerio de Transporte o las normas que regulan su actividad.

Artículo 72. Serán sancionados con multas de trece (13) a dieciocho (18) salarios mínimos legales mensuales vigentes los organismos de apoyo que incurran en cualquiera de las siguientes infracciones:

1. Expedir Certificados sin haber realizado la evaluación de la información, de acuerdo con los parámetros establecidos para tal fin.
2. Expedir Certificaciones sin atender los procedimientos establecidos y sin utilizar los formatos adoptados para el efecto.
3. Certificar la idoneidad de una persona o de un vehículo, que haya reprobado las pruebas practicadas.
4. No hacer adecuado uso del código de acceso a la base de datos del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).
5. No utilizar los equipos dispuestos por la norma que los regula, para el cumplimiento de los procedimientos necesarios para la expedición de los certificados respectivos.
6. No atender el régimen de prohibiciones señalado en las normas legales y reglamentarias.
7. Vincular personal que no reúna los requisitos de formación académica y de experiencia exigidos o que presente documentos que no sean verídicos.
8. Remplazar el personal sin dar aviso al Ministerio de Transporte, cuando la norma así lo exija, o mantener la vinculación a la entidad, durante la vigencia de sanciones de suspensión administrativa, judicial o profesional.
9. Operar sin los certificados de calidad, de conformidad a la Norma Técnica Colombiana (NTC) que determine el Ministerio de Transporte
10. Negarse, sin justa causa, a realizar las pruebas previstas en los planes estratégicos de seguridad vial.
11. Abstenerse de reportar por escrito a las autoridades competentes las inconsistencias que se presenten entre la información documental del vehículo y la confrontación física del mismo, para el caso de los Centros de Diagnóstico Automotor.
12. Recibir pago en efectivo por los servicios prestados o no recibir los pagos por los servicios prestados a través de una entidad vigilada por la Superintendencia Financiera de Colombia, conforme a la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte o la Superintendencia de Transporte

TÍTULO III

SUSPENSIÓN DE LA LICENCIA, REGISTRO, HABILITACIÓN O PERMISO

Artículo 73. La suspensión de la licencia, registro, habilitación o permiso de los supervisados, según corresponda, se establecerá hasta por seis (6) meses y procederá en los siguientes casos:

1. Cuando el sujeto haya sido sancionado más de tres veces por la misma conducta mediante providencias ejecutoriadas, en un período de un (1) año, contados entre la fecha de la comisión de la primera infracción y la fecha en que quede ejecutoriada la última sanción.
2. Cuando dentro de la oportunidad señalada por la autoridad competente no se acrediten las condiciones exigidas por esta para mejorar la seguridad en la prestación del servicio o en la actividad de que se trate.
3. Para los organismos de tránsito y organismos de apoyo al tránsito, alterar o modificar la información reportada al RUNT o poner en riesgo la información contenida en este.
4. Expedir certificados en categorías o servicios no autorizados.
5. Facilitar a terceros los documentos, equipos o implementos destinados al servicio, o permitir el uso de su razón social por terceros, para prestar o facilitar la prestación de servicios no autorizados.

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

TÍTULO IV

CANCELACIÓN DE LA LICENCIA, REGISTRO, HABILITACIÓN O PERMISO

Artículo 74. La cancelación de la licencia, registro, habilitación o permiso de los supervisados, según corresponda, procederá en los siguientes casos:

1. Cuando se compruebe por parte de la autoridad competente que las condiciones de operación, técnicas, de seguridad y financieras, que dieron origen a su otorgamiento, no corresponden a la realidad, previo otorgamiento de un periodo no menor a 3 meses con el objeto de demostrar que ha superado las deficiencias encoentradas
2. Cuando se compruebe la injustificada cesación de actividades o de los servicios autorizados, la cancelación solamente procederá frente al servicio específico no prestado en las rutas no prestadas.
3. Cuando en la persona jurídica del vigilado concorra cualquiera de las causales de disolución previstas en la ley o en sus Estatutos.
4. Cuando la alteración del servicio se produzca como elemento componente de los procesos relacionados con el establecimiento de tarifas, o como factor perturbador del orden público, siempre que las causas mencionadas sean atribuibles al beneficiario de la habilitación.

5. Cuando dentro del término de tres años, posteriores a la ejecución de la sanción de suspensión, el supervisado sea encontrado responsable por la comisión de una nueva infracción que constituye causal de suspensión.
6. Cuando no se mantengan las condiciones que dieron origen a la habilitación, permiso, licencia, autorización o registro.
7. Cuando pasados doce meses de la vigencia del acto que otorgó la habilitación, no se hayan iniciado las actividades para las cuales se le otorgó la licencia, permiso, registro o habilitación, o cuando habiendo iniciado las actividades, han transcurrido doce meses sin prestar el servicio para el cual fue autorizado.
8. Cuando los organismos de apoyo al tránsito certifiquen a personas o vehículos sin realizar el procedimiento establecido en la ley, que adulteren los resultados o que certifiquen su reeducación como conductor infractor, sin que asista al respectivo curso.

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

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

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

LIBRO TERCERO PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO

TÍTULO I ASPECTOS GENERALES

Artículo 75. Medios de Prueba y Valoración Probatoria. En el procedimiento administrativo sancionatorio previsto en la presente ley, serán admisibles los medios de prueba previstos en el Código General del Proceso, en el Código de Procedimiento Penal y en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

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

Artículo 76. Informes. Los informes elaborados por las autoridades con ocasión de las infracciones previstas en esta ley deberán indicar, como mínimo, el presunto infractor, las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que se cometió la infracción y la identificación del servidor público que lo elabora; adicionalmente, de ser posible, el funcionario deberá aportar pruebas objetivas que sustenten el informe o la infracción.

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

El Ministerio de Transporte establecerá los formatos de informes para los cuerpos operativos de control.

Parágrafo. Las ayudas técnicas, tecnológicas o informáticas, como cámaras de vídeo y equipos electrónicos de lectura, serán válidos como prueba de la ocurrencia de una infracción de transporte, infraestructura o sus servicios conexos o complementarios.

Artículo 77. Procedimiento.. Para la investigación de las infracciones que de acuerdo con la presente ley deban seguirse, se agotará el procedimiento previsto por el Capítulo III del Título III del Código de procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Artículo 78. Acto de Apertura e Imputación. La autoridad competente, mediante acto motivado, decretará la apertura de investigación. Dicho acto deberá contener, como mínimo:

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

Parágrafo. Contra el acto de apertura no procede recurso alguno, salvo los que procedan respecto de las medidas preventivas o cautelares que sean tomadas dentro del mismo acto.

Artículo 79. Una vez ocurrida la infracción o notificado el acto de apertura, si el presunto responsable acepta la comisión de la infracción, podrá, sin necesidad de otra actuación administrativa:

1. Cancelar, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la notificación del acto de apertura, el cincuenta por ciento (50%) del valor de la multa mínima aplicable para la infracción que se le endilga, siempre y cuando se encuentre a paz y salvo por sanciones de transporte y haya presentado el respectivo Plan Estratégico de Seguridad Vial, si de acuerdo con la Ley está obligado a ello.
2. Cancelar, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la notificación del acto de apertura, el setenta y cinco por ciento (75%) del valor de la multa mínima aplicable para la infracción que se le endilga, siempre y cuando se encuentre a paz y salvo por sanciones de transporte..
3. Cancelar el cien por ciento (100%) del valor de la multa mínima aplicable para la infracción que se le endilga, siempre y cuando no se hubiese iniciado la respectiva investigación administrativa.

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

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

TÍTULO II DISPOSICIONES FINALES

Artículo 80. Caducidad de la Acción Sancionatoria Administrativa. La facultad para imponer las sanciones previstas en la presente ley caducará a los tres (3) años de ocurrido el hecho, la conducta u omisión que pudiese ocasionarlas, término dentro del cual el acto administrativo que impone la sanción debe haber sido expedido y notificado.

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

Artículo 81. Prescripción de las Sanciones. La sanción decretada por acto administrativo prescribirá a los cinco (5) años contados a partir de la fecha de la ejecutoria.

