



| | |
|---------------------------------|---|
| Entidad originadora: | Ministerio de Transporte |
| Fecha (dd/mm/aa): | |
| Proyecto de Decreto/Resolución: | "Por el cual se sustituye el Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte" |

1. ANTECEDENTES Y RAZONES DE OPORTUNIDAD Y CONVENIENCIA QUE JUSTIFICAN SU EXPEDICIÓN

La promulgación de la Constitución Política de 1991 implicó un cambio en el enfoque de la intervención del Estado en la economía, lo cual fue materializado mediante la constitucionalización del modelo económico colombiano en el Título 12.

Así, de acuerdo con los artículos 333 y 334 de la Constitución Política, el rol del Estado ostenta una doble faceta, pues si bien respeta la libertad de la iniciativa privada e identifica a la empresa como base del desarrollo económico del país, conserva la dirección general de la economía con el propósito de mejorar la calidad de vida de los habitantes del territorio colombiano, asegurar la distribución equitativa de los recursos y conciliar los intereses de quienes despliegan la actividad empresarial con el interés general.

En consonancia con lo anterior, el artículo 365 de la Constitución Política estableció que los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado, que estarán sometidos al régimen jurídico fijado por la ley y que podrán ser prestados de manera directa o indirecta por este, por comunidades organizadas o por particulares. Adicionalmente, prescribió que, en todo caso, el Estado conservará la regulación, el control y la vigilancia de los mencionados servicios.

Al respecto, la Corte Constitucional señaló que "Los servicios públicos son el medio por el cual el Estado realiza los fines esenciales de servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios derechos y deberes constitucionales (CP art. 2). El sentido y razón de ser de los poderes constituidos es el servicio a la comunidad, la satisfacción de sus necesidades y la protección de los derechos individuales de sus miembros"¹.

Ahora bien, el Congreso de la República, en uso de la función establecida en el numeral 23 del artículo 150 de la Constitución Política de Colombia y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 365 de la misma, expidió las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996.

La Ley 105 de 1993 "Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones" consagró dentro de los principios rectores, el principio fundamental de la intervención del Estado en el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas, así mismo, prescribió como principio del transporte público el relativo al carácter de servicio público del mismo.

En relación con este último punto, la citada Ley indicó que la operación del transporte público estará bajo la regulación del Estado quien ejercerá los controles necesarios para su prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad. Igualmente, señaló que la regla general es su prestación por parte de particulares y que existirá un servicio básico accesible a todos los usuarios, así como un transporte de lujo, turístico y especial, que se permitirá de acuerdo con la normativa que regule la materia.

¹ Corte Constitucional, sentencia T-540 de 1992. Magistrado Ponente: Eduardo Cifuentes Muñoz.



Por otra parte, la Ley 336 de 1996 “por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte”, estableció en primera medida que, en todo caso, el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los citados artículos 333 y 334 de la Constitución Política de Colombia.

De acuerdo con lo anterior, la mencionada ley prescribió que el transporte gozará de especial protección del Estado y que, en ese sentido, estará sometido a las condiciones y beneficios que establezcan las disposiciones reguladoras en la materia. De igual manera, dispuso que como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares, lo cual implica la prelación del interés general sobre el particular, especialmente, en lo relativo a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, de acuerdo con los derechos y obligaciones señaladas en el reglamento de cada modo.

Referente a este último aspecto, de acuerdo con el artículo 1 de la citada ley, son modos de transporte público el aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre. A su vez, dentro del modo de transporte terrestre, existen diversas modalidades que buscan atender las necesidades y particularidades que pueden presentarse en la movilización de personas y cosas, por lo que para cada una de ellas existen una serie de condiciones que delimitan su rango de acción.

De esta manera, para satisfacer la demanda de usuarios que tienen una característica común y que requieren atención especial en la prestación del servicio de transporte, se estableció una reglamentación específica para atender sus necesidades particulares como por ejemplo, contar con un servicio de transporte sin sujeción a rutas ni horarios, condiciones superiores a las ofrecidas por el servicio básico, transporte expreso o adecuado a las características de los usuarios (turistas, estudiantes, empleados y que requieren servicios de salud), en condiciones de calidad, comodidad, accesibilidad y seguridad.

