



El futuro
es de todos

Gobierno
de Colombia

Publicidad e informe de observaciones y respuestas de los proyectos específicos de regulación

En cumplimiento del Decreto 1081 de 2015 artículo 2.1.2.1.14. Publicidad e informe de observaciones y respuestas de los proyectos específicos de regulación expedidos con firma del presidente de la República

Datos básicos					
Nombre de la entidad		MINISTERIO DE TRANSPORTE			
Responsable del proceso		CARMEN LIGIA VALDERRAMA ROJAS- VICEMINISTRA DE TRANSPORTE			
Nombre del proyecto de regulación		POR EL CUAL SE MODIFICA Y ADICIONA EL CAPÍTULO 6 DEL TÍTULO 1 DE LA PARTE 2 DEL LIBRO 2 DEL DECRETO 1079 DE 2015, ÚNICO REGLAMENTARIO DEL SECTOR TRANSPORTE			
Objetivo del proyecto de regulación		MODIFICACIÓN DE ALGUNAS DISPOSICIONES CONTENIDAS EN EL CAPÍTULO 6 DEL TÍTULO 1 DE LA PARTE 2 DEL LIBRO 2 DEL DECRETO 1079 DE 2015, ÚNICO REGLAMENTARIO DEL SECTOR TRANSPORTE, RELATIVO A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL; ASÍ COMO LA ADICIÓN DE DISPOSICIONES TRANSITORIAS, PARA GENERAR HERRAMIENTAS QUE PERMITAN A TODOS LOS ACTORES DE ESTA MODALIDAD DE TRANSPORTE MITIGAR LOS EFECTOS NEGATIVOS GENERADOS POR LA PANDEMIA DEL CORONAVIRUS COVID-19 Y FACILITAR SU REACTIVACIÓN ECONÓMICA.			
Fecha de publicación del informe					
Descripción de la consulta					
Tiempo total de duración de la consulta:		QUINCE (15) DÍAS CALENDARIO			
Fecha de inicio		10 DE FEBRERO DE 2021			
Fecha de finalización		25 DE FEBRERO DE 2021			
Enlace donde estuvo la consulta pública		https://mintransporte.gov.co/publicaciones/9182/proyectos-actos-administrativos/#			
Canales o medios dispuestos para la difusión del proyecto		PÁGINA WEB OFICIAL DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE: www.mintransporte.gov.co			
Canales o medios dispuestos para la recepción de comentarios		CORREO ELECTRÓNICO: jcelly@mintransporte.gov.co			
Resultados de la consulta					
Número de Total de participantes		304			
Número total de comentarios recibidos		439			
Número de comentarios aceptados		8	%	1,8%	
Número de comentarios no aceptadas		431	%	98,2%	
Número total de artículos del proyecto		16			
Número total de artículos del proyecto con comentarios		14	%	88%	
Número total de artículos del proyecto modificados		5	%	36%	
Consolidado de observaciones y respuestas					
No.	Fecha de recepción	Remitente	Observación recibida	Estado	Consideración desde entidad
1	11/02/2021	John Forero	1) Se amplíe la capacidad de 9 a 20 pasajeros (mínimo) para aquellos vehículos que cumplan con los requisitos y quieran pasar de público a particular.	NO ACEPTADA	Frente a esta observación, se destaca que la limitación de los vehículos que pueden ser objeto de cambio de servicio de acuerdo con el número de pasajeros, es una medida que propende por evitar el escalamiento de la informalidad en el servicio público de transporte y facilitar el control por parte de las autoridades competentes, pues vehículos de esas capacidades usualmente no obedecen a necesidades particulares de movilización. No obstante, se informa que el proyecto de decreto en el artículo 10 establece la opción de realizar el cambio de modalidad al servicio público de transporte terrestre automotor mixto siempre y cuando el año modelo no sea de una antigüedad superior a diez (10) años.
2	11/02/2021	John Forero	2) Se incluya en este decreto el cambio o modificación de la forma que hasta este momento se adquieren las pólizas RCC Y RCE, ya que esta forma en que se compran estas pólizas hoy en día por parte de las empresas se prestado para poner sobre costos a las mismas y para que a los propietarios nos salgan a un valor más alto del que realmente tienen en las aseguradoras, se presta para que EN ALGUNAS EMPRESAS TRANSPORTADORAS hagan negocio y apliquen medidas a su conveniencia y de alguna forma des favorecen a los transportadores y/o dueños de los vehículos que finalmente somos quienes las pagamos al precio que nos digan.	NO ACEPTADA	Respecto de esta observación, se destaca que no puede hacerse una modificación en tal sentido, en atención a que la disposición que hace referencia al deber de tomar el seguro por parte de la empresa es de rango legal, esto es, el artículo 994 del Código de Comercio, que establece que "el transportador deberá tomar por cuenta propia o por cuenta del pasajero o del propietario de la carga, un seguro que cubra a las personas y las cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte". Lo anterior en concordancia con la Ley 336 de 1996 que refiere que el servicio público será prestado por la empresa habilitada para operar quien adquiere la calidad de "transportador". De esta manera, a nivel reglamentario no se puede realizar el ajuste señalado pues se desbordaría la postestad reglamentaria en cabeza del presidente de la República. Igualmente, se destaca que la empresa es directamente la responsable de la actividad de transporte de tal manera que es ella quien debe tener el control del aseguramiento de los equipos propios y vinculados, lo cual se desprende, entre otros, del vigente artículo 2.2.1.6.8.13. del Decreto 1079 de 2015 que dispone que las empresas deberán administrar, mantener en perfecto estado y controlar la operación de los vehículos propios o de terceros y de los que presten el servicio.

3	11/02/2021	Teddy Arjona Vargas	¿Quisiera saber porque no es posible que los vehículos de 19 pasajeros de servicio de pasajeros terrestre especial pásen a ser de uso particular?	NO ACEPTADA	Frente a esta observación, se destaca que la limitación de los vehículos que pueden ser objeto de cambio de servicio de acuerdo con el número de pasajeros, es una medida que propende por evitar el escalamiento de la informalidad en el servicio público de transporte y facilitar el control por parte de las autoridades competentes, pues vehículos de esas capacidades usualmente no obedecen a necesidades particulares de movilización. No obstante, se informa que el proyecto de decreto en el artículo 10 establece la opción de realizar el cambio de modalidad al servicio público de transporte terrestre automotor mixto siempre y cuando el año modelo no sea de una antigüedad superior a diez (10) años.
4	11/02/2021	Edwin Triviño Morales	Deberían quitar la tarjeta de operación y poder cambiar de servicio especial a particular los vehículos de 19 pasajeros sin importar el modelo para salvar nuestro capital	NO ACEPTADA	Frente a esta observación, se destaca que la limitación de los vehículos que pueden ser objeto de cambio de servicio de acuerdo con el número de pasajeros, es una medida que propende por evitar el escalamiento de la informalidad en el servicio público de transporte y facilitar el control por parte de las autoridades competentes, pues vehículos de esas capacidades usualmente no obedecen a necesidades particulares de movilización. Igualmente, el documento de transporte denominado "tarjeta de operación" resulta esencial para la labor de control del parque automotor de la modalidad, así como de su operación, para efectos de identificar a la empresa que pertenece, la modalidad de transporte para la cual está autorizado, entre otros elementos esenciales para operar este servicio público. No obstante, se informa que el proyecto de decreto en el artículo 10 establece la opción de realizar el cambio de modalidad al servicio público de transporte terrestre automotor mixto siempre y cuando el año modelo no sea de una antigüedad superior a diez (10) años.
5	11/02/2021	Aurelio Peralta	Teniendo en cuenta que mi camioneta no ha tenido trabajo desde el 23 de marzo de 2020 y si he tenido que pagar a la empresa todos los gastos que estás exigen solicito la autorización para que se pueda pasar a placa amarilla camioneta Daihatsu Terios modelo 2013 placas TDS744.	NO ACEPTADA	Frente a esta observación, se indica que en el proyecto de decreto ya consagra esta medida. Se decidió modificar la regla general de cambio de servicio a particular con el propósito principal de generar seriedad en la modalidad, de esta manera, se pretende que quienes deseen ingresar sus vehículos al transporte especial conozcan muy bien las dinámicas del mismo. Igualmente, con esta redefiniciónse permite que vehículos de mayor antigüedad en el servicio adelanten este trámite para generar un equilibrio entre los vehículos que ingresan nuevos a la modalidad y los que se retiran por cambio de servicio, evitando así la sobreoferta en la prestación del mismo, renovando el parque automotor y la edad de los equipos. Igualmente, es una opción para la salida a los vehículos que no desean continuar en la modalidad, ayuda a aliviar las cargas económicas del sector y posibilita la recuperación parcial de la inversión. Se incluyó un párrafo transitorio que permite el cambio al servicio particular, sin importar el tiempo de permanencia en la modalidad, durante un año contado a partir de su reglamentación, a los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial clase automóvil, campero o camioneta de no más de (9) nueve pasajeros, incluido el conductor
6	11/02/2021	John Jairo Wilches	Reforma servicio especial, revisión tecnomecanica, bimensual o anual, pero no ambas.	NO ACEPTADA	Al respecto, se destaca que la seguridad es prioridad en el sector, por esta razón, todas las revisiones y mantenimientos necesarios para garantizar la calidad de los equipos y la seguridad de los usuarios que prestan el servicio se mantendrán, se debe recordar que se trata de vehículos que prestan un servicio público por lo que sus exigencias técnicas deben ser mayores. Adicionalmente, la revisión tecnomecánica es una obligación prescrita en la Ley 769 de 2002, de tal manera que a través del presente proyecto de reglamentación no puede ser suprimida pues se desbordaría la potestad reglamentaria.

7	11/02/2021	Jhon Pedraza Velasquez	Solicitamos a ustedes , nos ayuden para que nos vuelvan a tener en cuenta y poder realizar el cambio de servicio de nuestros vehiculos, ya que con esta situacion tan fuerte para nuestro negocio, estamos desde unas semanas antes de la pandemia parados y pagando le a las empresas todo lo q nos exigen y ala fecha los vehiculos parados sin obtener ningún ingreso, aparte endeudados con ellos por que no nos rebajan ni ayudan en nada pues ellos no nos dan trabajo para estos vehiculos , y estamos ya desesperados por eso solicitamos ayuda en este tema , ya que de esto dependiamos con nuestras familias. Sea pasado un proyecto y solicitudes para que por favor nos colaboren con esto .	NO ACEPTADA	Frente a esta observación, se destaca que, en efecto que ya el artículo 15 del proyecto de decreto prevé una nueva transición para que los vehículos que no desean continuar en la modalidad, sin importar su tiempo de permanencia en esta, puedan realizar el cambio de servicio a particular, lo cual ayuda a aliviar las cargas económicas del sector y posibilita la recuperación parcial de la inversión. Adicionalmente, se destaca que se decidió modificar la regla de cambio de servicio con el propósito principal de generar seriedad en la modalidad; de esta manera, se pretende que quienes deseen ingresar sus vehículos al transporte especial conozcan muy bien las dinámicas del mismo y, adicionalmente, que vehículos de mayor antigüedad en el servicio adelanten este trámite para generar un equilibrio entre los equipos que ingresan nuevos a la modalidad y los que se retiran, evitando la sobreoferta en la prestación del mismo y renovando el parque automotor y la edad de los equipos
8	13/02/2021	Winner Moreno	1. Que den posibilidad de pasar los vehiculos de servicio publico a particular después 7 años de uso por motivo que uno como propietario saca el vehiculo para pagar a 5 años y al momento de pagarlo ya las empresas o los contratistas nos están diciendo que los vehiculos no cumplen por modelo para licitar	NO ACEPTADA	Frente a esta observación, se destaca que ya el artículo 15 del proyecto de decreto prevé una nueva transición para que los vehículos que no desean continuar en la modalidad, sin importar su tiempo de permanencia en esta, puedan realizar el cambio de servicio a particular, lo cual ayuda a aliviar las cargas económicas del sector y posibilita la recuperación parcial de la inversión. Adicionalmente, se destaca que se decidió modificar la regla de cambio de servicio con el propósito principal de generar seriedad en la modalidad; de esta manera, se pretende que quienes deseen ingresar sus vehículos al transporte especial conozcan muy bien las dinámicas del mismo y, adicionalmente, que vehículos de mayor antigüedad en el servicio adelanten este trámite para generar un equilibrio entre los equipos que ingresan nuevos a la modalidad y los que se retiran, evitando la sobreoferta en la prestación del mismo y renovando el parque automotor y la edad de los equipos
9	13/02/2021	Winner Moreno	2. Las pólizas contra y extra que la dejen comprar directamente a los propietarios de los vehiculos ya que las empresas están cobran hasta un 40% más de lo valen	NO ACEPTADA	Respecto de esta observación, se destaca que no puede hacerse una modificación en tal sentido, en atención a que la disposición que hace referencia al deber de tomar el seguro por parte de la empresa es de rango legal, esto es, el artículo 994 del Código de Comercio, que establece que "el transportador deberá tomar por cuenta propia o por cuenta del pasajero o del propietario de la carga, un seguro que cubra a las personas y las cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte". Lo anterior en concordancia con la Ley 336 de 1996 que refiere que el servicio público será prestado por la empresa habilitada para operar quien adquiere la calidad de "transportador". De esta manera, a nivel reglamentario no se puede realizar el ajuste señalado pues se desbordaría la postestad reglamentaria en cabeza del presidente de la República. Igualmente, se destaca que la empresa es directamente la responsable de la actividad de transporte de tal manera que es ella quien debe tener el control del aseguramiento de los equipos propios y vinculados, lo cual se desprende, entre otros, del vigente artículo 2.2.1.6.8.13. del Decreto 1079 de 2015 que dispone que las empresas deberán administrar, mantener en perfecto estado y controlar la operación de los vehículos propios o de terceros y de los que presten el servicio.
10	13/02/2021	Winner Moreno	3. Que desmonte el pico y placa para vehiculos de servicio publico ya no es lógico porque razón habrá más vehiculos en circunvalación ya que el día de pico y placa las entidades piden otro vehiculo de otra placa y van a seguir circulando los mismos vehiculos o más.	NO ACEPTADA	Frente a esta observación, se destaca que este no es el escenario para adoptar una medida en el sentido solicitado, en atención a que no existe competencia para ello; lo anterior, teniendo en cuenta que el parágrafo 3 del artículo 6 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, dispone que los alcaldes, dentro de su respectiva jurisdicción, deberán expedir las normas y tomar las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías publicas e, igualmente, el artículo 119 <i>ibidem</i> consagra que solo las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, podrán impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos.