Artículo 82. Función de Cobro Coactivo. La Superintendencia de Transporte, y demás autoridades que ejercen la función de vigilancia, inspección y control, estarán investidas de la facultad de cobro coactivo para hacer efectivas las sanciones pecuniarias impuestas en ejercicio de su función, la cual será ejercida de conformidad con las disposiciones del Código General del Proceso y del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Artículo 83. Titularidad de las Multas de Transporte. En el caso de las multas impuestas por la Superintendencia de Transporte con fundamento en los capítulos 4, 5, 6 y 13 del Título II del Libro Segundo de la presente ley, el noventa por ciento (90%) de los recursos recaudados se destinarán a la financiación de los gastos en que incurra esa entidad para el cumplimiento de las funciones de inspección, vigilancia y control, y el diez por ciento (10%) restante se destinará a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional para el cumplimiento de sus funciones como cuerpo operativo de control del transporte terrestre automotor.

Artículo 84. Carácter de Policía Judicial. La Superintendencia de Transporte y las otras autoridades previstas en el artículo 3 de la presente ley, en tanto autoridades que ejercen funciones de vigilancia y control,, tendrán funciones de policía judicial exclusivamente en los asuntos que son de su competencia de acuerdo con lo previsto en esta ley.

Artículo 85. Implementación de tecnologías de la información y herramientas para el ejercicio de las funciones. La Superintendencia de Transporte deberá implementar, en coordinación con el Ministerio de Transporte, a través de mecanismos informáticos, técnicos o tecnológicos en el marco de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, instrumentos y herramientas que le faciliten el ejercicio de su función de supervisión.

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

LIBRO CUARTO REMISIÓN NORMATIVA Y VIGENCIA

TÍTULO I REMISIÓN NORMATIVA Y EL RÉGIMEN TRANSITORIO

Artículo 86. Remisión Normativa. El procedimiento sancionatorio que se regula en la presente ley es de naturaleza administrativa; en su desarrollo se aplicarán las disposiciones especiales de la presente ley, y en los aspectos no regulados se aplicarán el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, el Código General del Proceso, el Código de Procedimiento Penal, el Estatuto Tributario y el Código Nacional de tránsito.

Artículo 87. Régimen Transitorio. Las infracciones cometidas en vigencia de las normas que derogue la presente ley se seguirán investigando y sancionando con base en dichas disposiciones.

Artículo 88. A partir de la promulgación de la presente ley y por un término de seis (6) meses, todos los infractores de las normas de transporte que hayan sido sancionados con multa, impuesta antes de la promulgación de la presente ley, y que tengan pendiente su pago, podrán acogerse a un descuento del cincuenta por ciento (50%) del valor de la deuda.

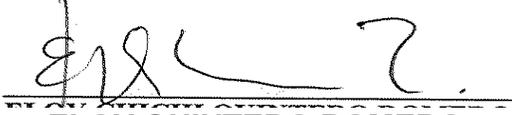
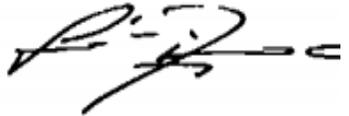
Parágrafo 1º. Para efectos de determinar el valor a pagar por parte de quienes se encuentren en el supuesto previsto en el segundo inciso del presente artículo, la autoridad de supervisión tomará la multa que de acuerdo con la presente ley se prevea para la infracción que se le endilga y a ella se le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

cuando aquella sea más favorable que la multa prevista en el momento en que se cometió la infracción.

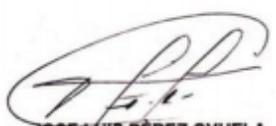
Parágrafo 2º. Con el pago realizado se tendrá por fenecido el procedimiento administrativo sancionatorio por confesión presunta, sin que sea necesario realizar ninguna otra actuación.

TÍTULO II VIGENCIA Y DEROGATORIAS

Artículo 89. Vigencia y Derogatorias. La presente ley comenzará a regir seis (6) meses después de su sanción y publicación en el Diario Oficial y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias, en especial las contenidas en el Capítulo IX, del Título I de la Ley 336 de 1996.

BANCADA CÁMARA CR	
 OSWALDO ARCOS BENAVIDES Representante a la Cámara Departamento Valle del Cauca	 KARINA ROJANO PALACIO Representante a la Cámara
 AQUILEO MEDINA ARTEAGA Representante a la Cámara	 JORGE BENEDETTI Representante a la Cámara
 MAURICIO PARODI DIAZ Representante a la Cámara	 ELOY QUINTERO ROMERO Representante a la Cámara
 JAIRO HUMBERTO CRISTO CORREA Representante a la Cámara	 JOSE LUIS PINEDO CAMPO Representante a la Cámara
 JAIME RODRÍGUEZ CONTRERAS Representante a la Cámara Departamento del Meta	

JAIME RODRIGUEZ CONTRERAS Representante a la Cámara	HECTOR JAVIER VERGARA Representante a la Cámara
 ATILANO ALONSO GIRALDO Representante a la Cámara	 ANGELA SÁNCHEZ LEAL Representante a la Cámara

BANCADA SENADO CR	
 JOSÉ LUIS PÉREZ OYUELA Senador de la República	 FABIAN CASTILLO SUAREZ Senador de la República
 ANA MARÍA CASTAÑEDA Senadora de la República	

BANCADA CÁMARA P. CONSERVADOR	
 ALFREDO APE CUELLO BAUTE Representante a la Cámara	

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

PROYECTO DE LEY No. ____ DE 2020 CÁMARA

“POR MEDIO DE LA CUAL SE EXPIDE EL RÉGIMEN SANCIONATORIO DEL TRANSPORTE EN COLOMBIA”

1. ANTECEDENTES

Este proyecto de ley de iniciativa parlamentaria, retoma varios intentos de lograr un régimen legal que por fin defina las conductas, sanciones y procedimientos que deben aplicar las autoridades con potestad para aplicar sanciones a quienes prestan el servicio público de Transporte en todas sus modalidades, así como de las demás actividades conexas y complementarias.

La intención de expedir una Ley que estableciera de forma clara cuales son las sanciones aplicables para quienes prestan servicios de transporte y servicios conexas a éste, surgió por primera vez por iniciativa del exministro Andres Uriel Gallego, quien presentó el proyecto de Ley *“Por la cual se dictan disposiciones para el ejercicio de la función de vigilancia, inspección y control de la superintendencia de puertos y transporte y se establece el régimen sancionatorio.”*, que fue identificado con el número 274 de 2009.

En el mismo año, mediante el Proyecto de ley número 208 de 2009 Cámara, que fue presentado por el Gobierno Nacional, el día tres (3) de noviembre de 2009, a través del señor Ministro de Transporte, el Proyecto de Ley de régimen sancionatorio del Sector Transporte,

En el año 2011 fueron presentados dos proyectos de Ley con el mismo objeto, el proyecto de Ley 053 de 2011 cámara, liderado por el Representante Diego Alberto Naranjo, *“Por la cual se dictan disposiciones para el ejercicio de la vigilancia, inspección y control de la Superintendencia de Puertos y Transporte y otras autoridades y se establece el régimen sancionatorio”* y de otro lado, el Proyecto de ley número 113 de 2011 Cámara, *“por medio de la cual se crean unas infracciones administrativas en materia de transporte y su infraestructura y se adoptan otras disposiciones”*, presentada por el entonces ministro de transporte German Cardona Gutiérrez.

En el año 2012, los Honorables representantes Diego Alberto Naranjo Escobar y Diego Patiño Amariles, presentaron el proyecto de Ley *“Por la cual se legisla para 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 y se dictan otras disposiciones”*, identificado con el número 090 de 2012.

En el año 2013, los honorables Representantes Diego Patiño Amariles y Diego Naranjo Escobar, presentaron el 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”.