Por consiguiente, se creó la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor especial, la cual actualmente se encuentra reglamentada en el Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, modificado por el Decreto 431 de 2017. Allí se establecen las condiciones generales para la prestación de esta modalidad de transporte, con el objetivo de garantizar la prestación del servicio de manera eficiente, segura, oportuna y económica, mediante el establecimiento de una serie de requisitos de habilitación, condicionamientos para la contratación del servicio, requerimientos de los equipos, entre otros, y de conformidad con los principios rectores del servicio público de transporte como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada.

Pese a lo anterior, la implementación de la citada normativa ha generado diversas dificultades para los empresarios, propietarios y conductores, quienes son los actores principales en la dinámica de la prestación del servicio público de transporte especial. Esto motivó la realización de varias mesas de trabajo con los actores señalados para identificar las falencias y oportunidades de mejora de la regulación vigente.

La regulación vigente es considerada como una fuerte carga administrativa para las empresas que en la práctica no le garantiza al Estado un control efectivo sobre la operación en esta modalidad de transporte y que, en muchos casos, prevé requisitos excesivos para los interesados en prestar el servicio lo que incentiva la informalidad

Adicionalmente, ante el vertiginoso escalamiento del brote del Coronavirus COVID-19, hasta configurar una pandemia que representa actualmente una amenaza global a la salud pública, con afectaciones al sistema económico de magnitudes impredecibles e incalculables, específicamente, la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial en Colombia ha sufrido altos impactos



económicos, razón por la cual deben adoptarse medidas transitorias que permitan su recuperación económica, y al tiempo, renovación de la flota con la cual prestan el servicio.

En este punto y, de acuerdo con los antecedentes hasta ahora expuestos, la intervención del Estado en la economía busca su racionalización y promover la productividad y la competencia, así como el buen funcionamiento del mercado para lograr la satisfacción de las necesidades y el mejoramiento en la calidad de vida de los habitantes del territorio colombiano. Así mismo, en materia de servicios públicos, es un deber del Estado asegurar su prestación eficiente.

En ese orden de ideas, las problemáticas evidenciadas en la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor requieren la intervención del Estado, en este caso del Gobierno nacional, pues se determinó que existen aspectos esenciales en esa materia que solo pueden ser ajustados mediante la expedición de este Decreto, como pasará a ser sustentado.

En primer lugar y, se tiene como medida principal, el establecimiento de medidas transitorias favorables, en el marco de la reglamentación vigente, para los actores de esta modalidad que sufrieron un fuerte impacto económico a raíz de la pandemia originada por el Coronavirus COVID-19 y de las consecuentes medidas sanitarias que se establecieron para prevenir, controlar y mitigar los efectos de la misma.

Es por esto que para la expedición del Decreto y como razones de oportunidad y conveniencia, se tuvieron en cuenta algunas de las propuestas formuladas por los actores de esta modalidad en las citadas mesas de trabajo, con el propósito de adaptar la reglamentación a sus necesidades y a la realidad de las dinámicas de funcionamiento y operación de este servicio público de transporte. Igualmente, se pretende mejorar la calidad del servicio, fomentar la libre competencia, desarrollo de la iniciativa privada en el sector y especialmente la reactivación económica de los actores de la modalidad que se vieron mayormente afectados con ocasión de la crisis generada por la pandemia del Coronavirus COVID-19.

De acuerdo con lo anterior, se hace necesario generar acciones para otorgar alivios a los actores de la modalidad y condiciones de reactivación del servicio después de la pandemia. Así, con la finalidad de visibilizar la conveniencia, oportunidad y alcance de la expedición de este Decreto, a continuación, se hará referencia a las principales medidas adoptadas en el mismo que en términos generales propenden por la recuperación económica de la modalidad y la reactivación del servicio:

A. Ampliación del término de tiempo de uso por dos (2) años adicionales para vehículos matriculados con anterioridad a la declaratoria de emergencia sanitaria por el Ministerio de Salud y Protección Social como consecuencia de la pandemia ocasionada por el Coronavirus COVID-19. El mencionado término adicional tuvo en cuenta un (1) año como cese de la actividad de transporte y un (1) año de reactivación económica; lo anterior, si se tiene en cuenta que los vehículos de la modalidad no han sido utilizados en su máxima capacidad en atención a las condiciones de restricción de movilidad, la situación económica actual del país y el escalonado retorno a la normalidad de diferentes sectores de la economía de los cuales depende directamente el transporte especial, como son los sectores educativo, turismo y empresarial.