11	13/02/2021	Winner Moreno	4. Que las empresas de servicio especial dejen de realizar cobros prohibidos en decreto 431 o la 1079 las empresas no pueden cobrar una afiliación y ellos están cobrando hasta 10 millones de pesos ,que eso no tiene costo, por la desvinculación o traslado de empresas están realizando cobro por entregar el paz y Salvo.	NO ACEPTADA	<p>Las observaciones planteadas hacen referencia a algunas presuntas problemáticas surgidas respecto de cobros prohibidos por concepto de cobro de afiliación, desvinculaciones y expedición de paz y salvo; al respecto, la regulación está concebida para que sea cumplida, por ello existen disposiciones en la normativa vigente de la modalidad que dictan de manera clara la prohibición de realizar algunos de los cobros señalados. Se destaca que los asuntos señalados son distorsiones de la forma en que ha sido concebida la regulación y que atienden a la presunta falta de cumplimiento de la misma por parte de los actores de la modalidad, aspecto que es del ámbito de control por parte de las autoridades competentes en esta materia y que no puede ser abordado en este escenario.</p> <p>El contrato de vinculación se rige por las normas del derecho privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación.</p> <p>Por lo anterior, frente a las quejas de algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-</p>
12	13/02/2021	Winner Moreno	5. Que allá mayor regulación en los contratos para las entidades del estado sobre los contratos para el servicio especial ya que las empresas de servicio especial ellos ganan una licitación y ellos se están quedando con más del 60% de la ganancia la cual debería ser 70% por ciento para el propietario y el 30% para la empresa porque nosotros suministramos el combustible, la seguridad social, mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos.	NO ACEPTADA	<p>Sobre esta observación, se destaca que la regulación en materia de la contratación de la administración pública es de orden legal por lo que se trata de una materia que no puede ser abordada en el presente escenario de orden reglamentario. Se aclara que las observaciones planteadas hacen referencia a algunas presuntas problemáticas surgidas respecto de cobros prohibidos; al respecto, la regulación está concebida para que sea cumplida, por ello existen disposiciones en la normativa vigente de la modalidad que dictan de manera clara la prohibición de realizar algunos de los cobros señalados. Se destaca que los asuntos mencionados son distorsiones de la forma en que ha sido concebida la regulación y que atienden a la presunta falta de cumplimiento de la misma por parte de los actores de la modalidad, aspecto que es del ámbito de control por parte de las autoridades competentes en esta materia y que no puede ser abordado en este escenario.</p> <p>El contrato de vinculación se rige por las normas del derecho privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación.</p>
13	13/02/2021	Winner Moreno	6. Que allá una entidad la cual podamos colocar una queja y nos apoye y sigue nuestro caso hasta que solucionado ya que uno coloca una queja a puertos y transportes y no transcurre la queja Agradezco su colaboración a la presente y que se haga realidad ya estamos siendo afectados todos los pequeños propietarios y nuestras familias pedimos algo justo de ello vivimos	NO ACEPTADA	<p>Referente a esta observación, se destaca que las facultades de inspección, control y vigilancia en el sector están a cargo de la Superintendencia de Transporte quien tiene su marco competencial definido, particularmente, en el Decreto 2409 de 2018. Por esta razón, se dará traslado de su inconformidad ante la Superintendencia de Transporte para que la atienda en virtud de sus competencias</p>
14	13/02/2021	Claudia Patricia Revole	Los TRES años adicionales otorgados como beneficios al Servicio Especial, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 2.2.1.6.2.2. Parágrafo 2 del presente proyecto de modificación al Decreto 1079, solicitamos que estos sean adicionales (o sumado) al tiempo que dure la declaratoria de emergencia sanitaria decretada en su inicio bajo Resolución 385 del 12 de marzo de 2020. Con esta medida se estaría garantizando que este tiempo de beneficio, realmente se de durante la reactivación económica del sector, basados en que es incierta la fecha de levantamiento de la emergencia sanitaria y mientras está no se de y como ustedes bien lo expresan al inicio del documento mencionado, la actividad del sector educativo, empresarial y turístico disminuyó considerablemente la demanda de la modalidad, así, el mero reconocimiento de un derecho no garantiza su efectividad, por ello es necesario que se tenga en cuenta esta medida para lograr que desde una perspectiva material se haga realidad y tome sentido la medida expuesta por su ministerio, que según entendemos también se trata de garantizar de manera provisoria el goce efectivo de este beneficio y salir del estado de debilidad manifiesta.	NO ACEPTADA	<p>Sobre este punto, es pertinente destacar se decidió ampliar a cuatro (4) años el tiempo de uso a los vehículos de la modalidad de transporte especial, medida que fue adoptada, en primer lugar, teniendo en consideración algunas experiencias internacionales.</p> <p>A lo anterior, se suma que la medida de extensión del tiempo de uso por cuatro (4) años a los vehículos de la modalidad fue acogida teniendo en cuenta un criterio razonable, esto es, en primer lugar, que durante al menos dos (2) años el vehículo no se usará, al menos, en condiciones normales y, en segundo lugar, que se debe otorgar adicionalmente dos (2) años para la reactivación económica la cual ya se está dando de manera exponencial en la medida en que muchos sectores de los que depende el transporte especial están retornando gradualmente operaciones como lo es el sector educativo y turístico.</p> <p>Igualmente, es importante tener en cuenta que para la adopción de las medidas transitorias en el proyecto de decreto con el propósito de ayudar a la modalidad de transporte especial con ocasión del impacto negativo de la pandemia del Coronavirus COVID-19 se verificó que estas respondieran a los efectos verdaderamente causados a los actores del transporte especial por cuenta de esa coyuntura sin precedentes y que no afectarían de manera desproporcionada el principio de seguridad el cual es prioridad del sector.</p>

15	13/02/2021	Claudia Patricia Revole	Solicitamos que en el marco de la igualdad del vehículo dentro del Servicio Especial en toda su tipología pueda trabajar los 20 años de vida útil en todas las CINCO 05 modalidades del servicio Especial. (Artículo 2.2.1.6.2.2.) Con esta medida, se busca equilibrar en parte, las distintas problemáticas y limitantes presentadas específicamente en la modalidad escolar, quienes han sido uno de los mayores afectados ante el presente suceso epidemiológico.	NO ACEPTADA	Sobre esta observación de destaca que la seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y, tratándose de servicios que se prestan, en su mayoría, a menores de edad, tal previsión adquiere incluso más rigurosidad. Así, los vehículos que prestan el servicio escolar deben tener mayores exigencias y, para este caso, el condicionamiento del tiempo de uso de los mismos a 16 años resulta proporcional pues materializa algunos principios constitucionales prescritos en favor de la protección de los niños, niñas y adolescentes. Pese a lo anterior, se destaca que la medida de ampliación del tiempo de uso beneficiará a todos los vehículos de la modalidad, incluidos lo del servicio escolar.
16	13/02/2021	Claudia Patricia Revole	Artículo 2.2.1.6.15.4. CAMBIO DE SERVICIO Los vehículos de servicio público Especial clase automóvil, campero o camioneta de no más de nueve pasajeros, incluido el conductor que pasen al servicio particular: * Puedan cambiarse a particular siempre que el año modelo no sea superior a cinco años como en la norma actual y un año transitorio en cualquier modelo y en ningún caso, esta capacidad sea utilizada por la empresa (reajuste del parque automotor) o propietario (reposición del vehículo), con la finalidad de control de la sobre oferta.	NO ACEPTADA	Frente a esta observación, se indica que se decidió modificar la regla general de cambio de servicio a particular con el propósito principal de generar seriedad en la modalidad, de esta manera, se pretende que quienes deseen ingresar sus vehículos al transporte especial conozcan muy bien las dinámicas del mismo. Igualmente, con esta redefinición se permite que vehículos de mayor antigüedad en el servicio adelanten este trámite para generar un equilibrio entre los vehículos que ingresan nuevos a la modalidad y los que se retiran por cambio de servicio, evitando así la sobreoferta en la prestación del mismo, renovando el parque automotor y la edad de los equipos. Igualmente, es una opción para la salida a los vehículos que no desean continuar en la modalidad, ayuda a aliviar las cargas económicas del sector y posibilita la recuperación parcial de la inversión. Así, el término de permanencia mínima de 5 años en la modalidad se considera razonable y proporcional para que se pueda efectuar ese cambio de servicio, de tal manera que no se acoge la propuesta solicitada. Ahora bien, frente a la imposibilidad de utilizar la capacidad que se libera con la salida del vehículo de la modalidad al servicio particular, se resalta que la regla general implica el ajuste de esa capacidad lo cual, en efecto, genera un control en la sobreoferta; no obstante, se consideró oportuno eliminar esta restricción para los cambios efectuados en la transitoriedad como una medida de alivio también para las empresas quienes, ante los efectos negativos de la pandemia, no han podido garantizar la sostenibilidad de la operación de los equipos.
17	13/02/2021	Claudia Patricia Revole	Dejar de manera explícita, como se expresó en el borrador anterior, en la parte de CONTRATACIONES bien sea por vinculación de flota transitoria o de terceros, que el transporte especial de pasajeros, en sus diferentes servicios, no podrá contratarse ni prestarse a través de operadores turísticos, salvo en aquellos casos en los que el operador turístico esté habilitado como empresa de transporte especial.	NO ACEPTADA	Frente a esta observación se destaca que la disposición aquí relacionada, referente a la prestación del servicio por parte de los operadores turísticos ya existe en la normativa vigente en el parágrafo 2 del artículo 2.2.1.6.4. del Decreto 1079 de 2015.
18	13/02/2021	Claudia Patricia Revole	El Estado en juicio de suficiencia dispone de medios ordinarios para enfrentar la problemática y no cometer el error de una modificación sin tener en cuenta una situación consistente en los problemas que aquejan de tiempo atrás, esta modificación nos representa una solución, CONGELAR LA CAPACIDAD TRANSPORTADORA GLOBAL DEL SERVICIO ESPECIAL de forma transitoria, sustentado en la Ley 336 y Ley 105, un real control de la sobre oferta y sea por tanto susceptible de mejora al parque automotor, donde un vehículos nuevo ingresa por Desintegración de un vehículo que cumple su vida útil, donde nosotros los propietarios finalmente tendríamos un desarrollo progresivo, aunado a unas políticas de compromiso y créditos accesibles de parte del Estado.	NO ACEPTADA	No se encuentra necesaria la medida, de acuerdo a los análisis técnicos y jurídicos realizados para la modalidad. La medida solicitada no garantizaría una mejora en las condiciones de operación.