En el año 2014, fue presentado por los honorables Representantes a la Cámara Lina María Barrera Rueda, Ciro Rodríguez Pinzón, Jaime Felipe Lozada Polanco y Alfredo Ape Cuello Baute, el proyecto de ley número 134 de 2014 Senado, 101 de 2014 Cámara que fue radicado en la Cámara de Representantes el día 16 de septiembre de 2014, publicado en la Gaceta del Congreso número 513 de 2014 del Congreso de la República, *“Por medio de la cual se establece el régimen sancionatorio del transporte, y sus servicios conexos y se establecen otras disposiciones”.*

En el año 2017, el Ministro de Transporte, Doctor Germán Cardona Gutiérrez, presentó el proyecto de ley número 140 de 2017 Senado, *“por medio de la cual se establecen instrumentos para la inspección, vigilancia y control del transporte, su infraestructura y sus servicios conexos y complementarios, así como para los organismos de tránsito y de apoyo a estos, y se establecen otras disposiciones”.*

En el año 2018, los Honorables Senadores Iván Darío Agudelo Zapata, Juan Felipe Lemos, Horacio José Serpa, Mauricio Gómez Amín y los Honorables Representantes Carlos Julio Bonilla Soto y Carlos Adolfo Ardila Espinosa, presentaron el proyecto de Ley: *“Por medio de la cual se establecen instrumentos para la inspección, vigilancia y control del transporte, su infraestructura y sus servicios conexos y complementarios, así como para los organismos de tránsito y de apoyo a estos, y se establecen otras disposiciones”.* Retomando todas las iniciativas que hasta ese momento se habían presentado para desarrollar un régimen sancionatorio de Transporte, proyecto que se identificó con el número 076 de 2018 Senado.

En el año 2019, se presentaron dos proyectos de Ley con el objeto de establecer el referido régimen, el primero fue presentado el 15 de octubre, por los Honorables Representantes Oswaldo Arcos Benavides, Modesto Enrique Aguilera, Óscar Camilo Arango, Jorge Enrique Benedetti Martelo, Jairo Humberto Cristo Correa, Karen Violette Cure Corcione, Carlos Mario Farelo Daza, Atilano Alonso Giraldo Arboleda, Aquileo Medina Arteaga, Jorge Méndez Hernández, José Luis Pinedo Campo, Eloy Chichi Quintero Romero, Jaime Rodríguez Contreras, Karina Estefanía Rojano Palacio, Salim Villamil Quessep y los Honorables Senadores Jose Luis Perez Hoyuela, Luis Eduardo Diaz Granados Torres, Carlos Abraham Jiménez López, Didier Lobo Chinchilla, Edgar Diaz Conteras, Dicho proyecto retoma todos los aspectos contemplados en los anteriores proyectos, destacando las motivaciones que acompañaron el proyecto de Ley que en el año 2017, el Ministro de Transporte Doctor Germán Cardona Gutiérrez, presentó en el proyecto de ley número 140 de 2017 y que habían sido igualmente reseñadas en su totalidad dentro del proyecto de Ley 76 de 2018 Senado, el proyecto presentado por los congresistas mencionados anteriormente fue identificado con el número 273 de 2019 Cámara *“Por medio de la cual se establecen instrumentos para la inspección, vigilancia y control del transporte, su infraestructura y sus servicios conexos y complementarios y se dictan otras disposiciones”.*

Así mismo, el senador Iván Darío Agudelo Zapata, presentó el 17 de octubre, el proyecto de Ley 225 de 2019 Senado, *“Por medio de la cual se establece el régimen sancionatorio del sector transporte, se determina el procedimiento administrativo sancionatorio y se dictan otras disposiciones”*, dicho proyecto retoma algunos apartes de los proyectos anteriores. En la actualidad, las empresas formales de transporte carretero en todas sus modalidades, se han visto seriamente afectadas por la proliferación del transporte informal, que se ha fortalecido a raíz de la pandemia COVID 19, esto por cuanto los informales no están sujetos a los controles operativos, Colombia debe aceptar que no tiene capacidad de control y en esa medida se debe garantizar al menos la posibilidad de que la Policía Nacional no tenga territorios vedados, pudiendo hacer controles en todo el territorio, esto cuando los municipios no cuenten con personal de control operativo o cuando el mismo no sea suficiente.

El proyecto de Ley 284 de 2018 Cámara, 27 de 2019 Senado *“Por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito”*, presentado por el Honorable Representante Milton Angulo Viveros, el cual se convirtió en la Ley 2050 del 12 agosto de 2020, y que contiene las infracciones y sus correspondientes sanciones, respecto de los Organismos de Tránsito, que es una parte mínima del régimen de infracción que el sector requiere, en tal sentido no se abordarán en el presente proyecto, las precitadas infracciones.

En tal sentido, desde el año 2009 se han presentado 11 proyectos de similares condiciones por ello, y por considerar de la mayor relevancia conseguir la expedición de un completo régimen de transporte, que sirva como herramienta a las autoridades de control y vigilancia, pero que al tiempo contenga reglas claras para los supervisados, el presente proyecto retoma 10 de los 11 proyectos presentados para la expedición del régimen de sanciones por infracciones a las normas de transporte.

La inexistencia de un régimen sancionatorio, dio lugar incluso a posiciones diversas del Consejo de Estado, es así como en el mes de marzo de 2019, la Sala de Consulta y Servicio Civil, dentro de la solicitud de concepto identificada con el número 11001-03-06-000-2018-00217-00 de fecha 5 de marzo de 2019, Dentro del proceso 11001032400020080009800, acumulado con el proceso 11001032400020080010700, se pronunció expresamente sobre la pérdida de ejecutoria de la Resolución 10800 de 2003, señalando que la sentencia dentro de ese mismo proceso, no traía como consecuencia dicha pérdida, en especial el pronunciamiento del 18 de Octubre de 2017 (folios 123 a 154 del cuaderno principal del expediente), en el que la Sala de lo Contencioso Administrativo rechaza más de 200 solicitudes de suspensión provisional aclarando:

“(…) 3.3.2. Al respecto, el Despacho encuentra que no hay lugar a estudiar las solicitudes de suspensión, habida cuenta de que no evidencia una vinculación procesal ni sustancial entre la norma anulada parcialmente en la sentencia, del 19 de mayo de 2016 (Decreto 3366), y los actos administrativos particulares y concretos cuya suspensión se solicita, los cuales no fueron demandados en el mismo proceso ni se fundan en el Decreto número 3366 de 2003, proferido por el Ministerio de Transporte, sino en los códigos de infracción contenidos en la Resolución 10800 de 2003, disposición ésta última que tampoco estudió

ni fue objeto de pronunciamiento en el mencionado fallo y que goza de presunción de legalidad”. “3.3.3. Ahora bien, si lo que pretenden las empresas solicitantes es controvertir la legalidad de los actos administrativos particulares y sancionatorios con fundamento en la Resolución 10800 de 2003 reprodujo el Decreto 3366 de 2003, deben efectuarlo acudiendo por vías procesales dispuestas en el ordenamiento jurídico por cuanto se reitera, la mencionada Resolución, así como las mencionadas Resoluciones Sancionatorias de carácter particular no fueron demandadas en el proceso 11001032400020080010700 y por lo mismo, no fueron objeto de pronunciamiento judicial en la sentencia del 19 de mayo de 2019”. El anterior pronunciamiento fue reiterado por la misma Sala Jurisdiccional, el 16 de agosto de 2018, dentro del proceso 11001032400020080009800, acumulado con el proceso 1100103240002008001070, además el 11 de abril de 2019, casi de forma paralela a que la Sala de Consulta se pronunciara, dentro del mismo proceso, la Sala de lo Contencioso advirtió:

“4.1. Sobre el particular, el Despacho encuentra que el fundamento de los recursos es en esencia el mismo expuesto en la solicitudes de suspensión que fueron resueltas en la providencia recurrida, respecto de las cuales, se insiste, en que no se evidencia una vinculación procesal ni sustancial entre la norma anulada parcialmente en la sentencia del 19 de mayo de 2016 (Decreto 3366 de 2003) y los actos administrativos particulares y concretos cuya suspensión se solicita, los cuales no fueron objeto de control de legalidad en el mismo proceso ni se fundan en el Decreto número 3366 de 2003 proferido por el Ministerio de Transporte, sino en los códigos de infracción contenidos en la Resolución 10800 de 2003, disposición esta última, que tampoco se estudió ni fue objeto de pronunciamiento en el mencionado fallo, y por tanto goza de presunción de legalidad. (...).