Igualmente, las referidas situaciones implican que los vehículos no han operado ni operarán al menos en un tiempo razonable en condiciones típicas, lo cual a su vez deriva en un menor desgaste para los mismos y la reducción del riesgo de seguridad con la concesión de ese plazo adicional.

B. Plazo adicional de doce (12) meses para las empresas habilitadas que durante el término que dure cualquier emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social con ocasión



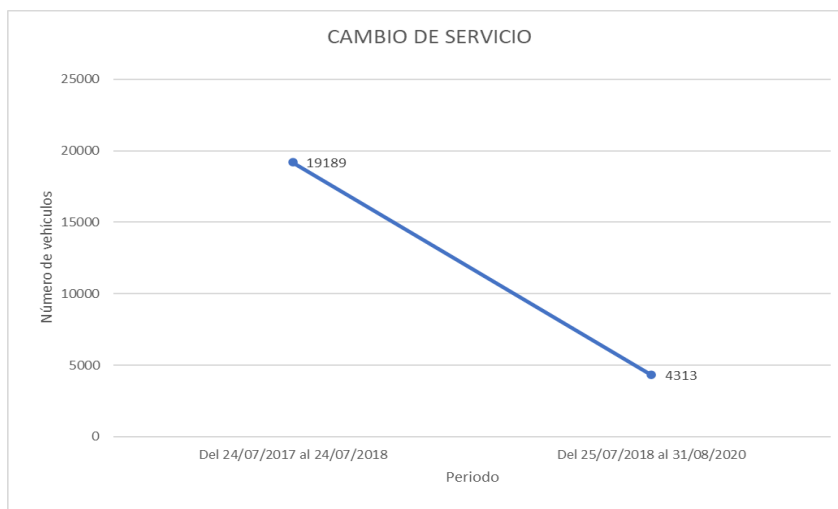
de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, se les venza el término para la implementación y obtención de los certificados en el Sistema de Gestión de Calidad y Sistema de Gestión de Seguridad y Salud Ocupacional (OHSAS 18001).

- C. Redefinición de la figura de cambio de servicio, la cual ayudará a generar alivio económico para los propietarios de vehículos de la modalidad que podrán comercializarlos y retirarse del negocio sin afectar en mayor medida su patrimonio.

Para tal efecto, se tiene que con la última medida de cambio de servicio vigente señalada en el artículo 2.2.1.6.15.4 del Decreto 1079 de 2015 se establece una regla general para este procedimiento dirigida a los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial clase automóvil, campero o camioneta de no más de nueve pasajeros, incluido el conductor, siempre que el año modelo no sea de una antigüedad superior a cinco años.

A su vez en el párrafo transitorio del mismo artículo modificado por el Decreto 1305 de 2017, se permitió como medida excepcional que por el término de 1 año los vehículos de las mismas características sin importar el año modelo, ni el año de su matrícula pudieran hacer cambio de servicio de público a particular. La vigencia de esta medida inició el día 24 de julio de 2017.

De acuerdo con lo anterior, revisadas las cifras de vehículos que realizaron el cambio de servicio público a particular suministradas por el RUNT, entre el 24 de julio de 2017 y el 24 de julio de 2018, 19.189 vehículos adelantaron este trámite, mientras que entre el 25 de julio hasta el 31 de agosto de 2020 solo 4.313 vehículos realizaron el cambio, presentándose una disminución del 77.5%.



Fuente: Elaboración propia con base en cifras del RUNT

De lo anterior, se puede reflejar un alto volumen de cambios de servicios realizados entre el 24 de julio de 2017 y el 24 de julio de 2018, periodo en el cual se encontraba la vigente la transición para vehículos cuya antigüedad superara los 5 años de edad o de matrícula.

² Fecha de expedición y entrada en vigencia de la reglamentación del procedimiento de cambio de servicio para la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial contenido en la Resolución 2661 de 2017 “por la cual se modifican los artículos 4°, 8° y 12 y se adiciona un Capítulo a la Resolución 12379 de 2012, modificada por las Resoluciones 5748 de 2016, 2501 de 2015, 3798 y 3405 de 2013.”