19	13/02/2021	Claudia Patricia Revole	<p>En el Artículo 2.2.1.6.7.2. Parágrafo 1º, "Las falencias de los planes de rodamiento por deficiencias de la información de los contratos de transporte solo podrán ser subsanadas mediante la celebración de los correspondientes otrosíes", en este sentido, al analizar el contenido de la presente iniciativa, se aprecia que su redacción final no define de manera acertada lo planteado en la exposición y en la finalidad perseguida por la reforma, teniendo en cuenta que los CONTRATOS DE VINCULACION Y/O ADMINISTRACION DE FLOTA, como los PLANES DE RODAMIENTO con deficiencias, se traduce en falta de garantías de una actividad rentable y sostenible para el transportador, necesitamos soluciones que nos permitan evolucionar en el ejercicio de nuestras actividades y sería de gran ayuda que en la parte de OBLIGACIONES DE LA EMPRESA tanto los CONTRATOS DE VINCULACION DE FLOTA, como los PLANES DE RODAMIENTO con todas sus especificaciones (tiempo, modo, valor, distancia ...) garanticen su cumplimiento, rentabilidad y sostenimiento. No está de más, que, para el incremento de la Capacidad Transportadora, sea exigible una certificación de cumplimiento de estos dos puntos de parte de la empresa, con la firma de aprobación del propietario del vehículo.</p>	NO ACEPTADA	<p>En general, la capacidad transportadora de las empresas se autoriza en tanto mantengan los vehículos a su cargo en condiciones de sostenibilidad financiera, esto es que se realice un efectivo aprovechamiento de los mismos teniendo en cuenta los contratos gestionados, celebrados y ejecutados por la empresa.</p> <p>Para esos efectos, la Superintendencia de Transporte verifica que la empresa cuente con los recursos suficientes para la prestación del servicio de transporte y que, en todo caso, se obtendrá ganancias por ello, para lo cual se validan, en caso de fijación, los contratos suscritos por la empresa solicitante y el plan de rodamiento previsto y, en caso de incremento adicional a ello, la estructura de costos de las operaciones.</p> <p>Una vez avalada la sustentabilidad financiera de la operación, el Ministerio de Transporte analiza los contratos y el plan de rodamiento presentados por las empresas solicitantes y, en el caso de incremento, deberá además verificar el cumplimiento de requisitos como que se haya completado la totalidad de la capacidad transportadora fijada a la empresa, que realmente exista necesidad de incremento para cumplir los nuevos contratos, el cumplimiento del porcentaje mínimo de propiedad, condiciones de liquidez de la empresa. Por tanto, no se acoge la propuesta realizada</p>
20	13/02/2021	Claudia Patricia Revole	<p>La actuación de las empresas es contraria a las medidas adoptadas por el Estado en el plan de contingencia en la declarada emergencia social y económica, como en la Circular Externa No. 021 del 2020, donde estas no gestionaron ante las aseguradoras el beneficio por reducción de riesgos a consecuencia de la inactividad. Por cuanto no logra demostrarse el compromiso de estas con sus vinculados, solicitamos que el valor por concepto de Pólizas de Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual sea de público conocimiento entre los asegurados, quienes efectivamente son los que asumen el costo y es el más común de los cobros indebidos de parte de las Empresas, garantizando así, que se cancele el valor realmente facturado.</p>	NO ACEPTADA	<p>El contrato de vinculación se rige por las normas del derecho privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación.</p> <p>Por lo anterior, frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos.</p> <p>Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, parágrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes</p>
21	13/02/2021	Claudia Patricia Revole	<p>No se pueden ignorar las graves consecuencias opuestas al DERECHO DE REPONER, que asiste a los transportadores, que se derivarían de un FONDO DE REPOSICION sin garantías, del cual el Estado es partícipe por falta de regulación, como lo expresó inicialmente en la Ley 336 Artículo 59 que en la actualidad ya fue modificado. Como es sabido, ninguna norma o conducta puede desconocer los mandatos consagrados en la Ley y esta, aunque modificada, profesaba que el Estado debía garantizar a los propietarios este derecho. Dada la importancia que este tiene, como solución a futuro de la problemática actual del Servicio Especial, solicitamos la creación de un FONDO NACIONAL DEL TRANSPORTE, que acobijaría a todo el Transporte Público Terrestre Automotor, conformado una parte del aporte de los propietarios y otra parte como aporte de los recursos del ESTADO se tome de los impuestos generados y aplicados en la operación del vehículo (como peajes, impuesto vehicular, multas, combustible...). Estaremos gustosos de trabajar de la mano con ustedes en este proyecto.</p>	NO ACEPTADA	<p>La modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial no tiene reglamentado fondos de reposición, razón por la cual los vehículos de esta modalidad no están obligados a constituirlos. No obstante, están obligados a crear programas de reposición, entendido como el mecanismo para poder mejorar el parque automotor</p> <p>El programa de reposición vehicular para la modalidad consiste en el ahorro de un dinero que sirva como base para la adquisición de un vehículo nuevo al momento de realizar la reposición y debe contener la política de reposición de la empresa tanto para los vehículos nuevos como para los equipos usados que ingresen por cambio de empresa.</p> <p>Por tanto, para la habilitación se debe presentar el programa de reposición de la empresa, que incluya la proyección financiera, administrativa y operativa, así como los mecanismos de control establecidos para garantizar su efectividad, suficiencia, equidad e igualdad en la selección de los beneficiarios.</p>
22	13/02/2021	Claudia Patricia Revole	<p>Solicitamos el cumplimiento de los términos en la DESVINCULACION UNILATERAL DE PARTE DEL PROPIETARIO, como debe ser de su conocimiento y lo preceptuado en el Decreto, esto se da usualmente cuando existe un perjuicio o ausencia de garantías y se debe proceder con inmediatez, situación que en la realidad se va hasta más de un año.</p>	NO ACEPTADA	<p>La observación no versa sobre el proyecto de decreto. No obstante, se informa que ante los diferentes requerimientos de los actores del sector transporte, se adoptarán las medidas necesarias para que los distintos trámites que se adelanten ante las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte se atiendan y resuelvan de la manera más célere posible, de manera que contribuyan en la mitigación de los efectos adversos generados por la pandemia del Coronavirus COVID-19.</p>

23	13/02/2021	Claudia Patricia Revole	En la renovación de las Tarjetas de Operación, que se cumpla con la transitoriedad de los contratos.	NO ACEPTADA	El proyecto de decreto ya incluye una disposición transitoria que permite que para la renovación de las tarjetas de operación cuya vigencia expire durante cualquier emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, no será necesaria la presentación de la copia de los contratos de prestación de servicios de transporte especial que se ejecutarán.
24	13/02/2021	Claudia Patricia Revole	El Gobierno en su programa TRANSPORTE RESPONDE por medio de BANCOLDEX, exija a las empresas que estos recursos lleguen a los propietarios vinculados a su parque automotor mediante la recaudación de estos recursos, sin costos adicionales de parte de esta y que el Gobierno sea garante de que llegue a los propietarios y con un tiempo de congelación de seis meses a un año, teniendo en cuenta que, dentro de las obligaciones de la empresa, esta generar trabajo. Para renovar la Tarjeta de Operación, se requiere tener al día las pólizas y demás documentos de operación del vehículo y no hay como obtenerlos, por ende, se hace inminente que las empresas gestionen este crédito. Igualmente se podría canalizar por medio de una entidad estatal como el Banco Agrario o Fondo Nacional de Ahorro que pueden hacer concepciones con sus políticas de crédito bajo condiciones especiales y no dejarlo a las libres políticas de los bancos con tasas de interés normal, y no como cualquier crédito, garantizando los mecanismos de acceso a estos, dentro de la filosofía de ayuda al pequeño transportador.	NO ACEPTADA	Frente a esa observación, es oportuno resaltar que las medidas solicitadas no pueden ser adoptadas mediante el presente proyecto de decreto. Ahora bien, se resalta que las condiciones para acceder a la línea de crédito Transporte Responde 2, así como la forma en que se realizara el proceso de desembolso de los recursos correspondientes, se encuentran contenidas en la Carta Circular 54 del 20 de diciembre de 2020 emitida por Bancoldex, en la que se prevé que podrán ser beneficiarios personas naturales o jurídicas, incluyendo propietarios y conductores, que tengan como actividad principal las actividades económicas relacionadas en la citada circular, entre las cuales se encuentra el transporte de pasajeros.
25	13/02/2021	Claudia Patricia Revole	En cuanto al incremento del Convenio Empresarial: ¿NO SERA, QUE SE TERCERIZA O EN SU DEFECTO SE DESOBLIGA A LAS EMPRESAS VINCULADORAS A CUMPLIR CON UN PLAN DE RODAMIENTO QUE DEBIO PRESENTAR ANTE LA REGIONAL DONDE ES REQUISITO LA EXISTENCIA DE ESTE?. ¿NO SERA, QUE CON ESTA MEDIDA SE OBLIGA AL PROPIETARIO – TRANSPORTADOR, A TRIBUTAR DOBLE?. Como unión nacional de la mayoría de agremiaciones en representación de los transportadores, nos ratificamos en la solicitud respetuosa de que nos agende una videoconferencia, previa al cierre de presentación de observaciones a la presente modificación del Decreto, en igualdad a la atención brindada a los representantes de empresarios y de algunos transportadores. Lo anteriormente expuesto es para dirimir problemática generada por la prolongación de la pandemia, la no ocupación del Servicio Especial ESCOLAR, EMPRESARIAL, TURISMO, GRUPO ESPECIFICO DE USUARIOS Y USUARIOS DE LA SALUD y que no fueron tomadas en cuenta muchas de nuestras proposiciones. Esperamos contar con su presencia y la de la Viceministra de Transporte CARMEN LIGIA VALDERRAMA quien al igual que usted es conocedora de nuestra problemática.	NO ACEPTADA	La figura de convenios de colaboración empresarial permite ampliar las posibilidades para las empresas en la obtención de contratos, en la medida en que, de manera ágil, se puede contar con vehículos que cumplan las especificaciones requeridas por el contratante, así como otorgarles a las empresas de transporte especial libertad en la gestión de su actividad, de acuerdo con las dinámicas del mercado.
26	14/02/2021	Guillermo Ceballos Presidente	Respecto del artículo 5. Se hace necesario explicar que con el primer borrador modificatorio expedido en diciembre de 2020 en el tema de certificados de calidad-sistemas de gestión de seguridad y salud ocupacional establecía un plazo de 12 meses desde el momento en que vencían los términos. En comparación con este segundo intento de borrador que manifiesta el plazo de 18 meses contados a partir de la fecha en que se hizo exigible, es nuestro deber agregar, que han sido mínima la solidaridad por parte del Ministerio de Transportes frente a términos amplios que se vienen exigiendo desde hace tiempo y preocupa aún más la solicitud de su exigibilidad sin estudio previo que determine la capacidad financiera de las empresas y cooperativas para continuar llevando este tipo de requerimientos sin tener las formas de trabajo que se venían presentando antes de la declaración de emergencia económica y social que restringió de forma absoluta la prestación de servicios de transportes en esta modalidad. PROPOSICION: El Ministerio de Transportes conoce las dificultades con las que cuentan cooperativas y empresas de la modalidad, y sus múltiples pedimentos normativos para mantenerse en el sector. De forma respetuosa, se debería incluir en el respectivo artículo que una vez se declare levantadas las medidas de emergencia sanitaria y económicas del país se tendrán en cuenta los términos, puesto que no se ha realizado estudio responsable de las afectaciones y perjuicios económicos a causas de las restricciones impuestas. Los transportadores no tenemos los medios financieros para continuar los procesos hasta conseguir la certificación, como hacerlo en estos momentos donde las pocas contrataciones con empresas públicas y privadas están restringidas por orden del mismo gobierno nacional.	NO ACEPTADA	El requisito relativo a la obtención de certificaciones de calidad atiende al mejoramiento y la competitividad de la modalidad. Igualmente, es claro que quien desee ingresar a la modalidad aceptará las condiciones impuestas en la regulación pues esta propende por generar cada vez más formalidad en la misma. En adición, estos requisitos fomentan una eficiente gestión empresarial enfocada a procesos, clientes y colaboradores, los cuales sirven de guía para obtener altos niveles de calidad que se verá reflejada en un mejor servicio al cliente, como también en la disminución de los riesgos, accidentes y enfermedades que contribuya al mejoramiento de las condiciones laborales de los colaboradores y empleados. Tener en cuenta que el servicio ofrecido por las empresas de transporte especial no corresponde a un servicio básico, por tanto las exigencias son mayores que las demás modalidades. No obstante, en consideración parcial a lo indicado en su observación se decidió aumentar a veinticuatro (24) meses el plazo adicional con el que contarán las empresas para cumplir con las certificaciones referidas las cuales propenden por el mejoramiento y la competitividad de la modalidad, pues se consideró un lapso razonable y proporcional y que atiende verdaderamente a los impactos reales causados por la pandemia.