En ese orden de ideas, el Despacho reitera que si lo que pretenden las empresas solicitantes es controvertir la legalidad de los actos administrativos particulares sancionatorios con fundamento en que la Resolución 10800 de 2003 reprodujo el Decreto 3366 de 2003, deben efectuarlo acudiendo a las vías procesales dispuestas en el ordenamiento jurídico, por cuanto, se reitera, ni la mencionada Resolución, ni las decisiones sancionatorias de carácter particular fueron demandadas en el proceso 11001-03-24-00-2008-00107-00 y por lo mismo no fueron objeto de pronunciamiento judicial en la sentencia del 19 de mayo de 2016.

En lo atinente a los instrumentos procesales con que cuentan las partes para controvertir los dos aspectos relacionados en el numeral 4.1., debe puntualizar con especial énfasis el Despacho que se trata de una carga que en manera alguna puede asumir el juez, pues depende de las especiales circunstancias que se invoque de parte de los particulares que decidan acceder a la justicia por los mecanismos así previstos en el ordenamiento jurídico el que éste pueda darle el curso correspondiente. La anterior razón lleva al Despacho a confirmar el proveído de 18 de octubre de 2018, que rechazó por improcedente las solicitudes de suspensión de los actos administrativos descritos en el acápite segundo de la parte motiva de esa providencia.

En tal sentido la necesidad de contar con un régimen de sanciones no solo ha sido abordada por la Rama legislativa y por la Ejecutiva, sino que también fue conminada por el Honorable Consejo de Estado.

En consecuencia y debido a que la reglamentación del sector transporte no ha sufrido grandes cambios, a continuación se retoma la motivación que ha sido usada por quienes han presentado los respectivos proyectos aquí resaltados, en especial, las motivaciones presentadas por el Ministerio de Transporte en el año 2017 (retomadas en el 2018), por considerar que las mismas son una recopilación del análisis que por años han hecho tanto los Congresistas que han dedicado tiempo a analizar las falencias de las normas sancionatorias de éste sector, como del Gobierno Nacional (en cabeza de los correspondientes Ministros de Transporte), así:

2. CONTEXTO

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

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

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

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

De igual manera, debe destacarse que los servicios públicos se encuentran sometidos a los parámetros y disposiciones que consagren las leyes. La Constitución

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

le confiere entonces al Órgano Legislativo la función de establecer contexto de los servicios públicos, entre otros, en lo atinente al régimen sancionatorio.

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

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

En este sentido, la sentencia C-570 de 2012 expresamente indicó:

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

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

“(…)

4. Los servicios de transporte público y privado.

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

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

calidad y seguridad de los usuarios y sujeta a una contraprestación económica.

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

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

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

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

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

(...)

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

constitucional de regulación, control y vigilancia sobre el mismo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Es por ello que el Estado, no solo mediante la Ley 336 de 1996 reglamenta el servicio de transporte público, como servicio público esencial, sino que mediante el ejercicio de sus funciones de dirección, regulación y control regule las diferentes modalidades bajo las cuales se puede materializar la movilización de personas o cosas.

(...)

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

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

El transporte terrestre es una actividad social y económica que facilita la realización del derecho de libre movimiento y circulación, así como de

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

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

La potestad sancionadora del Estado – Derecho Administrativo Sancionador

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

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

La doctrina “ius publicista” reconoce que la potestad sancionadora de la Administración forma parte de las competencias de gestión que constitucionalmente se le atribuyen, pues es indudable que si un órgano tiene la facultad jurídica para imponer una obligación o para regular una conducta con miras a lograr la realización del interés general, el incumplimiento de ese mandato correlativamente debe implicar la asignación de atribuciones sancionatorias bien sea al mismo órgano que impuso la obligación o a otro distinto, con el propósito de asegurar la vigencia del orden jurídico mediante la imposición

³ Sentencia C-818 de 2005 MP Jaime Araujo

de los castigos correspondientes. Sobre este tema la Corte Constitucional ha establecido⁴:

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

De otro lado, la facultad sancionadora de la Administración ha sido objeto de comparación y distinción con los conceptos de poder de policía y función de policía, en los siguientes términos:⁵:

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

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

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

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

“En este orden de ideas ha considerado admisible una técnica legislativa distinta a la que opera en derecho penal, mediante la cual se acuda a

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

⁵ Sentencia C- 818 de 2005. M Jaime Araujo

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

clasificaciones más o menos generales en las que puedan quedar subsumidos los diferentes tipos de infracciones, siempre y cuando se establezcan “unos criterios que han de ser atendidos por los funcionarios encargados de imponer la respectiva sanción, criterios que tocan, entre otros, con la proporcionalidad y razonabilidad que debe presentarse entre la conducta o hecho que se sanciona y la sanción que pueda imponerse, lo que le permite tanto al administrado como al funcionario competente para su imposición, tener un marco de referencia cierto para la determinación de la sanción en un caso concreto”

Para la Corte, en consecuencia, la flexibilidad que puede establecer el legislador en materia de derecho administrativo sancionador es compatible con la Constitución, siempre que esta característica no sea tan amplia que permita la arbitrariedad de la administración. Un cierto grado de movilidad a la administración para aplicar las hipótesis fácticas establecidas en la ley guarda coherencia con los fines constitucionales de esta actividad sancionatoria administrativa, en la medida que le permite cumplir eficaz y eficientemente con las obligaciones impuestas por la Carta. Sin embargo, ha advertido que la flexibilidad del principio de legalidad no puede tener un carácter extremo, al punto que se permita la arbitrariedad de la administración en la imposición de las sanciones o las penas.

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

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

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

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

(iii) (iii) Que exista correlación entre la conducta y la sanción;

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

3. DERECHO A LA MOVILIDAD Y TRANSPORTE

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

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

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

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

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

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

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

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

La Ley 336 de 1996 define el servicio público de transporte como una industria encaminada a satisfacer necesidades de transporte a cambio de una remuneración o

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

precio, correspondiendo regulación, en los términos del artículo 365 Constitucional, directamente al Estado.

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

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

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

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

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

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

4. OBJETO DEL PROYECTO

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

De igual manera, busca el proyecto la implementación de procedimientos adecuados a la realidad del sector del transporte en Colombia, con fases que se ajusten a los requerimientos constitucionales y legales vigentes, donde se garanticen los Principios de:

i) debido proceso; ii) presunción de inocencia y iii) buena fe, principios que se deben conjugar con los orientadores de las actuaciones administrativas como: Celeridad, economía, eficacia y moralidad administrativa, con una fase procesal verbal y una ordinaria, dependiendo de la complejidad de las infracciones a investigar.

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

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

5. CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

5.1. Antecedentes

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

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

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

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

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

Podrán ser sujetos de sanción:

1. Los operadores del servicio público de transporte y los de los servicios especiales.

2. Las personas que conduzcan vehículos.
3. Las personas que utilicen la infraestructura de transporte.
4. Las personas que violen o faciliten la violación de las normas.
5. Las personas propietarias de vehículos o equipos de transporte.
6. Las empresas de servicio público.

Las sanciones de que trata el presente artículo consistirán en:

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

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

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

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

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

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

- a. Cuando el sujeto no le haya dado cumplimiento a la amonestación;
- b. En caso de suspensión o alteración parcial del servicio;
- c. En caso de que el sujeto no suministre la información que legalmente le haya sido solicitada y que no repose en los archivos de la entidad solicitante;

- d. En los casos de incremento o disminución de las tarifas o de prestación de servicios no autorizados, o cuando se compruebe que el equipo excede los límites permitidos sobre dimensiones, peso o carga, eventos en los cuales se impondrá el máximo de la multa permitida, y
- e. En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte.