Lo anterior, se debe a que la demanda para los modelos de más de 5 años disminuye considerablemente, en la medida en que tienen más tiempo de uso, y gran parte de los usuarios al momento de contratar este servicio exigen vehículos de modelos más recientes. Esto nos lleva a replantear la medida enfocándola para vehículos con una antigüedad superior a 5 años, donde tiene un impacto favorable para la modalidad, generando una opción para los propietarios que deseen renovar su parque automotor o que deseen retirarse del servicio.

Vale la pena resaltar que esta medida además permite generar un equilibrio entre los vehículos que ingresan nuevos a la modalidad y los que se retiran por cambio de servicio para evitar la sobreoferta en la prestación del servicio, renovando el parque automotor y la edad de los equipos.

- D. Establecimiento de nuevos aspectos en los contratos de transporte especial, con la finalidad de ampliar el rango de oportunidades en la prestación del servicio para los actores y el acceso a los usuarios, en atención a la naturaleza de esta modalidad, como una medida de reactivación económica y de generación de nuevas formas de demanda para los prestadores del servicio.
- E. Eliminación de requisitos innecesarios para la habilitación de empresas nuevas, junto con el establecimiento de condiciones especiales en el momento de su habilitación con el propósito de mejorar la prestación del servicio, así como el equilibrio con los antiguos actores de la modalidad.

Para tal efecto se tiene en cuenta que según las cifras aportadas por el Registro Único Nacional de Tránsito -RUNT, con corte al 30 de agosto de 2020 existen 1729 empresas habilitadas en la modalidad, distribuidas de la siguiente manera por Direcciones Territoriales.

| DIRECCIÓN TERRITORIAL | NO. DE EMPRESAS HABILITADAS |
|-----------------------|-----------------------------|
| Antioquia | 190 |
| Atlántico | 85 |
| Bolívar | 118 |
| Boyacá | 98 |
| Caldas | 21 |
| Cauca | 12 |
| Cesar | 69 |
| Córdoba | 34 |
| Cundinamarca | 457 |
| Guajira | 33 |
| Huila | 38 |
| Magdalena | 98 |
| Meta | 88 |
| Nariño | 43 |
| Norte De Santander | 59 |

Fuente: Elaboración propia con base en información del RUNT.

Ahora bien, el total de variaciones en el de acuerdo con las reglamentarias de la modalidad.

| | |
|----------------------|-------------|
| Santander | 63 |
| Tolima | 35 |
| Valle | 151 |
| TOTAL GENERAL | 1729 |

tomando como referencia empresas se analizan las número de las mismas, modificaciones

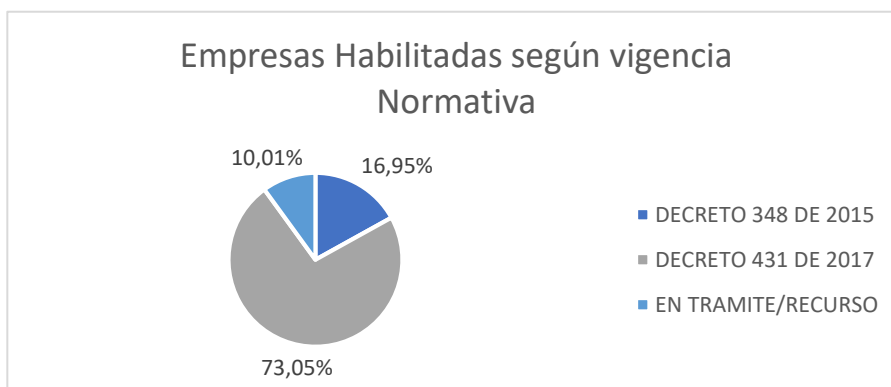


Para tal efecto, se tiene en cuenta lo señalado en el artículo 2.2.1.6.14.1 del Decreto 1079 de 2015, que establece para las empresas habilitadas antes del 25 de febrero de 2015 tendrán un plazo hasta el 25 de febrero de 2018, para acreditar los nuevos requisitos de habilitación señalados en el Decreto 431 de 2017.

Esto nos permite hacer una distinción de las empresas así: i) empresas habilitadas antes del 25 de febrero de 2015 que debieron dar cumplimiento a los requisitos señalados en el Decreto 431 de 2017 para mantener la habilitación otorgada en vigencia de normas anteriores⁴ y ii) empresas habilitadas a partir del 25 de febrero de 2015 en vigencia del Decreto 348 de 2015 o del Decreto 431 de 2017.