27	14/02/2021	Guillermo Ceballos Presidente	Respecto del artículo 6. Si ustedes conocen la necesidad de cumplimiento de los transportadores y en diferentes eventos han manifestado que a nivel nacional muchas empresas y cooperativas no cumplen ni siquiera con la acreditación del 10% de los vehículos de su propiedad, entonces porque razón, imponen este porcentaje si bien es claro que aun en pandemia no alcanzamos a cumplir. Por favor, modifíquese el valor de porcentaje disminuyendo el establecido que es 10% entendiendo que por lo menos debe existir 1 vehículo en la propiedad de la transportadora. Con el debido respeto proponemos un 5% para alcanzar la expectativa normativa y así poder ajustarnos a los requerimientos. Mintrasporte adoptó que del cumplimiento de este parámetro legal así se van a relacionar otro tipo de mandatos como es el caso de las vinculaciones de terceros. Medida que ha privado de la industria a este sector pues no se pudieron realizar nuevas vinculaciones a partir de su pronunciamiento. Si se configura una propuesta del 5% es manejable acceder a diferentes cumplimientos y con ello la seguridad jurídica que los transportadores están cumpliendo con las normatividades. Sirvase tener en cuenta nuestra proposición.	NO ACEPTADA	La exigencia de un porcentaje mínimo de propiedad pretende atacar la informalidad y que las empresas no se conviertan en simples afiliadoras de vehículos, sino que de verdad se involucren en la industria del transporte. El mencionado sistema afiliador que manejan las empresas de transporte público especial genera el incumplimiento de sus obligaciones de administrador y de conseguir contratos de transporte, por lo que los afiliados se ven avocados a realizar la gestión por su cuenta. Así las cosas, el porcentaje de equipos de propiedad de la empresa ayuda a que estas ejecuten políticas para el fortalecimiento empresarial, al hacer parte estos vehículos del patrimonio de la misma. No obstante, resulta oportuno destacar que con el presente proyecto de decreto se adoptaron otras medidas para reducir esta carga y facilitar a las empresas acreditar este porcentaje, como lo es la posibilidad de acreditar hasta en un 7% con vehículos adquiridos mediante los mecanismos de leasing, lo cual constituye un beneficio no contemplado en la normativa vigente. Por último, se resalta que la transición del porcentaje mínimo de propiedad por parte de las empresas de la modalidad de transporte especial de los vehículos que conforman su capacidad transportadora operacional finalizó el 31 de diciembre de 2019. De esta manera, mediante el presente proyecto de decreto se pretende generar medidas de alivio que atiendan a los efectos negativos ocasionados directamente por la pandemia del Coronavirus COVID-19, de ahí que situaciones jurídicas consolidadas con anterioridad a esta coyuntura no pueden percibir los beneficios planteados.
28	14/02/2021	Guillermo Ceballos Presidente	Respecto del artículo 7. En aras de poder cumplir con los preceptos anteriormente establecidos, sin duda alguna se hace necesario que desaparezca la acreditación de la sustentabilidad financiera, puesto que se observa que para todo tipo de trámite se exige el cumplimiento del patrimonio líquido de la empresa o cooperativa entonces porque volver afanosamente a pedir documentos si con antelación se reconoce que financieramente la transportadora que esta por aplicar incremento tiene todos sus documentos en regla. La ley antitramites decreto 019 de 2012 cuya búsqueda es suprimir todos los procedimientos innecesarios y que los requisitos a exigidos sean racionales y proporcionales a su objetivo.	NO ACEPTADA	Respecto de esta observación, se destaca que el concepto de sustentabilidad financiera para la fijación e incremento de la capacidad transportadora de las empresas de la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor especial continuará siendo realizado por la Superintendencia de Transporte, esto en la medida en que esta entidad cuenta con los recursos humanos, técnicos y financieros idóneos para ello; así, por ejemplo, deben resaltarse las herramientas implementadas por esta entidad recientemente para agilizar este procedimiento. De igual manera, el propósito del presente proyecto de decreto es generar medidas de alivio para los diferentes actores de la modalidad con ocasión de la pandemia del Coronavirus y se observa que la propuesta planteada no tiene esa naturaleza.
29	14/02/2021	Guillermo Ceballos Presidente	Artículo 13 La mayor propuesta de reactivación económica de este sector, sería con la modificación absoluta de este artículo, suprimiendo las exigencias para efectos de que nuevamente puedan las cooperativas y empresas poder vincular vehículos de terceros sin acondicionar tal fin con un requisito dan desastrosos. Dentro de sus estadísticas podrán observar que desde hace 4 años de la imposición de esta medida la economía en el sector es crítica se limitó la vinculación a terceros cuyas consecuencias también se observan en la vida útil del parque automotor de las transportadoras que no tienen como poder comprar vehículos directamente y solo a través de terceros pueden ayudarnos a que sigamos adelante en nuestra actividad transportadora.	NO ACEPTADA	Referente a esta observación, en primer lugar, es oportuno mencionar que la exigencia de un porcentaje mínimo de propiedad pretende atacar la informalidad y que las empresas no se conviertan en simples afiliadoras de vehículos, sino que de verdad se involucren en la industria del transporte. El mencionado sistema afiliador que manejan las empresas de transporte público especial genera el incumplimiento de sus obligaciones de administrador y de conseguir contratos de transporte, por lo que los afiliados se ven avocados a realizar la gestión por su cuenta. Así las cosas, el porcentaje de equipos de propiedad de la empresa ayuda a que estas ejecuten políticas para el fortalecimiento empresarial, al hacer parte estos vehículos del patrimonio de la misma. No obstante, en el proyecto de decreto se adoptaron otras medidas para reducir esta carga y facilitar a las empresas acreditar este porcentaje, como la posibilidad de acreditar hasta un 7% con vehículos adquiridos mediante el mecanismo de leasing, lo cual constituye un beneficio no contemplado en la normativa vigente. Igualmente, la acreditación del porcentaje mínimo de propiedad no puede ser aplazada pues el artículo 22 de la Ley 336 de 1996 establece que toda empresa del servicio público de transporte contará con la capacidad transportadora autorizada para atender la prestación de los servicios otorgados y con un porcentaje de su propiedad.
30	14/02/2021	Guillermo Ceballos Presidente	Artículo 15. En épocas de pandemia se ha evidenciado a través de los diferentes medios de comunicación la alta tasa de ilegalidad en el transporte terrestre de pasajeros del país. En los departamentos de la Guajira y el Cesar los indicadores elevaron a un 84% frente a un 45% de vehículos utilizados en la piratería antes de pandemia. Aun con la expedición de la circular externa 015 de 2020 por parte de la Superintendencia de Puertos y Transportes que obliga en sus apartes a que las diferentes autoridades, organismos y entidades del sistema nacional de transporte del país a que hagan cumplir las normas de tránsito y transportes actualizando el PLAN ESTRATEGICO DE VIGILANCIA Y CONTROL DEL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DE TRANSPORTE Y TRANSITO. Continúa la piratería sin ningún efectivo control que limite su actuar. Entonces a sabiendas de todo el daño que causa la ilegalidad a los que aún estamos en pie de lucha creyendo que debemos tener el debido cuidado en la prestación de servicios de transportes, aparece este artículo permitiendo que los vehículos de servicio público especial pasen a particular. Se hace necesario manifestarles nuestro desagrado con esta política publica de transportes que en ves de estimar y fortalecer el vehículo publico lo desestima y estigmatiza permitiendo que pase a particular. PROPOSICION: NO ES EL MOMENTO ADECUADO PARA DISPONER DE ESTA MEDIDA. Las transportadoras necesitamos el estímulo de una política pública que motive a conductores y propietarios a sostenerse en el ámbito del servicio público y no de la ilegalidad. Pedimos por favor, se tomen las medidas pertinentes para que este artículo sea modificado totalmente, con esta directriz agudizaría la crisis del sector. Porque más bien no les permiten a ellos particulares que se cambie de servicio en pro de la reactivación económica y se regula con motivación la prestación del servicio desde la óptica legal. Consideramos que esta normativa no cumple con el principio de la proporcionalidad en materia de transportes, puesto, que si una solicitud de cambio de servicio a particular ya generara las pérdidas por el cambio de vehículo en el parque automotor de la transportadora. El Ministerio de transportes ultima un castigo a	NO ACEPTADA	Frente a esta observación, se indica que se decidió modificar la regla general de cambio de servicio a particular con el propósito principal de generar seriedad en la modalidad, de esta manera, se pretende que quienes deseen ingresar sus vehículos al transporte especial conozcan muy bien las dinámicas del mismo. Igualmente, con esta redefinición se permite que vehículos de mayor antigüedad en el servicio adelanten este trámite para generar un equilibrio entre los vehículos que ingresan nuevos a la modalidad y los que se retiran por cambio de servicio, evitando así la sobreoferta en la prestación del mismo, renovando el parque automotor y la edad de los equipos. Igualmente, es una opción para la salida a los vehículos que no desean continuar en la modalidad, ayuda a aliviar las cargas económicas del sector y posibilita la recuperación parcial de la inversión. Así, el término de permanencia mínima de 5 años en la modalidad se considera razonable y proporcional para que se pueda efectuar ese cambio de servicio, de tal manera que no se acoge la propuesta solicitada. Ahora bien, frente a la disminución de la capacidad, se indica que ya el proyecto de decreto incluye un parágrafo transitorio donde se señala que "el cambio de servicio realizado en aplicación de esta disposición no implicará al ajuste de la capacidad transportadora de que trata el parágrafo 1° del presente artículo."