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

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

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

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

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

- a. Cuando se compruebe por parte de la autoridad de transporte competente que las condiciones de operación, técnicas, de seguridad, y financieras, que dieron origen a su otorgamiento no corresponden a la realidad una vez vencido el término, no inferior a tres meses, que se le conceda para superar las deficiencias presentadas;
- b. Cuando se compruebe la injustificada cesación de actividades o de los servicios autorizados por parte de la empresa transportadora;

c. Cuando en la persona jurídica titular de la empresa de transporte concurra cualquiera de las causales de disolución contempladas en la ley o en sus estatutos;

d. Cuando la alteración del servicio se produzca como elemento componente de los procesos relacionados con el establecimiento de tarifas, o como factor perturbador del orden público, siempre que las causas mencionadas sean atribuibles al beneficiario de la habilitación;

e. En los casos de reiteración o reincidencia en el incremento o disminución de las tarifas establecidas, o en la prestación de servicios no autorizados, después de que se haya impuesto la multa a que se refiere el literal d), del artículo 49 de esta ley;

f. Cuando dentro de los tres años anteriores a aquel en que se inicie la investigación que pudiese concluir con la medida, se haya decretado la suspensión a lo menos en dos oportunidades, y

g. En todos los demás casos en que se considere, motivadamente, que la infracción presenta signos de agravación en relación con las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que se produjo, teniendo en cuenta los efectos nocivos ocasionados a los usuarios y a la comunidad.

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

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

b. Cuando se trate de equipos al servicio de empresas de transporte cuya habilitación y permiso de operación, licencia, registro o matrícula se les haya suspendido o cancelado, salvo las excepciones expresamente establecidas en las disposiciones respectivas;

c. Cuando se compruebe la inexistencia o alteración de los documentos que sustentan la operación del equipo y sólo por el tiempo requerido para clarificar los hechos;

d. Por orden de autoridad judicial

e. Cuando se compruebe que el equipo no reúne las condiciones técnico mecánicas requeridas para su operación, o se compruebe que preste un servicio no autorizado. En este último caso, el vehículo será inmovilizado por un término hasta de tres meses y, si existiere reincidencia, adicionalmente se sancionará con multa de cinco (5) a veinte (20) salarios mínimos mensuales vigentes;

f. Cuando se compruebe que el equipo excede los límites permitidos sobre dimensiones, peso o carga;

g. Cuando se detecte que el equipo es utilizado para el transporte de mercancías presuntamente de contrabando. En estos eventos, surtida la inmovilización se deberá dejar el equipo a disposición de la administración aduanera para que adelante los procedimientos de su competencia.

h. Cuando se detecte que el equipo es utilizado, para el transporte irregular de narcóticos o de sus componentes, caso en el cual deberá ponerse a disposición de la autoridad judicial competente en forma inmediata, quien decidirá sobre su devolución, e

i. En los demás casos establecidos expresamente por las disposiciones pertinentes.

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

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

a. Relación de las pruebas aportadas o allegadas que demuestren la existencia de los hechos;

b. Los fundamentos jurídicos que sustenten la apertura y el desarrollo de la investigación, y

c. Traslado por un término no inferior a diez (10) días ni superior a treinta (30) días, al presunto infractor para que por escrito responda a los cargos formulados y solicite las pruebas que considere pertinentes, las que se apreciarán de conformidad con a las reglas de la sana crítica.

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

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

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

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

Con fundamento en el citado Decreto 3366 de 2003, y con apoyo de la Resolución 10800 de 2003 expedida por el Ministerio de Transporte, mediante la cual se adoptó el Formato de Informe a las Infracciones al Transporte, comenzó a darse aplicación en todo el país a este instrumento sancionatorio.

El Decreto 3366 de 2003 es demandado ante la jurisdicción de lo contencioso administrativo que declara la nulidad y la suspensión provisional de algunas de sus normas, sustentando su decisión en el carácter de reserva legal que tienen los temas sancionatorios. En la actualidad el Decreto 3366 de 2003 no se encuentra ni derogado ni declarado nulo en su integridad pero genera una completa incertidumbre jurídica para los actores del sector en tanto aplicar el Decreto puede implicar un riesgo jurídico para cualquier sanción que se imponga, debiéndose recurrir nuevamente a los esenciales elementos que confieren las leyes 105 y 336 para poder ejercer la función sancionatoria por parte de las autoridades de transporte con los ya referenciados efectos.

La inexistencia de un régimen sancionatorio, dio lugar incluso a posiciones diversas del Consejo de Estado, es así como en el mes de marzo de 2019, la Sala de Consulta y Servicio Civil, dentro de la solicitud de concepto identificada con el número 11001-03-06-000-2018-00217-00 de fecha 5 de marzo de 2019,

*Dentro del proceso 11001032400020080009800, acumulado con el proceso 11001032400020080010700, se pronunció **expresamente** sobre la pérdida de ejecutoria de la Resolución 10800 de 2003, señalando que la sentencia dentro de ese mismo proceso, no traía como consecuencia dicha pérdida, en especial el pronunciamiento del 18 de Octubre de 2017 (folios 123 a 154 del cuaderno principal del expediente), en el que la Sala de lo Contencioso Administrativo rechaza más de 200 solicitudes de suspensión provisional aclarando:*

“ (...)

3.3.2. Al respecto, el Despacho encuentra que no hay lugar a estudiar las solicitudes de suspensión, habida cuenta de que no evidencia una vinculación procesal ni sustancial entre la norma anulada parcialmente en la sentencia, del 19 de mayo de 2016 (Decreto 3366), y los actos administrativos particulares y

concretos cuya suspensión se solicita, los cuales no fueron demandados en el mismo proceso ni se fundan en el Decreto número 3366 de 2003, proferido por el Ministerio de Transporte, sino en los códigos de infracción contenidos en la Resolución 10800 de 2003, disposición ésta última que tampoco estudió ni fue objeto de pronunciamiento en el mencionado fallo y que goza de presunción de legalidad".

3.3.3. Ahora bien, si lo que pretenden las empresas solicitantes es controvertir la legalidad de los actos administrativos particulares y sancionatorios con fundamento en la Resolución 10800 de 2003 reprodujo el Decreto 3366 de 2003, deben efectuarlo acudiendo por vías procesales dispuestas en el ordenamiento jurídico por cuanto se reitera, la mencionada Resolución, así como las mencionadas Resoluciones Sancionatorias de carácter particular no fueron demandadas en el proceso 11001032400020080010700 y por lo mismo, no fueron objeto de pronunciamiento judicial en la sentencia del 19 de mayo de 2019".

El anterior pronunciamiento fue reiterado por la misma Sala Jurisdiccional, el 16 de Agosto de 2018, dentro del proceso 11001032400020080009800, acumulado con el proceso 1100103240002008001070, además el 11 de abril de 2019, casi de forma paralela a que la Sala de Consulta se pronunciara, dentro del mismo proceso, la Sala de lo Contencioso advirtió:

" 4.1. Sobre el particular, el Despacho encuentra que el fundamento de los recursos es en esencia el mismo expuesto en la solicitudes de suspensión que fueron resueltas en la providencia recurrida, respecto de las cuales, se insiste, en que no se evidencia una vinculación procesal ni sustancial entre la norma anulada parcialmente en la sentencia del 19 de mayo de 2016 (Decreto 3366 de 2003) y los actos administrativos particulares y concretos cuya suspensión se solicita, los cuales no fueron objeto de control de legalidad en el mismo proceso ni se fundan en el Decreto número 3366 de 2003 proferido por el Ministerio de Transporte, sino en los códigos de infracción contenidos en la Resolución 10800 de 2003, disposición esta última, que tampoco se estudió ni fue objeto de pronunciamiento en el mencionado fallo, y por tanto goza de presunción de legalidad.