Del total de empresas habilitadas actualmente, 1434 que venían habilitadas antes del 25 de febrero de 2015 presentaron los nuevos requisitos señalados en el Decreto 431 de 2017. De las cuales, 1261 fueron avaladas y ya cuentan con una nueva Resolución de habilitación y 173 se encuentran en trámite o recursos.

Por su parte, del total de 1729 empresas habilitadas a la fecha, 293 obtuvieron la habilitación por primera vez con posterioridad al 25 de febrero de 2015 en vigencia del Decreto 348 de 2015 compilado en el Decreto 1079 de 2015.



Fuente: Elaboración propia con base en información del RUNT.

Por lo anterior, las medidas referentes a la habilitación de empresas buscan brindar mayor seguridad jurídica a las empresas que se encuentran habilitadas en la modalidad y a las nuevas que se habiliten, con la finalidad de que todas operen de forma eficiente, eficaz y oportuna garantizando el servicio en condiciones de libertad de acceso, calidad, seguridad y comodidad para los usuarios.

- F. Fortalecimiento de la normatividad para contar con el Sistema de Información de Transporte Especial, el cual permitirá agilizar el flujo de información, ejercer controles necesarios para garantizar la calidad en la prestación del servicio, así como la virtualización de algunos trámites en la modalidad como el Formato Único de Extracto de Contrato- FUEC.

³ El Decreto 431 del 14 de marzo de 2017, modificó el capítulo 6, título 1, parte, 2 del libro 2 del Decreto 1079 del 26 de mayo de 2015 Único Reglamentario del Sector Transporte.

⁴ Decreto 174 de 2001.

⁵ El Decreto 348 del 25 de febrero de 2015, fue Compilado en el capítulo 6, título 1, parte, 2 del libro 2 del Decreto 1079 del 26 de mayo de 2015 Único Reglamentario del Sector Transporte.



Esta herramienta permitirá, entre otros aspectos: i) contar con información precisa de las condiciones de oferta y demanda de la modalidad; ii) evidenciar las necesidades de ajustes en la capacidad transportadora; iii) determinar las condiciones de operación; iv) facilitar el control a la ilegalidad e informalidad por parte de las autoridades de transporte y tránsito y v) contar con la información necesaria para la toma de decisiones que impactan directamente al servicio público de transporte terrestre automotor especial.

- G. Disposición de formas alternas de acreditación del porcentaje mínimo de conformación del parque automotor por parte de las empresas como son, el leasing financiero, operativo y el renting, con el objetivo de flexibilizar la materia, de acuerdo con las dinámicas del mercado, y facilitar la continuidad en la prestación del servicio.
- H. Adopción de disposiciones normativas claras en lo relativo a la capacidad transportadora, con la finalidad de incentivar la prestación del servicio en condiciones de igualdad para los actores interesados y el uso racional del parque automotor vinculado de acuerdo con los contratos celebrados para la prestación del servicio. Igualmente, en esta materia, se precisó lo referente al procedimiento para la obtención del concepto de sustentabilidad financiera para la fijación, modificación o incremento de esa capacidad.
- I. Supresión de la obligatoriedad de cumplir con la norma técnica sectorial NTS AV - 009 “Calidad en la prestación del servicio de transporte turístico terrestre automotor.”
- J. Reestructuración de los procedimientos de desvinculación de equipos, con el propósito de lograr claridad para la correcta aplicación de las disposiciones respectivas y un equilibrio entre las empresas, propietarios y conductores.
- K. Posibilidad de ingreso de tipologías vehiculares restringidas⁶, con el objeto de dotar de herramientas a los actores para renovar el parque automotor y asegurar la prestación del servicio en condiciones de calidad, seguridad y comodidad.
- L. Ampliación del marco de acción de las empresas de transporte especial en materia de convenios de colaboración empresarial, a través del incremento del porcentaje de vehículos que pueden ser objeto de estos, e inclusión de la posibilidad de celebrar contrato de transporte especial con el representante de un grupo de estudiantes universitarios mayores de edad y con personas naturales que requieran atender un servicio de salud.
- M. Referencia a la aplicación de la Ley de 2024 de 2020 “Ley de pagos en plazos justos” para los contratos de transporte especial.