31	17/02/2021	Teddy Arjona Vargas	Por favor que nos dejen cambiar de servicio público a particular las camionetas de 19 pasajeros también . Gracias	NO ACEPTADA	<p>Permitir el cambio de público a particular de vehículos con una mayor capacidad podría conllevar a aumentar la piratería y las rutas ilegales, ya que los buses o micro buses, tienen como principal vocación operar en el servicio público de transporte, donde se requiere una mayor movilización de usuarios, diferentes a las necesidades particulares de movilización de los privados que implican un número menor de personas a transportar. No obstante, se informa que el proyecto de decreto en el artículo 10 establece la opción de realizar el cambio de modalidad al servicio público de transporte terrestre automotor mixto siempre y cuando el año modelo no sea de una antigüedad superior a diez (10) años.</p>
32	17/02/2021	Carlos Ahumada	Como propietario de un vehículo micro bus de transporte especial dedicado a el traslado de estudiantes acusó a minitransporte de abandonar a los propietarios, que somos los que hacemos la inversión, a merced de los caprichos y cláusulas abusivas a las que nos someten las empresas. Las empresas dedicadas a este servicio tienen a los propietarios completamente subyugados y maniatados, ya que el ministerio de transporte le dió todo el poder para oprimirlos. Estas empresas no cumplen con su función de utilizar todos los vehículos en la operación de las mismas y obligan a los propietarios a salir a las calles a ofrecer los servicios y conseguir los contactos (labor exclusiva de la empresa) . Especialmente en esta pandemia los vehículos dedicados al transporte escolar no tuvimos trabajo, pero aún así las empresas nos obligan a pagar los rodamientos y demás cobros que exigen, sin nosotros tener un solo centavo de ingresos. "Las empresas son unas sin vergüenza". Por este motivo les solicito incluir un artículo que nos permita a los propietarios defendernos de esta empresas y les exija a las mismas que no puedan a hacer cobros de rodamientos y otros mientras que el vehículo no cuente con un contrato que le permita generar ingresos suficientes. Además, que exista alguna forma de seguimiento a los pagos a los propietarios de esos contratos que dicen las empresas tener.	NO ACEPTADA	<p>El contrato de vinculación se rige por las normas del derecho privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación.</p> <p>Por lo anterior, frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos.</p> <p>Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, parágrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes</p>
33	17/02/2021	FERLEY TAMAYO	Yo no alcancé a tramitar el paso de mi vehículo especial a particular por el problema de la pandemia y necesito pasarlo a particular ya que ahora es difícil el trabajo es un campero duster 2015 como me pueden colaborar	NO ACEPTADA	<p>Frente a esta observación, se indica que en el proyecto de decreto ya consagra esta medida. Se decidió modificar la regla general de cambio de servicio a particular con el propósito principal de generar seriedad en la modalidad, de esta manera, se pretende que quienes deseen ingresar sus vehículos al transporte especial conozcan muy bien las dinámicas del mismo. Igualmente, con esta redefinición se permite que vehículos de mayor antigüedad en el servicio adelanten este trámite para generar un equilibrio entre los vehículos que ingresan nuevos a la modalidad y los que se retiran por cambio de servicio, evitando así la sobreoferta en la prestación del mismo, renovando el parque automotor y la edad de los equipos. Igualmente, es una opción para la salida a los vehículos que no desean continuar en la modalidad, ayuda a aliviar las cargas económicas del sector y posibilita la recuperación parcial de la inversión.</p> <p>Se incluyó un parágrafo transitorio que permite el cambio al servicio particular, sin importar el tiempo de permanencia en la modalidad, durante un año contado a partir de su reglamentación, a los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial clase automóvil, campero o camioneta de no más de (9) nueve pasajeros, incluido el conductor</p>
34	17/02/2021	Jose Fernando Ortiz Jaramillo	Veo con mucha preocupacion que en medio de la pandemia las empresas de transporte especial estaban cerradas y apenas abrieron fue a cobrar el rodamiento,nosotros tuvimos cero ingresos .ademas nuestros seguros soat y polizas actual y contraactual se vencieron y los carros permanecieron quietos.	NO ACEPTADA	<p>privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación.</p> <p>Por lo anterior, frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos.</p> <p>Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, parágrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes</p>

35	17/02/2021	Gustavo Antonio Moreno Moreno	En atención al proyecto y como propietario de un automotor de servicio especial y hago parte de la capacidad transportadora flotante, categoría a la cual los dueños de las empresas de transporte especial no les pagan oportunamente los cánones pactados en los contratos, y en otros casos se quedan con los producidos, es necesario que la norma en comento, contenga alguna regulación, al respecto me permito proponer que el parágrafo 1 al punto o artículo 5 quede así: Se podrá contratar directamente con el propietario del vehículo el servicio de transporte terrestre automotor especial, previa emisión del contrato del servicio, emitido por la respectiva empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial debidamente habilitada para la respectiva modalidad. LO PLANTEO PORQUE COMO ESTA REDACTADA VIOLA EL DERECHO AL TRABAJO Y LA TENENCIA DE UN BIEN PATRIMONIAL PARA EL SUSTENTO DE LA VIDA. COMO TAMBIEN QUE PATROCINA LA PIRATERIA. SE ADICIONE AL ARTICULO 2.2.1.6.7.1 CON EL PARAGRAFO 3 ASI. De los contratos de vinculación entre el propietario del vehículo y la empresa de transporte. El incumplimiento en el pago del contrato por parte de las empresas de transporte, a los propietarios de la capacidad transportadora flotante será causal del retiro de la habilitación y multas equivalentes a 1500 salarios mensuales mínimos legales vigentes S.M.M.L.V a cargo del dueño o socios de la empresa, la superintendencia del transporte velará por el cumplimiento de las sanciones. ESTA PROPUESTA ES PARA PROTEGER AL PEQUEÑO PROPIETARIO QUE HA SIDO ARRUINADO POR LAS EMPRESAS QUE SE HAN QUEDADO CON EL TRABAJO DE MUCHOS AFILIADOS Y NADIE RESPONDE POR ESAS CONDUCTAS DOLOSAS.	NO ACEPTADA	la Ley 336 de 1996 refiere que el servicio público será prestado por la empresa habilitada para operar quien adquiere la calidad de "transportador". De esta manera, no es posible establecer que el contrato se realice directamente con el conductor. De igual forma no es posible establecer sanciones mediante Decreto ya que estas son de reserva legal y solo pueden quedar establecidas en Leyes que son normas de mayor rango, a nivel reglamentario no se puede realizar el ajuste señalado pues se desbordaría la postestad reglamentaria en cabeza del presidente de la República.
36	18/02/2021	Alexander beltran	1. Cómo transportadores y dueños de algunos vehículos .hay empresas que a partir de la apertura gradual .. nos cobraron rodamientos de la pandemia ..cobro de GPS de la pandemia .cuando los vehículos están quietos...seguros extra y contra se perdieron...no hubo reposición..	NO ACEPTADA	El contrato de vinculación se rige por las normas del derecho privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación. Por lo anterior, frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos. Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, parágrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes
37	18/02/2021	Alexander beltran	2..para cambio de servicio.habla de vehículos de no.mas de 9 pasajeros y los de más 9 de pasajeros que ya no son productivos se podrían ingresar	NO ACEPTADA	Permitir el cambio de público a particular de vehículos con una mayor capacidad podría conllevar a aumentar la piratería y las rutas ilegales, ya que los buses o micro buses, tienen como principal vocación operar en el servicio público de transporte, donde se requiere una mayor movilización de usuarios, diferentes a las necesidades particulares cuyas necesidades de movilización implican un número menor de personas
38	18/02/2021	Jhon Jairo Avila Hernandez	Transporte especial.estaria de acuerdo que nos dieron espacio para trabajar con plataformas de transporte somos transporte especial público contamos con todo lo de ley gracias	NO ACEPTADA	Al respecto, se resalta que el presente proyecto de decreto busca generar de manera inmediata y efectiva medidas de alivio a los diferentes actores de la modalidad de transporte especial ante los impactos generados por la pandemia, esto de acuerdo con las diferentes propuestas elevadas por los mismos en las mesas de trabajo que se realizaron para esos efectos. De esta manera, si bien se comprende lo propuesto, no es la naturaleza del presente proyecto de decreto adoptar este tipo de medidas.

39	18/02/2021	TEG SAS	<p>sería muy importante para las empresas que nos dedicamos al servicio en camionetas doble cabina. No se nos castigue el cambio de servicio de público a particular con la pérdida de la capacidad del vehículo que se traslada a particular. Este cambio en doble cabinas se realiza no porque se esté cansado de estar en el servicio público si no por el contrario debido a que las empresas contratantes no reciben vehículos de más de 5 años. Yo como gerente de empresa he pasado los vehículos de la empresa a particular con el fin de poderlos vender en un mercado golpeado por la pandemia. Pero cada cambio de servicio me afecta en unidades de mi capacidad transportadora. No somos una empresa afiliadora por el contrario somos una empresa familiar pero año tras año vemos como disminuye nuestra capacidad transportadora. Agradecería que así como se va nuevamente permitir el paso a particular. No se castiguen a las empresas dado que muchas veces el cambio obedece no las malas condiciones de la empresa sino en general al mercado como tal. Y la decisión depende del propietario y no de la empresa</p>	NO ACEPTADA	<p>Frente a la disminución de la capacidad, se informa que esta disposición ya se encuentra prevista en el proyecto de decreto y se incluye un parágrafo transitorio el artículo 2.2.1.6.15.4 donde se señala que "el cambio de servicio realizado en aplicación de esta disposición no implicará al ajuste de la capacidad transportadora de que trata el parágrafo 1° del presente artículo."</p>
40	18/02/2021	Zenith Orbegozo	<p>Soat vencidos sin ser usados. Contra y extra lo mismo. Cerviteca. Y no tengo plata para su renovación</p>	NO ACEPTADA	<p>Se realizan manifestaciones acerca de las problemáticas de los actores de la modalidad por cuenta de la pandemia pero no se realiza ninguna observación para considerar.</p>
41	18/02/2021	Jhon Jairo Avila Hernandez	<p>Transporte especial. Nosotros estamos con todo lo de ley y somos transporte público los particulares no y ellos los están contratando las eps y otras entidades esto no puede ser así.muchas gracias .</p>	NO ACEPTADA	<p>Para tal efecto se establecen 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 como son los contratos con usuarios de servicio de salud personas naturales. Por su parte, se aclara que la facultad de inspección, vigilancia y control para la modalidad se encuentra en cabeza de la Superintendencia de Transporte, quien ha venido ejerciendo esta labor. Por tanto, no hay lugar a la modificación del presente proyecto de decreto.</p>
42	18/02/2021	Carlos Mario Garcia Bedolla	<p>Me parece muy buena la idea porque debido a la pandemia hemos perdido trabajo y en mi caso me acabo de pensionar y quiero cambiar las placas de mi camioneta para dejarla particular y que me preste servicio familiar.las placas son del 2014.</p>	NO ACEPTADA	<p>Corresponde a una observación favorable frente al Decreto</p>