(...) En ese orden de ideas, el Despacho reitera que si lo que pretenden las empresas solicitantes es controvertir la legalidad de los actos administrativos particulares sancionatorios con fundamento en que la Resolución 10800 de 2003 reprodujo el Decreto 3366 de 2003, deben efectuarlo acudiendo a las vías procesales dispuestas en el ordenamiento jurídico, por cuanto, se reitera, ni la mencionada Resolución, **ni las decisiones sancionatorias de carácter particular fueron demandadas en el proceso 11001-03-24-00-2008-00107-00 y por lo mismo no fueron objeto de pronunciamiento judicial en la sentencia del 19 de mayo de 2016. En lo atinente a los instrumentos procesales con que cuentan las partes para controvertir los**

dos aspectos relacionados en el numeral 4.1., debe puntualizar con especial énfasis el Despacho que se trata de una carga que en manera alguna puede asumir el juez, pues depende de las especiales circunstancias que se invoque de parte de los particulares que decidan acceder a la justicia por los mecanismos así previstos en el ordenamiento jurídico el que éste pueda darle el curso correspondiente.

La anterior razón lleva al Despacho a confirmar el proveído de 18 de octubre de 2018, que rechazó por improcedente las solicitudes de suspensión de los actos administrativos descritos en el acápite segundo de la parte motiva de esa providencia.

A pesar de lo anterior, la Sala de Consulta del Consejo de Estado emite pronunciamiento sobre el fallo de la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso Administrativo y de los autos anteriormente referidos, de la siguiente forma:

3. ¿La nulidad declarada por el Consejo de Estado sobre el Decreto 3366 de 2003, tiene como consecuencia que en este momento no existen normas de rango legal en materia de transporte terrestre público (Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996), que tipifiquen las conductas sancionables?

La sentencia del 19 de mayo del 2016 de la Sección Primera del Consejo de Estado no está referida a la constitucionalidad de las Leyes 105 y 336 de 1996, por lo que las infracciones y sanciones allí tipificadas estarán vigentes mientras no se deroguen dichas normas o sean declaradas inexecutable por la Corte Constitucional.

Las "sanciones" previstas en el Decreto Reglamentario 3366 de 2003, declaradas nulas por el Consejo de Estado, desaparecieron del mundo jurídico y, por lo mismo, no existen conductas sancionables con base en dichas normas.

4. ¿En la medida que la causa de la Resolución 10800 de 2003, según se desprende de la motivación de la misma, es que los agentes de control identifiquen las conductas previstas en el Decreto 3366 de 1996, eso implica que los agentes de control están identificando conductas anuladas?

5. ¿En La medida que algunas investigaciones administrativas de la Superintendencia de Puertos y Transporte se fundamentan en esos informes de los agentes de control, éstas podrían estar viciadas por haber sido iniciadas por la supuesta infracción de una conducta, cuyo fundamento fue anulado?

6. ¿Es posible que la Superintendencia de Puertos y Transporte revoque de oficio, o archive, según el caso, las actuaciones que se hayan iniciado con

fundamento en los informes de los agentes de control al amparo de la Resolución 10800 de 2003 y del Decreto 3366 de 2003?

La Resolución 10800 de 2003 perdió su fuerza ejecutoria y, por lo mismo, no puede ser sustento del ejercicio de la potestad sancionatoria en las materias que ese acto administrativo contenía.

Los actos administrativos que impusieron sanciones con base en la Resolución 10800 de 2003 y el Decreto Reglamentario 3366 de 2003, son pasibles de revocatoria de oficio por ser violatorios del debido proceso constitucional.

7. ¿Es posible que la Superintendencia de Puertos y Transporte revoque de oficio las decisiones que se hayan tomado con fundamento en los informes de los agentes de control al amparo de la Resolución 10800 de 2003 y del Decreto 3366 de 2003, con posterioridad del término de un (1) año previsto en el artículo 52 de la ley 1437 de 2011?

Vencido el término de un año previsto en el artículo 52 del CPACA sin que los recursos se decidan, la Administración pierde competencia sobre el asunto y se provoca el *silencio administrativo positivo a favor del recurrente*, es decir, que el acto sancionatorio se entiende revocado, por lo que el beneficio del silencio podrá invocarse de acuerdo con el mecanismo descrito en el artículo 85 del CPACA.

Lo procedente, desde el ámbito de la Administración, es ordenar el archivo del expediente por la pérdida de competencia ordenada en el citado artículo 52, sin que sea menester que el favorecido con el silencio presente la protocolización correspondiente.

De lo anterior se colige que el Concepto emitido por la Sala de Consulta, es contrario a lo manifestado por la Sala de los Contencioso y la desestimación de los pronunciamientos de carácter jurisdiccional.

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

5.2. Presentación

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

5.2.1. Definiciones. *En consideración al carácter de norma procedimental, se incluyen definiciones exclusivamente de contenido procesal y de la supervisión para dar alcance a la ley, acogiendo el criterio de no adoptar definiciones de carácter sustantivo o técnico, las cuales corresponde adoptar a los reglamentos, evitando, de esta manera, reiteraciones innecesarias.*

5.2.2. Autoridades. *En este capítulo se confiere personería jurídica y autonomía administrativa a la Superintendencia de Puertos y Transporte, a la que se le modifica el nombre por Superintendencia de Puertos, Transporte e Infraestructura, aclarando que no solo se le entregan competencias y herramientas de supervisión a esta entidad sino a otras autoridades que de acuerdo con la Ley y los reglamentos las vienen ejerciendo en*

atención a su titularidad. En consecuencia, se individualizan las entidades públicas o autoridades encargadas de adelantar los procedimientos y/o adoptar las medidas correspondientes, por infracciones a normas de transporte, teniendo en consideración factores funcionales, territoriales y de la naturaleza de la infracción. Aspectos que desarrollaremos en este documento.

5.2.3. Sujetos. *Este aparte se refiere a las personas, independientemente su naturaleza, que pueden ser destinatarias de los procesos de investigación por infracciones a las normas de transporte.*

5.2.4. Régimen de Infracciones. *Corresponde al conjunto de disposiciones de orden legal que consagran los supuestos de hecho o conductas que al ser materializadas, generan el inicio de una investigación y la imposición sanciones en el evento de comprobarse la materialización de ellas.*

5.2.5. Régimen de Sanciones. *Consecuencias jurídicas por la comisión de infracciones a las normas de transporte y sus servicios conexos, las cuales pueden ser consideradas como un mecanismo de persuasión que prevenga a los sujetos de no desarrollar conductas sancionables o de haberse declarado su responsabilidad, no volver a realizarlas.*

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

5.3. Principios Rectores

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

En la teoría del derecho⁸ se reconocen a los principios y a las reglas como categorías de normas jurídicas. Ambas se suelen clasificar dentro de dicho concepto pues desde un punto de vista general (principio) o desde otro concreto y específico (regla) establecen aquello que es o debe ser. Así las cosas, tanto los principios como las reglas al tener vocación normativa se manifiestan en mandatos, permisiones o prohibiciones que delimitan y exigen un determinado comportamiento. Así lo ha establecido la Corte Constitucional al manifestar⁹:

⁸ ALEXY. Robert. Teoría de los derechos fundamentales. Centro de Estudios Políticos y Constitucionales. Madrid. 2002. Pág. 83.

⁹ Sentencia T-406 de 1992 M.P. Ciro Angarita Barón y C- 818 de 2005 M Jaime Araujo

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

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

Así las cosas, mientras las “reglas” se limitan a exigir un comportamiento concreto y determinado, los “principios” trascienden a la mera descripción de una conducta prevista en un precepto jurídico, para darle valor y sentido a muchos de ellos, a través de la unificación de los distintos pilares que soportan una institución jurídica. En este aspecto, la doctrina¹⁰ ha sostenido que:

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

Los principios como lo reconoce la doctrina están llamados a cumplir en el sistema normativo los siguientes papeles primordiales: (i) Sirven de base y fundamento de todo

¹⁰ GARCÍA DE ENTERRÍA. Eduardo. FERNÁNDEZ. Tomás-Ramón. Curso de Derecho Administrativo. Tomo I. Octava Edición. Editorial Civitas. Madrid. Págs. 74 y 75

el ordenamiento jurídico; (ii) actúan como directriz hermenéutica para la aplicación de las reglas jurídicas; y finalmente, (iii) en caso de insuficiencia normativa concreta y específica, se emplean como fuente integradora del derecho. En estos términos, es indiscutible que los principios cumplen una triple función de fundamento, interpretación e integración del orden jurídico.