Adicional a todo lo anteriormente expuesto, se identificaron como falencias de la reglamentación vigente en esta materia, la ambigüedad en la redacción y la dispersión de sus disposiciones normativas, así como

⁶ El Decreto 1079 de 2015, en su artículo 2.2.1.6.14.5 establece la prohibición de ingreso de vehículos clase automóvil, campero, camioneta y microbús, destinados a la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, por un período de un (1) año o hasta tanto el Ministerio de Transporte adelante un estudio de oferta y demanda que determine las necesidades de incremento de esta clase de vehículos.



la existencia de contradicciones entre ellas. De esta manera, se pudo establecer que la mencionada reglamentación no tiene un orden lógico que permita a los actores la comprensión a cabalidad del marco jurídico que regula su actividad económica, lo cual también impacta negativamente en las autoridades encargadas de su interpretación y aplicación, motivo por el cual en diversas oportunidades el Ministerio de Transporte ha tenido que expedir circulares que den alcance a esa reglamentación.

Teniendo en cuenta este panorama, la expedición de este Decreto es oportuna y conveniente en la medida en que permitirá otorgar seguridad jurídica al sector y, por esta razón, la alternativa planteada es la sustitución del Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015 pues solo de esta manera se puede lograr orden, claridad y coherencia en la reglamentación con el propósito de facilitar su correcto entendimiento y aplicación.

En ese orden de ideas y, ante la multiplicidad de aspectos por mejorar, la reglamentación propuesta adopta medidas importantes que pretenden brindar un apoyo económico al sector, incentivar la formalidad en la prestación del servicio de transporte en esta modalidad mediante el establecimiento de reglas claras y equilibradas que atiendan a las necesidades de todos los actores interesados y que amplíen y faciliten, bajo el entendimiento de la dinámica del mercado, su participación efectiva en condiciones de igualdad. Por ello, adicional a las medidas anteriormente enunciadas, se adecuaron otros aspectos importantes, los cuales se señalan a continuación:

- A. Inclusión de la obligatoriedad de la garantía en la operación de condiciones a favor de los usuarios, como calidad y comodidad.
- B. Creación de la obligación referente a que en los actos administrativos de habilitación debe incluirse una “condición resolutoria tácita” supeditada al cumplimiento de plazos para la fijación de capacidad transportadora y uso de la misma, con el objetivo de generar seriedad en la modalidad y un equilibrio entre sus actores.
- C. Redefinición del momento a partir del cual se contabiliza el tiempo de uso de los vehículos de la modalidad, con el fin de generar mayor claridad en su interpretación y aplicación, de esta manera, ahora será contado a partir del 31 de diciembre del año modelo del vehículo.
- D. Precisión de algunas disposiciones en materia de transporte de personas con discapacidad y/o movilidad reducida, con el propósito de aclarar el rango de acción de las empresas frente estas personas.
- E. Eliminación de la restricción de tipologías de vehículos que pueden realizar el cambio de la modalidad al servicio público de transporte terrestre automotor mixto, así como la disposición de un término máximo para que los vehículos puedan efectuar ese cambio, con el propósito de generar las condiciones de calidad y seguridad en la prestación del servicio.
- F. Unificación de requisitos para la expedición y renovación de la tarjeta de operación, con el objetivo de generar claridad en su interpretación y aplicación, así como la precisión del procedimiento para la expedición del duplicado de la misma.
- G. Precisión de los contenidos mínimos del contrato de transporte especial.

I La expedición de este Decreto pretende modernizar el régimen jurídico aplicable en el servicio público de transporte especial, a través del establecimiento de disposiciones ordenadas, claras y coherentes que



atiendan a la realidad de esta modalidad y maximicen los beneficios y oportunidades de todos sus actores.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 3 y el numeral 8 del artículo 8 de la Ley 1437 de 2011 y el artículo 2.1.2.1.14. del Decreto 1081 de 2015 "Por medio del cual se expide el Decreto Reglamentario Único del Sector Presidencia de la República", el presente Decreto fue publicado en el sitio web del Ministerio de Transporte durante el período comprendido entre el xx de xx de xx y el xx de xx de xx, con el fin de recibir opiniones, sugerencias o propuestas alternativas por parte de los ciudadanos y grupos de interés.