43	18/02/2021	Juan Carlos Cardenas Gonzalez	<p>Con respecto al Cambio de Servicio de Publico a Particular, no compartimos este cambio ya que el decreto 431 de 2017 estableció unos parámetros que hoy se quieren cambiar nuevamente, ya que en cinco años hemos tenido dos modificaciones a nuestras condiciones y hoy una nueva acumulando tres modificaciones en poco tiempo, por otro lado, los vehículos que se pasan a particular siguen trabajando en empresas como vehículos públicos lo hemos visto por ejemplo en ENEL.</p> <p>Adicionalmente no dan lugar a reposición y a la empresa se le ajusta su capacidad transportadora haciendo casi imposible y demorado nuevamente solicitar el incremento de dicha capacidad, por tantos requisitos y trabas que hoy día existen como lo son los cinco puntos del artículo 2.2.1.6.7.3 del decreto 431 de 2017, si permiten este cambio de servicio que a las empresas no les reduzca la capacidad transportadora para poder reponer dichos vehículos como ustedes lo dicen en su documento, ya que permiten el ingreso de vehículos nuevos sin restricción.</p> <p>Con respecto al 10% de propiedad de la empresa, solicitamos que se revise este requisito ya que somos la única modalidad de transporte terrestre que tiene este requisito, las condiciones de las empresas hoy día no son las mejores económicamente y se ha tenido que vender estos vehículos para poder tener dinero y subsistir, solicitamos quitar este requisito a nuestra modalidad o en su defecto que todas las modalidades de transporte terrestre tengan este mismo requisito del 10% por el derecho a la igualdad.</p>	NO ACEPTADA	<p>1. Frente a esta observación, se indica que se decidió modificar la regla general de cambio de servicio a particular con el propósito principal de generar seriedad en la modalidad, de esta manera, se pretende que quienes deseen ingresar sus vehículos al transporte especial conozcan muy bien las dinámicas del mismo. Igualmente, con esta redefinición se permite que vehículos de mayor antigüedad en el servicio adelanten este trámite para generar un equilibrio entre los vehículos que ingresan nuevos a la modalidad y los que se retiran por cambio de servicio, evitando así la sobreoferta en la prestación del mismo, renovando el parque automotor y la edad de los equipos. Igualmente, es una opción para la salida a los vehículos que no desean continuar en la modalidad, ayuda a aliviar las cargas económicas del sector y posibilita la recuperación parcial de la inversión. Así, el término de permanencia mínima de 5 años en la modalidad se considera razonable y proporcional para que se pueda efectuar ese cambio de servicio, de tal manera que no se acoge la propuesta solicitada.</p> <p>2. Ahora bien, frente a la disminución de la capacidad, ya el proyecto de decreto incluye un párrafo transitorio donde se señala que "el cambio de servicio realizado en aplicación de esta disposición no implicará al ajuste de la capacidad transportadora de que trata el párrafo 1° del presente artículo."</p> <p>3. En efecto, en otras modalidades el porcentaje mínimo de propiedad es inferior, pero ello no implica la operancia automática de un derecho a la igualdad sin considerar las condiciones</p>
44	18/02/2021	Agencia Nacional de Defensa Jurídica - « Le Facie Legis »	<p>El párrafo segundo del artículo primero del proyecto supra, atempera, que por intermedio de un decreto reglamentario, se incremente en tres (3) años adicionales, la vida útil de los vehículos de transporte Especial matriculados con anterioridad al acto administrativo que declaró la emergencia sanitaria, como consecuencia del Sars-2-Covid-19. Ello indica, que la vida útil de los automotores, que se ajusten a los presupuestos fácticos de que trata el proyecto, pasarían de 20 años vida útil a 23 años vida útil. Esta actuación devela la buena fe del Mintransporte para contribuir con la reactivación económica del sector Especial. Sin embargo, a nuestro juicio, al expedirse el acto administrativo, a pesar de llevar esa aquilatada intención, se constituye un acto ilegal, susceptible de nulidad, y eventualmente un prevaricato por acción, en tanto que se transgredería el contenido literal de la norma Jerárquicamente Superior; esto es, el artículo 6 de la Ley 105 de 1993, que pregona "La vida útil máxima de los vehículos terrestres de servicio público (...) será de 20 años", y por contera, se vulneraría el Principio de Legalidad y su similar de Jerarquía Normativa, donde la norma inferior debe obedecer a la inmediatamente Superior. Dicho en otra grafía, un decreto reglamentario no ostenta la virtud legal para modificar el contenido del artículo 6 de la Ley de maras. Ahora bien, se si trata de contribuir y mantener una óptima reposición del parque automotor Especial, como de pretérito se venía haciendo y así lo demostró la expedición del decreto 348 de 2015, consideramos que se debe mantener la vida útil de los vehículos en la forma en que lo dispone la Ley 105 de 1993, y mediante el decreto reglamentario, por ser viable legalmente, se puede autorizar el cambio de modalidad de transporte intermunicipal a Especial, uno a uno. Es decir, quien pretenda reponer su vehículo por cumplimiento del ciclo de vida útil, lo podrá hacer con uno de mayor modelo, proveniente de la modalidad intermunicipal, acreditando la desvinculación del vehículo de su propiedad por cumplimiento de vida útil, junto con el certificado de desintegración física del vehículo a reponer. Este requisito debe ser imperioso, para tramitar el Certificado de disponibilidad de Capacidad Transportadora por reposición.</p>	NO ACEPTADA	<p>Cuando la Ley 105 de 1993 en su artículo 6 establece "La vida útil máxima de los vehículos terrestres de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto será de veinte (20) años", se refiere a la forma de contratación "colectivo", la cual era aplicable para los radios de acción metropolitana, urbano y nacional. En este orden de ideas, lo señalado en el artículo 6 de la Ley 105 de 1993, no aplica para el transporte especial, motivo por el cual el tiempo de permanencia de los vehículos se denomina "tiempo de uso" y no "vida útil".</p>
45	18/02/2021	Agencia Nacional de Defensa Jurídica - « Le Facie Legis »	<p>Referente al artículo. 2 del citado proyecto. Consideramos que para el literal 1, no es necesario citar nuevamente todo el texto, basta solo con adicionar la expresión: "(...) o el representante de un grupo de estudiantes universitarios mayores de edad (...)". y así, en lo sucesivo para los artículos que se modifican, por técnica, no hay necesidad de transcribir todo el texto, sino únicamente para parte que se modifica o adiciona. Añadiendo a lo anterior, se debe revisar el inciso dos del artículo 7 habida cuenta que contradice la literalidad del párrafo 3 ejusdem, in fine.</p>	NO ACEPTADA	<p>En primer lugar, se destaca que deben seguirse los parámetros establecidos en el anexo 1 "Manual para la elaboración de textos normativos proyectos de decreto y resolución" del Decreto 1081 de 2015, el cual establece que en caso de modificación de una disposición deberá tenerse la estructura que fue realizada en el proyecto de decreto, de esta manera, no es posible adoptar la estructura sugerida en esta observación. Por otra parte, es oportuno destacar que no existe contradicción alguna entre lo consagrado en el inciso 2 del artículo 7 del proyecto de decreto y el párrafo 3 <i>ibidem</i>, en la medida en que no es lo mismo la aplicación de la condición resolutoria tácita dispuesta en el artículo 91 de la Ley 1437 de 2011 como causal de pérdida de ejecutoriedad de los actos administrativos, lo que implica su pérdida de obligatoriedad y la sanción de cancelación de habilitación prescrita en el artículo 48 de la Ley 336 de 1996 que procede en los casos allí previstos y después de adelantar el respectivo procedimiento sancionatorio.</p>
46	18/02/2021	GUILLERMO MADRID CEBALLOS	<p>En esta oportunidad elevamos una consulta con referente a un paragrafo del ultimo comunicado de prensa del Ministerio de transportes conforme al borrador del decreto modificatorio de los servicios especiales que expresa literalmente en su tercera hoja: " A SU VEZ SE ELIMINA LA SUSPENSION DE INGRESO DE VEHICULOS NUEVOS DE IPOLOGIAS VEHICULARES RESTRINGIDAS(AUTOMOVIL, CAMPERO, CAMIONETA Y MICROBUS) CON EL OBJETO DE DOTAR DE HERRAMIENTAS A LOS ACTORES PARA RENOVAR EL PARQUE AUTOMOTOR Y ASEGURAR LA PRESTACION DEL SERVICIO EN CONDICIONES DE CALIDAD, SEGURIDAD Y COMODIDAD". Nuestra consulta se radica en los siguientes interrogantes: ¿En que parte del decreto modificatorio se expresó esta eliminación de la suspensión de ingreso de vehículos?. De ser cierta esa aseveración del comunicado de prensa se debe entender que no se solicitará la acreditación del porcentaje ni ninguna otra medida para realizar vinculaciones cero kilómetros a los tipos vehiculares descritos.</p>	NO ACEPTADA	<p>En el artículo 16 del proyecto de decreto, ya se establece expresamente que se deroga el artículo 2.2.1.6.14.5 el cual señalaba la suspensión de ingreso de vehículos nuevos tipo automóvil, campero, camioneta y microbús. Esto con el objetivo de permitir la dinamización en la operación de la modalidad, generar condiciones de igualdad, competitividad y contribuir en la renovación del parque automotor.</p>

47	18/02/2021	Lili Bello Angel	<p>1. Somos una familia que depende de nuestros 2 Vehículos escolares los cuales trabajamos aquí en Bogotá, con colegios que nosotros mismos buscamos. Leyendo el decreto 1079 de 2015 y el cual va hacer algunas modificaciones, si quiero que por favor nos tomen en cuenta a los pequeños propietarios de estos vehículos en cuanto a la MODIFICACION DEL ARTICULO 2.2.1.615.4 cambio de servicio, parágrafo 2, parágrafo transitorio, donde se dice que la capacidad de cambio de servicio es de 9 pasajeros más conductor. Si quisiera que por favor ampliaran un poco esa capacidad, en nuestro caso uno de los vehículos es de 12 pasajeros modelo 2010 el cual si me gustaría que se pudiera cambiar de servicio público a particular. Lo digo porque hace menos de 3 años tuvimos que chatarrizar un carro ya por modelo y para nosotros fue una pérdida grandísima ya que por ese carro solo nos dio la chatarrizadora 100.000 mil pesos y fueron más los costos de los papeles que lo que nos dieron por el carro. Dirá que estaban dando el bono de chatarrización, pero era algo que como familia no podíamos asumir en una deuda tan grande al comprar un carro nuevo. Lo que nos gustaría es que con esta modificación los que no queremos seguir trabajando con estos carros por los monos lo podamos dejar para uso personal, y no perder esta inversión que tanto nos cuanta en esta situación de pandemia. En este caso mi padre era quien manejaba este carro y debido a la pandemia decidió no trabajar más por su salud y por los gastos tan terribles que genera un carro que no trabajo 1 año completó y que si tenemos como sea estar al día con todo lo relacionado a seguros, rodamientos, parqueadero y mantenimiento de los carros de servicio especial en las empresas. y 2. ojalá que modificaran también los cobros excesivos de las empresas sabiendo que ellas no generan trabajo solo nos generan gastos y nosotros somos los que día a día salimos a trabajar para pagar sus tales llamados gastos administrativos. No siendo más espero que mi aporte sea tomado en cuenta, porque la verdad estamos a punto de llegar a la quiebra con esta situación y la falta de empleo y garantías para nosotros los pequeños transportadores.</p>	NO ACEPTADA	<p>1. Respecto a la primera observación, se aclara que no es posible acogerla ya que permitir el cambio de público a particular de vehículos con una mayor capacidad podría conllevar a aumentar la piratería y las rutas ilegales, ya que los buses o micro buses, tienen como principal vocación operar en el servicio público de transporte, donde se requiere una mayor movilización de usuarios, diferentes a las necesidades particulares de movilización de los privados que implican un número menor de personas a transportar. No obstante, se informa que el proyecto de decreto en el artículo 10 establece la opción de realizar el cambio de modalidad al servicio público de transporte terrestre automotor mixto siempre y cuando el año modelo no sea de una antigüedad superior a diez (10) años.</p> <p>2. Frente a los cobros el contrato de vinculación se rige por las normas del derecho privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación.</p> <p>Por lo anterior, frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos.</p>
48	18/02/2021	SOL LEON	<p>A mí gustaría qué el gobierno nos cobrará un impuesto anual y no tendríamos qué pagar rodamiento mensual y desaparecerían las empresas que no dan ningún beneficio. Qué no sé cobrarán los fuek de trabajo cuándo uno trabaja para otra empresa diferente a la q está afiliada el vehículo. Qué se moderar an las pólizas contra y extra actual ya que por mi vehículo de 19 pasajeros Mod 2008 pagó 1.300.000 y esto me parece demasiado elevado. Qué si las empresas siguen nos paguen el dinero de nuestro trabajo mensual como a cualquier empleado no a 45 días como lo vienen haciendo, trabajando con nuestro dinero.</p>	NO ACEPTADA	<p>privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación.</p> <p>Por lo anterior, frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos.</p> <p>Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, parágrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes</p>
49	18/02/2021	Jorge Alfredo Diaz Castro	<p>Transporte escolar especial y escolar, estoy interesado en poder cambiar el servicio de camioneta de 16 pasajeros modelo 2012 de público a particular, es posible que mediante este decreto se pueda realizar.</p>	NO ACEPTADA	<p>Respecto a la primera observación, se aclara que no es posible acogerla ya que permitir el cambio de público a particular de vehículos de mas de 9 pasajeros podría conllevar a aumentar la piratería y las rutas ilegales, ya que los buses o micro buses, tienen como principal vocación operar en el servicio público de transporte, donde se requiere una mayor movilización de usuarios, diferentes a las necesidades particulares de movilización de los privados que implican un número menor de personas a transportar. No obstante, se informa que el proyecto de decreto en el artículo 10 establece la opción de realizar el cambio de modalidad al servicio público de transporte terrestre automotor mixto siempre y cuando el año modelo no sea de una antigüedad superior a diez (10) años.</p>
50	18/02/2021	Sonia Pinto	<p>Nosotros como transportadores y dueños de los carros no existimos en Colombia si no solo para pagarles a las empresas seguros, rodamientos etc y sin recibir nada a cambio .las empresas no dan trabajo y esto debería ser obligatorio.</p>	NO ACEPTADA	<p>privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación.</p> <p>Por lo anterior, frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos.</p> <p>Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, parágrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes</p>