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

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

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

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

Finalmente, los principios cumplen una función de integración, ya que asumen el rol de fuente formal del derecho ante la insuficiencia material de la ley para regular todas y cada una de las situaciones que se puedan presentar en el devenir social. El ordenamiento jurídico crea así un mecanismo que le permite a todos los operadores y, en especial, a los jueces, resolver los problemas que escapan a la previsión humana en el momento de expedir los correspondientes estatutos normativos dirigidos a reglar su comportamiento, o que se presentan como nuevos, en atención al desarrollo progresivo de la sociedad y a la exigencia de darle una respuesta jurídica a las múltiples necesidades que en esta se presentan.

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

- El artículo 230 de la Constitución Política Nacional que al someter a los jueces en el desarrollo de la función jurisdiccional al imperio del ordenamiento jurídico, reconoce a los principios generales del derecho como criterios auxiliares de la actividad judicial.

- El artículo 8 de la Ley 153 de 1887, dispone que cuando haya ley exactamente aplicable al caso controvertido, se aplicarán las leyes que regulan casos o materias semejantes, y en su defecto, la doctrina constitucional y las reglas o principios generales de derecho.

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

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

Por su parte, el “principio de reserva de ley” se manifiesta en la obligación del Estado de someter el desarrollo de determinadas materias o de ciertos asuntos jurídicos necesariamente a la ley, o al menos, a tener como fundamento la preexistencia de la misma. Así lo reconoce expresamente el artículo 29 Constitucional cuando establece que nadie podrá ser juzgado sino “conforme” a leyes preexistentes al acto que se le imputa.

Este principio fue creado por la doctrina alemana, influida por el dogma de la división de poderes, pues no se concebía que por fuera de la ley se pudiesen proferir medidas que de alguna manera afectaran los derechos fundamentales de las personas, ya que se entendía que los mismos correspondían a una auténtica expresión de la voluntad general que debían ser regulados por el órgano constitucional encargado de representarla. Así se reconoció por la Corte Constitucional¹¹, al afirmarse que:

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

Cuando se habla del principio de reserva de ley, es para indicar que determinadas materias deben estar respaldados por la ley o simplemente que la ley es el único instrumento idóneo para su regular su funcionamiento. En algunos de dichos casos, a través de una ley en sentido formal, y en otros, admitiendo su desarrollo conforme a leyes en sentido material.

¹¹ Sentencia C-432 de 2004 M.P. Rodrigo Escobar Gil

Desde esta perspectiva, en materia disciplinaria, la jurisprudencia de la Corte Constitucional¹² ha establecido que la consagración de los comportamientos reprochables disciplinariamente, así como las sanciones, los criterios para su fijación y los procedimientos para adelantar su imposición, corresponden a una materia que compete desarrollar de manera exclusiva a la ley, tanto en sentido formal como material.

En este mismo sentido se ha pronunciado el Consejo de Estado de la siguiente manera¹³:

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

(...)

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

(...)

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

En relación con el término de caducidad de la acción sancionatoria, elemento fundamental dentro del régimen sancionatorio indicó el Consejo de Estado¹⁴ lo siguiente:

¹² Sentencias C-506 de 2002, C-948 de 2002, C-1076 de 2002, C-125 de 2003, C-252 de 2003, C-383 de 2003

¹³ Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera del Consejo de Estado en Providencia del 24 de septiembre de 2009:

¹⁴ Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil. Concepto 1632 de 2005

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

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

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

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

En pronunciamiento más reciente¹⁵, el mismo Consejo de Estado, al estudiar la legalidad del Decreto 3366 de 2003, por medio del cual se establece el régimen de sanciones por

¹⁵ Consejo de Estado. Sección Primera. Sentencia del 19 de mayo de 2016. Expediente: 2008-00107, acumulado con el 2008-00098. M.P. Guillermo Vargas Ayala

infracciones a las normas de transporte público terrestre automotor reiteró, respecto a la reserva legal del régimen sancionatorio dispuso:

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

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

(...)

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

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

Adicional a los principios de legalidad y reserva de ley, en el derecho administrativo sancionador, y en concreto, en el derecho disciplinario, de igual manera resulta exigible el “principio de tipicidad”. De conformidad con esta garantía del debido proceso disciplinario, en materia administrativa, la norma creadora de las infracciones y de las sanciones, debe describir clara, expresa e inequívocamente las conductas que pueden ser sancionadas y el contenido material de las infracciones, así como la correlación entre unas y otras. En esta medida, la Corte Constitucional¹⁶ ha admitido que mediante el principio de tipicidad:

“se desarrolla el principio fundamental ‘nullum crimen, nulla poena sine lege’, es decir, la abstracta descripción que tipifica el legislador con su correspondiente sanción, debe ser de tal claridad que permita que su destinatario conozca exactamente la conducta punitiva; en principio se debe

¹⁶ Sentencia C-530 de 2003. M.P. Eduardo Montealegre Lynett

evitar pues la indeterminación para no caer en una decisión subjetiva y arbitraria”.

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

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

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

5.4. La Superintendencia y las facultades de Supervisión

Frente a estas facultades es importante tener en cuenta los siguientes aspectos, aclarando que, con base en los pronunciamientos del Consejo de Estado¹⁷, las facultades de inspección, vigilancia y control de la Superintendencia de Puertos y Transporte es integral, circunscribiéndose tanto a los aspectos objetivos, entendidos como los relacionadas con la prestación de los servicios de transporte, tránsito, infraestructura y sus servicios conexos y a los aspectos subjetivos, esto es, los atinentes a la constitución, administración y funcionamiento de la sociedad autorizada para prestar el servicio, diferenciación que resulta esencial para efectos, no solo de delimitar el alcance de las funciones, sino también para evitar colisiones de competencia entre la nación y los entes territoriales, aclarando que, de acuerdo con lo establecido en el artículo 24 de la Constitución Política, corresponde al Presidente de la República, a través de sus agentes, ejercer la inspección, vigilancia y control de los prestadores de los servicios públicos por ello, es la Superintendencia quien

¹⁷ Sentencia C-746 de Consejo de Estado, Sala Plena, de 25 de septiembre de 2001, Magistrado Ponente: Alberto Arango Mantilla. En esta oportunidad se precisó que “:: la competencia de la Superintendencia de Puertos y Transporte en el ejercicio de las funciones de inspección, vigilancia y control de carácter integral, comprende los aspectos objetivos y subjetivos sobre las personas naturales y jurídicas que prestan el servicio público de transporte y sus actividades conexas”.

puede ejercer la supervisión subjetiva sobre los operadores y prestadores de estos servicios.

5.4.1. La función de inspección

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

La posibilidad de solicitar esta información y acceder a la documentación de los sujetos vigilados se fundamenta en la premisa constitucional consagrada en el artículo 15 superior¹⁸.

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

En ese orden de ideas, la función de inspección es una función preventiva encaminada a la obtención y análisis de la información de la manera en la que se presta el servicio y se administra la empresa, con el fin de establecer si efectivamente se está prestando en las condiciones de oportunidad, seguridad y continuidad establecidas por la ley, así como los aspectos, financieros, jurídicos y financieros del ente societario.

