

**PROYECTO** "Por la cual se expide un permiso especial y transitorio para satisfacer el surgimiento de la demanda ocasional de transporte público en los distritos, municipios o Áreas metropolitanas del país como consecuencia de la reducción de la capacidad transportadora de pasajeros en los vehículos de transporte público colectivo y/o transporte masivo de pasajeros como consecuencia de la pandemia del Coronavirus COVID-19"

**RESOLUCIÓN**

PUBLICACIÓN 24 DE ABRIL DE 2020						
FECHA	PERSONA	ENTIDAD	OBSERVACIÓN	ACOGIDA	NO ACOGIDA	RESPUESTA
24 de abril de 2020	FREUD CAMILO GARCÍA DIRECTOR EJECUTIVO	CONSEJO SUPERIOR DEL TRANSPORTE	1. Respecto al Artículo 2° parece que las funciones del Centro de Logística y Transporte no existirían y estas son de carácter legal. Creemos en la coordinación del CLT.			Los artículos 1 y 2 del Decreto Legislativo 482 de 2020 crearon el Centro de Logística y Transporte y le asignaron las siguientes funciones: 1. Asesorar las materias que correspondan a garantizar la prestación del servicio público de transporte 2. Adoptar las decisiones que permitan establecer las condiciones de transporte y tránsito. 3. Velar porque el transporte de bienes objeto de abastecimiento para la población nacional se realice con los menores costos posibles y racionalizando los recursos del Estado. 4. Orientar los parámetros de ejecución de las actividades de las entidades de transporte, y demás sectores administrativos. De igual forma, el artículo 3 del citado Decreto, le asigno las siguientes facultades: 1. Adoptar y expedir regulación respecto de las condiciones en las que puedan cooperar o coordinar en transporte. 2. Autorizar el desembarque de pasajeros en el país. 3. Autorizar los acuerdos de sinergias logísticas eficientes 4. Asesorar a las entidades del Sistema Nacional de Transporte. 5. Modificar el porcentaje de reducción de la oferta transporte nacional en transporte. 6. Asignar temporalmente rutas de transporte que se encuentren abandonadas o no estén adjudicadas. 7. Aprobar, de manera previa, los contratos, convenios, concertaciones o acuerdos celebrados. Así las cosas, se evidencia que el citado Decreto legislativo no le asignó al Centro de Logística y Transporte ni la función ni la facultad para otorgar permisos ni autorizaciones especiales y transitorias para satisfacer eventuales demandas insatisfechas del servicio público de transporte ante las medidas sanitarias tomadas por la pandemia del Coronavirus COVID-19. Al tiempo, es indispensable tener en cuenta que ya existía una disposición legal para abordar situaciones que afectan la prestación del servicio o la demanda insatisfecha: el artículo 20 de la Ley 336 de 1996, el cual reserva dicha facultad a la autoridad de transporte competente. Disposición legal que se invoca y justifica el Proyecto de Resolución objeto de estudio. Por su parte, los artículos 2.2.1.4.2.1.1 y 2.2.1.6.1.1 del Decreto 1079 de 2015 Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, establecen que para los servicios públicos de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera y especial, la autoridad de transporte competente será el Ministerio de Transporte, razón por la cual esta Cartera ministerial es quien debe expedir el permiso temporal y transitorio objeto del presente proyecto de resolución y no el Centro de Logística y Transporte. Ahora bien, la facultad para conceder la autorización de la prestación del servicio público de transporte colectivo a las empresas autorizadas en los términos del artículo 1, le corresponde a la autoridad de transporte competente en su jurisdicción municipal, distrital o metropolitana, de conformidad con lo dispuesto en el
			2. Creo que se está confundiendo consistentemente la definición de capacidad transportadora con ocupación del vehículo.		x	Cuando el proyecto de resolución indica capacidad transportadora de PASAJEROS del vehículo, se refiere a lo que en términos de homologación de vehículos, en la ficha de homologación y en las instrucciones dadas para su diligenciamiento, técnicamente se denomina, "Capacidad de pasajeros del vehículo", que corresponde al número de personas, diferentes al conductor que pueden ser transportadas en el vehículo, de acuerdo a las dimensiones de su carrocería y tipo de servicio. Ahora bien, la aplicación de los protocolos de bioseguridad, trae como consecuencia el distanciamiento que debe mantenerse entre las personas, que esta "capacidad de pasajeros del vehículo" que aparece en la licencia de tránsito, deba reducirse en su ocupación, y por lo tanto hay menos sillas útiles y ofrecidas para el servicio, lo que obliga a tener mayor número de vehículos. En los anteriores términos damos respuesta a su observación.
			3. No está clara la definición de demanda insatisfecha, si es sobre una ruta o no, ni se tienen en cuenta las empresas de transporte público colectivo que aún funcionan en municipios con SITM		x	Lo primero que debe entenderse es que la medida que se busca otorgar obedece a una condición especial, por surgimiento de demandas ocasionales de servicio ante las medidas de bioseguridad que deben adoptarse para la prestación del servicio público (como la distancia entre pasajeros al interior del vehículo), en este sentido, el proyecto de resolución establece que se concede permiso especial y transitorio a las empresas habilitadas en las modalidades de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, y/o especial, para ser autorizadas por las autoridades de transporte competentes en su jurisdicción con fines de prestación del servicio público de transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros y/o transporte masivo de pasajeros en el radio de acción municipal, distrital y/o metropolitano. En concordancia, se dispone que la autorización corresponde a la autoridad de transporte competente en su jurisdicción municipal, distrital o metropolitana conceder la respectiva autorización para la prestación del servicio público de transporte colectivo en su jurisdicción, entendiendo que es de su competencia. No obstante lo anterior, para la autorización del servicio de transporte público colectivo y/o masivo le corresponde a esa autoridad de transporte determinar la demanda insatisfecha surgida por la reducción de la capacidad transportadora de pasajeros en los vehículos destinados al transporte colectivo de su jurisdicción, como consecuencia de la adopción de las medidas y protocolos de bioseguridad requeridos para prevenir y controlar la propagación de la pandemia del Coronavirus COVID-19. En consecuencia, conforme a las demandas insatisfechas que se generan y se determinen por parte de cada autoridad en su respectiva jurisdicción, la administración local, tiene la competencia para determinar las condiciones operativas, es decir rutas, horarios, recorridos y tarifas, entre otros, requeridos para la autorización de la prestación del servicio público colectivo. Por lo tanto, la demanda insatisfecha puede ser de rutas existentes, o por ejemplo a la necesidad de establecer nuevas rutas derivadas por la disminución de la capacidad de pasajeros que puedan transportarse en el transporte colectivo y/o masivo.
			4. Las actuales pólizas no cumplen con ese requisito.		x	El artículo 4 del proyecto de resolución establece precisamente la obligación de las empresas habilitadas en las modalidades de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera y especial, de modificar las pólizas de seguros que respalden la prestación del servicio público de transporte colectivo y/o masivo autorizada por la autoridad de transporte competente en su jurisdicción. Justamente el comentario responde al propósito del artículo.

**Fecha** 24 de abril de 2020

**Firma** Coordinadora Grupo de Regulación

**Proyectó:** Diana Milena González  
**Revisó:** Maria del Pilar Uribe - Coordinadora Grupo de Regulación