51	18/02/2021	Nelson Pinto	Pido se revise el "Artículo 2.2.1.6.3.2. Contratos de Transporte. Numeral 4. Contrato para un grupo específico de usuarios (transporte de particulares). Es el que celebra el representante de un grupo específico de usuarios con una empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial debidamente habilitada para esta modalidad, cuyo objeto sea la realización de un servicio de transporte expreso para trasladar a todas las personas que hacen parte del grupo desde un origen común hasta un destino común. El traslado puede tener origen y destino en un mismo municipio, siempre y cuando se realice en vehículos de más de nueve (9) pasajeros. Quien suscribe el contrato de transporte paga la totalidad del valor del servicio. Dónde nos vemos afectados los propietarios de vehículos de menos de 9 pasajeros al no poder transportar siquiera a nuestras familias en los vehículos de nuestra propiedad, considerando que la familia es un grupo específico de usuarios. Pido muy amablemente se estudie la posibilidad de incluir en esta modalidad a los familiares del propietario con origen y destino en un mismo municipio.	NO ACEPTADA	<p>La restricción de hacer el traslado con origen-destino dentro de un mismo municipio a menos de 9 pasajeros, tiene como objetivo evitar que la modalidad de transporte terrestre automotor especial genere conflictos con la modalidad de transporte terrestre automotor individual (taxi), debido a que ese tipo de servicio puede ser atendido por los últimos, quienes cuentan con radio de acción municipal, por su parte los vehículos de servicio especial cuentan con un radio de acción nacional, lo cual les permite atender servicios de transporte en diferentes partes del país, con lo cual no se vería afectada su productividad.</p> <p>Frente a esta observación de transportar a su familia, se destaca que el artículo 5 de la Ley 336 de 1996 diferencia el servicio público de transporte del servicio privado que tiende a satisfacer necesidades particulares de movilización; igualmente, el artículo 23 ibidem dispone que las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte solo podrán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio. En consonancia con ello, el artículo 2 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, dispone que el vehículo de servicio particular está destinado a satisfacer necesidades privadas de movilización, mientras que el vehículo público al transporte de pasajeros mediante el cobro de una tarifa, porte, flete o pasaje. En ese sentido, no es posible que un mismo vehículo pueda ser de servicio privado y particular pues la ley los diferencia con claridad y además cada uno de ellos para poder movilizarse deben cumplir requisitos diferentes; por lo tanto, no se acoge la propuesta.</p>
52	18/02/2021	Oscar Olivares	Desde que empezó la contingencia del covid, las empresas donde tenemos afiliados los carros desaparecieron, los colegios pararon nuestros ingresos, nadie nos ayudo, tenemos entendido que el gobierno ayudo a las empresas de transporte igual a los colegios, pero como nosotros no aparecemos en nómina de las empresas nadie nos ayudo, nosotros somos los que conseguimos los contratos para nuestros carros, la empresa sólo se dedica a cobrar rodamiento mensual y a inflar la pólizas y cobrar un porcentaje sobre el contrato que nosotros mismos conseguimos, y ahora que la alcaldesa dio vía libre a la alternancia aparecieron nuevamente las empresas a cobrar rodamiento de un año que estuvieron los carros quietos, los colegios quieren que empecemos y exigen también que les cumplamos una serie de requisitos que son costosos, los carros están sin soat, sin pólizas, sin tarjeta de operación, sin tecnomecanica, pues quien los iba a tener al día si no hay dinero y los carros esta parados, en mi caso todos estos seguros y papeles estaban recién comprados en febrero o de 2020 y esa plata se perdió, nadie abala los seguros que nunca se utilizarlos ahora hay que sacar un crédito para poderlos comprar y este costo asciende a los \$4'000.000 y ni el gobierno ni las empresas ni mucho menos los colegios nos colaboran, tampoco hay garantías que no vuelvan a parar el transporte por nueva cuarentena, si vuelve esta cuarentena a los primeros que paran son a los transportadores, los colegios siguen normal en virtual, y fuera de eso el gobierno los apoya igual que a las empresas, los únicos perjudicados somos nosotros.	NO ACEPTADA	<p>Se realizan manifestaciones acerca de las problemáticas de los actores de la modalidad por cuenta de la pandemia pero no se realiza ninguna observación para considerar. No obstante, se destaca que con el propósito de hacer frente a algunas de las problemáticas citadas se realizó el proyecto de decreto bajo examen, el cual prevé diversas medidas que permitirán aliviar los impactos económicos ocasionados a los diversos actores de la modalidad de transporte especial por cuenta de la pandemia del Coronavirus COVID-19.</p> <p>Ahora bien, el contrato de vinculación se rige por las normas del derecho privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación.</p> <p>Por lo anterior, frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran</p>
53	18/02/2021	Juan Londoño	Los transportadores del servicio especial solicitamos la protección del Estado frente a los abusos de las empresas. Cobran rodamiento, cobran los fuecs, incluso hay empresas que ofrecen fuecs para poder trabajar con plataformas ilegales. Cobran por todo. Nos venden las pólizas al doble de lo que las compran. No nos dan trabajo. Obtienen las capacidades transportadoras con contratos falsos para después vendernos los mal llamados cupos. Si consiguen trabajo nos pagan lo que se les da la gana: una miseria y cuando se les da la gana a los dos o tres meses. Debería de acabarse esa figura de las empresas.	NO ACEPTADA	<p>privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación.</p> <p>Por lo anterior, frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos.</p> <p>Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, párrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes</p>
54	18/02/2021	Hector Valero	Me permito sugerir se reglamente el contrato de vinculación por el ministerio porque: 1. Las empresas hacen contratos por un año. 2. Las cláusulas son leoninas a favor de la empresa. 3. Incluyen cobros adicionales al cobro de administración. 4. Si la empresa no quiere renovar el contrato, el afiliado queda sin empresa. Para que lo reciban en otra empresa y eso si lo reciben, debe pagar unos derechos de afiliación. Porque no renuevan el contrato? Porque el afiliado reclama a la empresa el pago oportuno de los servicios prestados, reclama que no le cobren por el FUEC, reclama por cobros excecivos de pólizas extra y contractual, por no tramitar a tiempo renovación de tarjeta de operaciones, entre otros. Todo esto lesiona los ingresos del afiliado además de la pérdida del capital invertido al tener que desintegrar sin recibir una compensación económica por el vehículo.	NO ACEPTADA	<p>El contrato de vinculación se rige por las normas del derecho privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación.</p> <p>Por lo anterior, frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos.</p> <p>Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, párrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes</p>

55	18/02/2021	Oscar Ramirez	En el decreto se debería modificar los seguros de responsabilidad actual y extracontractual el cual debería ser pagado por el propietario del vehículo y no la empresa donde está afiliada. La empresa se debería de encargar de revisar a través del runt que tiene las pólizas en regla y cuando se le vencen, ya que actualmente como esta es la empresa la responsable de pagar dicho seguro y en caso de un accidente, esta póliza afecta a la empresa y por ende aumenta su incremento en los demás propietarios que pertenezcan o estén afiliados a la empresa, afectando a lo vehículos que tienen un buen desempeño en las vías Además pensando en el medio ambiente deberían de darle un incentivo como más tiempo de vida útil a aquellos vehículos que se renuevan y transforman a vehículos electricos o híbridos	NO ACEPTADA	Respecto de esta observación, se destaca que no puede hacerse una modificación en tal sentido, en atención a que la disposición que hace referencia al deber de tomar el seguro por parte de la empresa es de rango legal, esto es, el artículo 994 del Código de Comercio, que establece que "el transportador deberá tomar por cuenta propia o por cuenta del pasajero o del propietario de la carga, un seguro que cubra a las personas y las cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte". Lo anterior en concordancia con la Ley 336 de 1996 que refiere que el servicio público será prestado por la empresa habilitada para operar quien adquiere la calidad de "transportador". De esta manera, a nivel reglamentario no se puede realizar el ajuste señalado pues se desbordaría la potestad reglamentaria en cabeza del presidente de la República. Igualmente, se destaca que la empresa es directamente la responsable de la actividad de transporte de tal manera que es ella quien debe tener el control del aseguramiento de los equipos propios y vinculados, lo cual se desprende, entre otros, del vigente artículo 2.2.1.6.8.13. del Decreto 1079 de 2015 que dispone que las empresas deberán administrar, mantener en perfecto estado y controlar la operación de los vehículos propios o de terceros y de los que presten el servicio.
56	18/02/2021	Alirio Riveros	Deseó hacerles saber mi inconformidad en cuánto a las empresas ya que sin trabajar siguen cobrando el rodamiento, ellos no brindan ningún contrato de trabajo. Por otra parte no tuvimos ningún beneficio con los seguros ya que estos siguen su normalidad, los carros están quietos, sin ningún trabajo, ahora para reactivarlos tenemos que cancelarlos en su totalidad.	NO ACEPTADA	privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación. Por lo anterior, frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos. Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, parágrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes
57	18/02/2021	Ferley Tamayo	Deben anotar que los vehículos públicos se puedan pasar a particular a los 7 años que aplique a los modelos 2014 y 2015	NO ACEPTADA	Frente a esta observación, se indica que ya el proyecto de decreto establece esta mediada y se decidió modificar la regla general de cambio de servicio a particular con el propósito principal de generar seriedad en la modalidad, de esta manera, se pretende que quienes deseen ingresar sus vehículos al transporte especial conozcan muy bien las dinámicas del mismo. Igualmente, con esta redefiniciónse permite que vehículos de mayor antigüedad en el servicio adelanten este trámite para generar un equilibrio entre los vehículos que ingresan nuevos a la modalidad y los que se retiran por cambio de servicio, evitando así la sobreoferta en la prestación del mismo, renovando el parque automotor y la edad de los equipos. Igualmente, es una opción para la salida a los vehículos que no desean continuar en la modalidad, ayuda a aliviar las cargas económicas del sector y posibilita la recuperación parcial de la inversión. Se incluyó un parágrafo transitorio que permite el cambio al servicio particular, sin importar el tiempo de permanencia en la modalidad, durante un año contado a partir de su reglamentación, a los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial clase automóvil, campero o camioneta de no más de (9) nueve pasajeros, incluido el conductor
58	18/02/2021	Claudia Leonor Suarez	Seria conveniente nos quitaran el FUEC para realizar cualquier servicio, ya que los vehículos de servicio especial tenemos radio de accion nacional como se refleja en las tarjetas de operacion y no veo el porque del porte de este documento al realizar un servicio. Esto nos ha llevado incluso a perder servicios ya que muchas empresas no tienen la plataforma para realizar el FUEC y los contratantes solicitan el servicio al instante.	NO ACEPTADA	El Ministerio ya se encuentra adelantando los procesos para que a través del sistema RUNT se implemente la expedición del FUEC electrónico, esto con la finalidad de mejorar la prestación del servicio a usuarios y empresarios, contribuir con la modernización del sector transporte, favorecer a la mayor organización y promover la seguridad y confiabilidad de la información, en el servicio público de transporte terrestre automotor especial.

59	18/02/2021	Laticia García	Me satisface y me llena de alegría saber que la ministra de transporte, tomó medidas en este tema tan complicado que estamos viviendo muchos transportadores a raíz de la emergencia sanitaria por el covid, quedamos sin trabajo con deudas bancarias y a eso sumarle el vehículo parado desde el mes de marzo del 2020 y tenemos que pagar un rodamiento mensual a la empresa donde nos encontramos afiliados, sin tener ninguna entrada económica para poder responder por este pago mensual, aparte comprar seguros como el soat, el seguro extra contractual, revisión técnico mecánica y a si mismo tener que soportar las exigencias de los propietarios de las empresas afiliadoras, para poder sacar un extracto de servicio nos toca estar al día en rodamiento, y miles de exigencias que colocan, como firmar un pagaré para poder tener un extracto familiar y así sucesivamente muchas cosas, agradezco que nos den la oportunidad de poder trabajar con las personas que requieran nuestro servicio como lo explican en el nuevo proyecto de transporte y también agradezco la oportunidad de poder hacer el cambio de servicio para los vehículos mayores a 5 años	NO ACEPTADA	Corresponde a una observación favorable frente al Decreto
60	18/02/2021	Henry Castañeda	Deberían darnos cinco años mas de vida útil y no tres como esta propuesto ya que esta para a sido un duro golpe para el gremio. lo segundo es que deberían hacerle un seguimiento a empresas como supertours sas, que realmente son un atracadero, como es posible que la renovación de una tarjeta de operacion valga mas de 100 mil pesos y las pólizas contraactual y extracontractual valgan mas de dos millones y medio para una buseta mientras empresas como líneas hertur q es de resaltar la renovación de la tarjeta de operacion vale 15 mil pesos y los seguros 800 mil pesos	NO ACEPTADA	<p>Sobre este punto, es pertinente destacar se decidió ampliar a cuatro (4) años el tiempo de uso a los vehículos de la modalidad de transporte especial, medida que fue adoptada, en primer lugar, teniendo en consideración algunas experiencias internacionales.</p> <p>A lo anterior, se suma que la medida de extensión del tiempo de uso por cuatro (4) años a los vehículos de la modalidad fue acogida teniendo en cuenta un criterio razonable, esto es, en primer lugar, que durante al menos dos (2) años el vehículo no se usará, al menos, en condiciones normales y, en segundo lugar, que se debe otorgar adicionalmente dos (2) años para la reactivación económica la cual ya se está dando de manera exponencial en la medida en que muchos sectores de los que depende el transporte especial están retornando gradualmente operaciones como lo es el sector educativo y turístico.</p> <p>Igualmente, es importante tener en cuenta que para la adopción de las medidas transitorias en el proyecto de decreto con el propósito de ayudar a la modalidad de transporte especial con ocasión del impacto negativo de la pandemia del Coronavirus COVID-19 se verificó que estas respondieran a los efectos verdaderamente causados a los actores del transporte especial por cuenta de esa coyuntura sin precedentes y que no afectaran de manera desproporcionada el principio de seguridad el cual es prioridad del sector.</p> <p>Igualmente, es importante tener en cuenta que para la adopción de las medidas transitorias en el proyecto de decreto con el</p>
61	18/02/2021	Ricardo Riascos	sería muy bueno que al transporte público especial le otorguen la posibilidad de transportar personas naturales sin que sea grupos homogéneos ya que es una causal de muchas inmovilizaciones y en estos momentos la economía está muy dura y por ese motivo de las inmovilizaciones son muchas las familias afectadas	NO ACEPTADA	<p>Se aclara que la característica común y homogénea a la que se refiere el decreto de transporte especial apunta a que tengan el mismo origen y destino. No es viable eliminar esta exigencia ya que el dejar y recoger pasajeros en el camino implica que la modalidad perdería la esencia de transporte no sujeto a rutas y horarios. El transporte con rutas se encuentra cubierto con las modalidades de servicio público de transporte terrestre automotor colectivo municipal y de pasajeros por carretera.</p>
62	18/02/2021	Yein Cardenas	Me serviría prestar el servicio a universitarios o personal médico o en ultimo caso pasarla a particular para bajar costos de seguro y administraciones	NO ACEPTADA	Corresponde a una observación que acoge con favorabilidad el proyecto de Decreto