2. AMBITO DE APLICACIÓN Y SUJETOS A QUIENES VA DIRIGIDO

El Decreto reglamenta la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial el cual tiene un radio de acción en todo el territorio nacional.

Este Decreto va dirigido a todas las empresas interesadas y habilitadas para la prestación de esta modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor y a los propietarios, conductores y usuarios de la misma.

De igual manera, sus disposiciones van dirigidas a las autoridades de transporte, así como a las autoridades de tránsito, inspección, vigilancia y control competentes en la materia, quienes deberán velar por su cumplida y correcta aplicación.

3. VIABILIDAD JURÍDICA

3.1. Análisis de las normas que otorgan la competencia para la expedición del proyecto normativo

En primer lugar, el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política de Colombia establece que corresponde al presidente de la República ejercer la potestad reglamentaria, mediante la expedición de los decretos, resoluciones y órdenes necesarios para la cumplida ejecución de las leyes.

De esta manera, el literal b) del artículo 2 y el numeral 2 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993 "Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones" establecen que corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas, para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad, incluyendo además, la posibilidad de que se regule el transporte turístico y especial, que no compitan deslealmente con el sistema básico.

A su vez, el numeral 2 del artículo 3 de la misma ley, establece que existirá un servicio básico de transporte accesible a todos los usuarios y que se permitirán de acuerdo con la regulación o normatividad el transporte de lujo, turísticos y especiales, que no compitan deslealmente con el sistema básico.

Además, el numeral 6 del artículo 3 de la citada ley, determina que el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte o sus organismos adscritos reglamentará las condiciones de carácter técnico u operativo para la prestación del servicio.



Por otra parte, el artículo 4 de la Ley 336 de 1996 “Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte” prescribe que el transporte gozará de especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares.

Igualmente, el artículo 5 de la misma ley le otorga la calidad de servicio público esencial al transporte, lo cual implica que se encuentra sometido a la regulación del Estado para garantizar la prestación del servicio y la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo.

Puntualmente, el artículo 6 de la citada Ley prescribe que la actividad transportadora se realizará de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes basadas en los reglamentos del Gobierno nacional.

A su turno, el artículo 11 de la Ley 336 de 1996 indica que las empresas interesadas en prestar el servicio público de transporte deberán solicitar y obtener habilitación para operar, así mismo, señala que esta se entiende como la autorización expedida por la autoridad competente en cada modo de transporte para prestar el servicio y, de igual manera, indica que el Gobierno nacional fijará las condiciones en materia de organización y capacidad económica y técnica, así como los requisitos para su otorgamiento.

Para finalizar, el artículo 65 de la misma norma dispone que el Gobierno nacional expedirá los reglamentos correspondientes con la finalidad de armonizar los elementos que intervienen en la contratación y prestación del servicio público de transporte para evitar la competencia desleal y promover la racionalización del mercado de transporte.

3.2. Vigencia de la ley o norma reglamentada o desarrollada

Las normas señaladas en el anterior numeral, las cuales son reglamentadas mediante este proyecto de Decreto, se encuentran vigentes.

3.3. Disposiciones derogadas, subrogadas, modificadas, adicionadas o sustituidas

El proyecto de Decreto sustituye el Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte

3.4 Revisión y análisis de la jurisprudencia que tenga impacto o sea relevante para la expedición del proyecto normativo (órganos de cierre de cada jurisdicción)

Resulta importante destacar que el Consejo de Estado ha señalado que no puede considerarse que el otorgamiento de licencias para operar el servicio público de transporte genere derechos adquiridos a favor de los operadores del mismo, pues se trata de derechos temporales que se encuentran sujetos a modificaciones derivadas de la regulación legal y reglamentaria las cuales propenden por los derechos e intereses de la comunidad de acuerdo con los principios fundantes y fines esenciales del Estado.⁷

Por su parte, la Honorable Corte Constitucional ha explicado que el transporte es una actividad en la que resulta comprometido el interés general, por lo que el derecho otorgado es precario y temporal y, por

⁷ Consejo de Estado. Sala Plena de lo Contencioso Administrativo. Sección Primera. Sentencia del 14 de mayo de 2015. Expediente 00044-2008. C.P. Marco Antonio Velilla Moreno.



tanto, puede resultar afectado en cuanto a su ejecución, o bien por determinaciones de la administración dirigidas a la optimización del servicio, o bien por normas posteriores de carácter legal o reglamentario, también dictadas por motivos de utilidad pública o de interés general.