5.4.2. La función de vigilancia

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

¹⁸ “Artículo 15. Todas las personas tienen derecho a su intimidad personal y familiar y a su buen nombre, y el Estado debe respetarlos y hacerlos respetar. De igual modo, tienen derecho a conocer, actualizar y rectificar las informaciones que se hayan recogido sobre ellas en los bancos de datos y en archivos de entidades públicas y privadas. En la recolección, tratamiento y circulación de datos se respetarán la libertad y demás garantías consagradas en la Constitución. La correspondencia y demás formas de comunicación privada son inviolables. Sólo pueden ser interceptados o registrados mediante orden judicial, en los casos y con las formalidades que establezca la ley. Con el fin de prevenir la comisión de actos terroristas, una ley estatutaria reglamentará la forma y condiciones en que las autoridades que ella señale, con fundamento en serios motivos, puedan interceptar o registrar la correspondencia y demás formas de comunicación privada, sin previa orden judicial, con aviso inmediato a la Procuraduría General de la Nación y control judicial posterior dentro de las treinta y seis (36) horas siguientes. Al iniciar cada período de sesiones el Gobierno rendirá informe al Congreso sobre el uso que se haya hecho de esta facultad. Los funcionarios que abusen de las medidas a que se refiere este artículo incurrirán en falta gravísima, sin perjuicio de las demás responsabilidades a que hubiere lugar. Para efectos tributarios judiciales y para los casos de inspección, vigilancia e intervención del Estado, podrá exigirse la presentación de libros de contabilidad y demás documentos privados, en los términos que señale la ley.”

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

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

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

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

5.4.3. La Función de Control

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

5.5. Sanciones Administrativas

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

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

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

1. *Multa*
2. *Suspensión de la Habilitación, Autorización, Registro o Permiso.*
3. *Cancelación de la Habilitación, Autorización, Registro o Permiso.*
4. *Caducidad de las licencias o autorizaciones del infractor.*

Importante anotar que, a diferencia de lo que se tiene a la fecha¹⁹ en las normas sancionatorias, en este proyecto se unifican las multas en Salarios Mínimos Legales Diarios Vigentes.

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

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

Los tipos en blanco han sido definidos por la jurisprudencia nacional²⁰ como. "...descripciones incompletas de las conductas sancionadas, o en disposiciones que no prevén la sanción correspondiente, pero que en todo caso pueden ser complementadas por otras normas a las cuales remiten las primeras"

El tipo abierto hace referencia a aquellas infracciones que ante la imposibilidad del legislador de contar con un listado detallado de comportamientos que se subsumen en las mismas, remiten a un complemento normativo, integrado por todas las disposiciones

¹⁹ Ley 336 de 1996 Artículo 46. Con base en la graduación que se establece en el presente artículo, las multas oscilarán entre 1 y 2000 salarios mínimos mensuales vigentes teniendo en cuenta las implicaciones de la infracción y procederán en los siguientes casos:

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

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

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

²⁰ Corte Constitucional Sentencia C-404 de 2001, M.P. Marco Gerardo Monroy Cabra

en las que se consagren deberes, mandatos y prohibiciones que resulten aplicables a los sujetos de sanción. Así, la tipicidad en las infracciones en los tipos en blanco se determina por la lectura sistemática de la norma que establece la obligación o la prohibición y aquella otra que de manera genérica prescribe que el incumplimiento de tales obligaciones o prohibiciones constituye una infracción sancionable.

La Corte Constitucional, tratando el tema de los tipos o normas en blanco frente al derecho disciplinario sancionatorio ha considerado²¹:

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

5.6. Procedimiento Administrativo Sancionatorio

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

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

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

²¹ Sentencia C-303 de 2012. M. P. Luis Ernesto Vargas Silva.

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

“La jurisprudencia constitucional ha diferenciado entre las garantías previas y posteriores que implica el derecho al debido proceso en materia administrativa. Las garantías mínimas previas se relacionan con aquellas garantías mínimas que necesariamente deben cobijar la expedición y ejecución de cualquier acto o procedimiento administrativo, tales como el acceso libre y en condiciones de igualdad a la justicia, el juez natural, el derecho de defensa, la razonabilidad de los plazos y la imparcialidad, autonomía e independencia de los jueces, entre otras. De otro lado, las garantías mínimas posteriores se refieren a la posibilidad de cuestionar la validez jurídica de una decisión administrativa, mediante los recursos de la vía gubernativa y la jurisdicción contenciosa administrativa. (...)En la misma dirección, la Corporación ha explicado que corresponde al Legislador el desarrollo del debido proceso, mediante la definición legal de las normas que estructuran los procedimientos judiciales y administrativos, ámbito en el que le corresponde establecer su objeto, etapas, términos, recursos, y demás elementos propios de cada actuación. En ese marco, es posible concluir que (i) el Legislador posee una facultad de configuración de procedimientos administrativos de especial amplitud; (ii) dentro de esa potestad se incluye el diseño de los procedimientos, sus etapas, recursos y términos, entre otros aspectos; (iii) la regulación de esos procedimientos no puede desconocer los mínimos expresamente establecidos en la Constitución (artículo 29 y 228) y la jurisprudencia constitucional; (iv) además de esos mínimos, la regulación legislativa debe respetar los principios superiores de la Constitución, aspecto que (iv) corresponde verificar a este Tribunal, cuando así lo requiera fundadamente un ciudadano, y bajo los lineamientos de los principios de razonabilidad y proporcionalidad.”²²

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

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

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

²² Corte Constitucional. Sentencia C-034 del 29 de enero de 2014. M.P. María Victoria Calle Correa.

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

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

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

Con ocasión de las medidas preventivas ha dicho la Corte²³:

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

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

²³ Corte Constitucional, Sentencia C-1156/03 magistrado ponente Álvaro Tafur Galvis

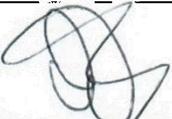
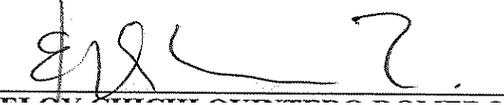
En este sentido, no podría entenderse que con la adopción de una medida preventiva se vulnere el debido proceso toda vez que esta no constituye una sanción en sí misma.

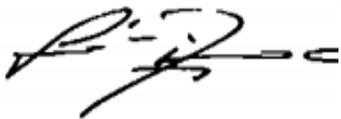
Dado que las medidas tienen como finalidad superar las situaciones que afecten la prestación del servicio de transporte, las mismas tienen un carácter eminentemente cautelar y, por tanto, son independientes de las actuaciones sancionatorias que puedan adelantarse paralelamente por esos hechos.

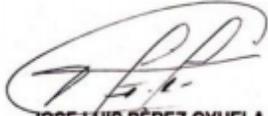
Una medida que igualmente contribuirá a dar agilidad a las tareas de supervisión, y que se están contemplando en el proyecto es la posibilidad de pagar un porcentaje del valor de la multa por infracción a las normas de transporte, antes de la iniciación del procedimiento administrativo sancionatorio.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

En términos generales se presentan estos aspectos que se consideran importantes en esta propuesta de proyecto de Ley, que busca optimizar la prestación de los diferentes servicios desarrollados por cada uno de los sujetos de vigilancia, inspección y control.

Teniendo en cuenta los argumentos expuestos, ponemos a consideración del Honorable Congreso de la República, el presente proyecto de ley.

BANCADA CÁMARA CR	
 OSWALDO ARCOS BENAVIDES Representante a la Cámara Departamento Valle del Cauca	 KARINA ROJANO PALACIO Representante a la Cámara
 AQUILEO MEDINA ARTEAGA Representante a la Cámara	 JORGE BENEDETTI Representante a la Cámara
 MAURICIO PARODI DIAZ Representante a la Cámara	 ELOY QUINTERO ROMERO Representante a la Cámara

 JAIRO HUMBERTO CRISTO CORREA Representante a la Cámara	 JOSE LUIS PINEDO CAMPO Representante a la Cámara
 JAIME RODRIGUEZ CONTRERAS Representante a la Cámara	 HECTOR JAVIER VERGARA Representante a la Cámara
 ATILANO ALONSO GIRALDO Representante a la Cámara	 ANGELA SÁNCHEZ LEAL Representante a la Cámara

BANCADA SENADO CR	
 JOSÉ LUIS PÉREZ OYUELA Senador de la República	 FABIAN CASTILLO SUAREZ Senador de la República
 ANA MARÍA CASTAÑEDA Senadora de la República	

BANCADA CÁMARA P. CONSERVADOR	
 ALFREDO APE CUELLO BAUTE Representante a la Cámara	