Por tanto, al encontrarse comprometidos derechos constitucionales fundamentales como la vida y la integridad personal de los usuarios y, en general, el interés público, la autorización inicial de los organismos estatales de control no puede ser inmodificable y el Estado se encuentra más que facultado, obligado a actualizar, cuando las circunstancias así lo exijan, las condiciones de operación del servicio⁸.

3.5 Circunstancias jurídicas adicionales

No se advierte circunstancia jurídica que pueda considerarse relevante para la expedición del Decreto.

4. IMPACTO ECONÓMICO

La expedición del Decreto no tendrá impacto económico alguno, en la medida en que no tiene por objeto ni como efecto la alteración sustancial de los procesos que actualmente se surten ante las autoridades competentes para la habilitación de las empresas de transporte especial, así como para los procedimientos que estas requieren desarrollar durante la prestación de este servicio público.

De esta manera, no se generará erogación económica y todas las actividades previstas en la regulación se seguirán desarrollando en el marco de la estructura administrativa y financiera con la cual funcionan las autoridades competentes en esta materia.

5. VIABILIDAD O DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL

No se requiere viabilidad o disponibilidad presupuestal, en tanto no se necesitará erogación económica adicional alguna para las autoridades que tienen competencia en materia de servicio público de transporte especial. Así, todas las actividades que deban realizarse al interior de cada una de ellas tendrán en cuenta los insumos ya existentes para el ejercicio de las funciones a su cargo, de acuerdo con la estructura administrativa y financiera que cada una tiene actualmente.

6. IMPACTO MEDIOAMBIENTAL O SOBRE EL PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN

La norma a expedir no genera impacto medioambiental o sobre el patrimonio cultural de la Nación.

7. ESTUDIOS TÉCNICOS QUE SUSTENTEN EL PROYECTO NORMATIVO

Para sustentar la medida de extensión de tiempo de uso se elaboró estudio técnico basado en experiencias internacionales, donde se utilizó esta figura como medida para mitigar los menores ingresos y mayores costos de explotación que la emergencia sanitaria generó en los prestadores del servicio de transporte.

⁸ Corte Constitucional. Demanda de inconstitucionalidad contra el artículo 11 (parcial) de la Ley 336 de 1996. Sentencia C-043 de 1998. Expediente D-1754. M.P. Dr. Vladimiro Naranjo Mesa



El futuro
es de todos

Gobierno
de Colombia

FORMATO MEMORIA JUSTIFICATIVA

ANEXOS:

| | |
|---|---|
| Certificación de cumplimiento de requisitos de consulta, publicidad y de incorporación en la agenda regulatoria <i>(Firmada por el servidor público competente –entidad originadora)</i> | X |
| Concepto(s) de Ministerio de Comercio, Industria y Turismo <i>(Cuando se trate de un proyecto de reglamento técnico o de procedimientos de evaluación de conformidad)</i> | |
| Informe de observaciones y respuestas <i>(Análisis del informe con la evaluación de las observaciones de los ciudadanos y grupos de interés sobre el proyecto normativo)</i> | X |
| Concepto de Abogacía de la Competencia de la Superintendencia de Industria y Comercio <i>(Cuando los proyectos normativos tengan incidencia en la libre competencia de los mercados)</i> | X |
| Concepto de aprobación nuevos trámites del Departamento Administrativo de la Función Pública <i>(Cuando el proyecto normativo adopte o modifique un trámite)</i> | X |
| Otro <i>(Cualquier otro aspecto que la entidad originadora de la norma considere relevante o de importancia)</i> | X |

Aprobó:

CARMEN LIGIA VALDERRAMA ROJAS

Viceministra de Transporte

PABLO AUGUSTO ALFONSO CARRILLO

Jefe de la Oficina Asesora Jurídica

Ministerio de Transporte

Revisó: María del Rosario Oviedo Rojas - Asesora Viceministra de Transporte.

María del Pilar Uribe Pontón - Coordinadora Grupo de Regulación.

Proyectó: Angélica María Yance Díaz - Abogada Grupo de Regulación.

Angie Marcela Rincón Jiménez - Abogada Viceministerio de Transporte.