63	19/02/2021	Campo Elias Benavides Torres	insertar un cambio en el decreto próximo a salir, con respecto a la desvinculación de los vehículos que cumplieron con su vida útil. Desde hace dos años hemos radicado diversos oficios a ministerio de transporte, informando el inconveniente que tenemos de desvincular los vehículos que sus propietarios se niegan a chatarrizar,entendiendo que para ellos es difícil perder todo su patrimonio, por lo que algunos los han vendido por partes y otros los tienen trabajando en zonas rurales, con el riesgo de que si sufren algún accidente podría afectar el patrimonio de nuestra empresa, ya que obviamente no cuentan con ningún seguro que lo respalde. Pero hasta el momento no nos han dado solución a este problema, ya que la única posibilidad para dicha desvinculación es que el propietario lo chatarrice, lo cual como lo comentamos es prácticamente imposible, lo que nos ha provocado que nuestra empresa tenga congelado el parque automotor y con los riesgos que conllevan este tipo de inconvenientes. Por lo que le solicitamos muy comedidamente si es posible, dentro de las observaciones que ustedes hacen al borrador,tengan en cuenta este inconveniente; incluyendo el artículo que permita la desvinculación administrativa por parte de la empresa para los vehículos, una vez se cumpla la vida útil.	NO ACEPTADA	Lo solicitado ya se encuentra incluido en el proyecto de Decreto en el artículo 9°. donde se adiciona el numeral 3 al literal b) del artículo 2.2.1.6.8.5. del Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, con una nueva causal de desvinculación administrativa por solicitud de la empresa como es: "c) Cuando el vehículo haya cumplido el tiempo de uso."
64	19/02/2021	Campo Elias Benavides Torres	Igualmente solicitamos se estudie la posibilidad de suspender la planilla de viaje ocasional a los vehículos de operación nacional (intermunicipal o carretero); ya que este tipo de transporte están prestando un servicio no autorizado, prestando el servicio de transporte de turismo, lo cual está creando una competencia desleal al servicio especial, perjudicándonos enormemente a nuestra modalidad, que ha sido golpeada duramente con esta pandemia	NO ACEPTADA	Esta no es una medida que pueda ser adoptada en el presente proyecto de decreto, el cual solo modifica la reglamentación de la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor especial
65	19/02/2021	Oscar Javier Parra	Propuesta para corregir las tarifas de soat para el servicio especial. Propongo se evalúe la forma de tarifar el soat para el servicio especial ya que esta siendo tarifado solamente por el radio de acción y no por la tipología del vehículo o la capacidad transportadora.	NO ACEPTADA	Esta no es una medida que pueda tomarse en el presente proyecto de decreto, teniendo en cuenta que es una previsión que no puede ser adoptada en el marco de sus competencias por el Ministerio de Transporte. Se debe recordar que la reglamentación en este aspecto se encuentra autorizada en virtud del artículo 994 del Código de Comercio y esta no puede exceder los aspectos allí contemplados. Al respecto, la actualización de las tarifas del SOAT, por virtud de lo establecido en el Estatuto Orgánico del Sistema Financiero, es de competencia de la Superintendencia Financiera de Colombia.
66	19/02/2021	Miguel Angel Arango	Sería bueno también permitir que carros que son modelo 2012 2011 2010 puedan trabajar libremente con cualquier empresa y no los rechacen por el modelo. Así mismo llevamos con mas de 10 meses en pérdidas, entonces necesitamos que también personas naturales puedan contratar el servicio así toque crear el Fuec a cada persona natural peroooooooooo es necesario para que nosotros los que tenemos estos carros podamos volver a paramos. La situación de las personas que vivíamos de estos carros de servicio especial está muy difícil la mayoría de empresas tiene los ejecutivos trabajando desde casa, es necesario que nos dejen contratar fácilmente con personas naturales y no solo con empresas.	NO ACEPTADA	Se informa que la normatividad de transporte no establece las restricciones señaladas y los asuntos mencionados son requerimientos especiales de los usuarios del servicio o distorsiones de la forma en que ha sido concebida la regulación. Por otra parte, se informa que en el proyecto de decreto ya se establecen 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 como son los contratos con usuarios de servicio de salud personas naturales.

67	19/02/2021	Ventas Gruas Articuladas	1. Necesitamos que ya el gobierno decrete que todo el mundo salga a trabajar para q las empresas manden a sus empleados de nuevo y podamos transportar. 2. También es necesario que nos avalen la firma de contratos con personas naturales libremente para así poder mejorar nuestro servicio.	NO ACEPTADA	<p>1. Esta no es una medida que pueda ser adoptada en el presente proyecto de decreto, que es exclusivo para regular la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial.</p> <p>2. Cada modalidad de transporte terrestre de pasajeros tiene un segmento de usuarios y una demanda establecida, no es posible liberar la modalidad para contratar a usuarios generando competencia desleal con otras modalidades. No obstante, el proyecto de Decreto contempla el 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 (contratos con universitarios, población en condición de discapacidad y/o movilidad reducida y usuarios de servicio de salud personas naturales)</p>
68	19/02/2021	Jorge Blanco	Solicito ayuda ; 1. Que pongan en cintura a las empresas de servicio especial A. El calor de las pólizas son muy altos B. No dan trabajo C. Alto costo de cuota mensual por rodamiento D. Devolución del dinero del cupo \$7.000.000	NO ACEPTADA	<p>privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación.</p> <p>Por lo anterior, frente a las quejas de algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos.</p> <p>Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, párrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes</p>
69	19/02/2021	Hepson Mosquera	<p>Seria bueno que la resolución 2502 del 22 de febrero de 2002 se incluyera parte para que se permita la repotenciación de buses de servicio especial que se haga un peritaje por parte de un perito del ministerio de transporte para mirar el estado de carrocería chasis motor y demás partes del vehículo pues hay muchos carros mejores que los que son modelos nuevos. Por que hay propietarios que saben invertir en sus carros y teniendo en cuenta que tienen menor desgaste que los carros que son intermunicipales Agrego no se el número de modelo lo que hace que un carro esté en buen estado es la exigencia a hacerle un buen mantenimiento como se dará cuenta todo el kit de reparación de un motor se compra nuevo lo que implica que el motor seguirá con un buen funcionamiento Por otro lado es difícil para un transportador comprar un bus nuevo pues lo exijido para ello solo lo podrían cumplir los dueños de empresas por ello la solicitud que se incluya la repotenciación y la exigencia de un peritaje pues el modelo no es el que hace a un carro bueno.</p> <p>En base a la modificación prevista solicito tener en cuenta las limitaciones que hasta ahora perjudican al servicio especial tal como. No se contrata por una empresa si el vehículo es mayor de 8 años que se permita la repotenciación de los buses como se decreto en años anteriores al 7 2000con</p>	NO ACEPTADA	<p>Frente a esta observación, se señala que la misma no puede ser atendida en este escenario, el cual ha sido dispuesto para la modificación y adición del capítulo del Decreto 1079 de 2015 que regula la modalidad de transporte especial, mas no para la revisión de resoluciones como la mencionada.</p> <p>Por otra parte, se decidió modificar la regla general de cambio de servicio a particular con el propósito principal de generar seriedad en la modalidad, de esta manera, se pretende que quienes deseen ingresar sus vehículos al transporte especial conozcan muy bien las dinámicas del mismo. Igualmente, con esta redefiniciónse permite que vehículos de mayor antigüedad en el servicio adelanten este trámite para generar un equilibrio entre los vehículos que ingresan nuevos a la modalidad y los que se retiran por cambio de servicio, evitando así la sobreoferta en la prestación del mismo, renovando el parque automotor y la edad de los equipos. Igualmente, es una opción para la salida a los vehículos que no desean continuar en la modalidad, ayuda a aliviar las cargas económicas del sector y posibilita la recuperación parcial de la inversión.</p> <p>De igual manera, la normativa prevé un tiempo de uso máximo para los vehículos de la modalidad, de ahí que la no contratación de vehículos de cierta antigüedad son distorsiones de la regulación concebida, las cuales no pueden abordarse en este escenario.</p>
70	19/02/2021	Javier Salazar	Para solicitar el cambio de los vehículos de transporte público a particular modelo 2008 ya que en este momento no podemos ni movilizar nuestra familia, ya que se requiere de un fue y nuestra tarjeta de operación esta vencida no tengo cooperativa y estoy de brazos cruzados	NO ACEPTADA	<p>Frente a esta observación, se indica lo siguiente: 1.Ya el proyecto de decreto establece esta mediada y se decidió modificar la regla general de cambio de servicio a particular con el propósito principal de generar seriedad en la modalidad, de esta manera, se pretende que quienes deseen ingresar sus vehículos al transporte especial conozcan muy bien las dinámicas del mismo. Igualmente, con esta redefiniciónse permite que vehículos de mayor antigüedad en el servicio adelanten este trámite para generar un equilibrio entre los vehículos que ingresan nuevos a la modalidad y los que se retiran por cambio de servicio, evitando así la sobreoferta en la prestación del mismo, renovando el parque automotor y la edad de los equipos. Igualmente, es una opción para la salida a los vehículos que no desean continuar en la modalidad, ayuda a aliviar las cargas económicas del sector y posibilita la recuperación parcial de la inversión.</p> <p>Se incluyó un párrafo transitorio que permite el cambio al servicio particular, sin importar el tiempo de permanencia en la modalidad, durante un año contado a partir de su reglamentación, a los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial clase automóvil, campero o camioneta de no más de (9) nueve pasajeros, incluido el conductor.</p> <p>Respecto a la posibilidad de transportar a la familia, se aclara que el artículo 5 de la Ley 336 de 1996 diferencia el servicio público de transporte del servicio privado que tiende a satisfacer necesidades particulares de movilización; igualmente, el artículo</p>

71	19/02/2021	Oscar Gonzalo Roa	<p>El problema que existe del transporte especial básicamente son los cobros por parté de las empresas afiliadoras, y las que dan trabajo que son contadas, entonces toca pagarles ala empresa donde tiene uno afiliado una mensualidad de 130 mil pesos y no le da trabajo, entonces uno va ala empresa que le da trabajo, y le cobra mensualmente 400 mil más el 20% de lo que haga, es el caso delos carros hoteleros, entonces uno trabaja para las empresas, más todos los papeles que exigen, soat, seguros contractual y extracontractual, revisión tecnomecanica, y preventiva cada dos meses, tarjeta de operación, eps, arl y pension, certificado de actitud médica, manejo defensivo.</p>	NO ACEPTADA	<p>El contrato de vinculación se rige por las normas del derecho privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación.</p> <p>Por lo anterior, frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos.</p> <p>Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, parágrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes</p>
72	19/02/2021	Edgard Rojas	<p>Por qué la ampliación de los 3 años para la chatartizacion, solo para vehículos de transporte especial, si los pequeños propietarios de transporte público intermunicipal, también nos hemos visto afectados, si no igual, más, por qué las empresas intermunicipales por los contratos existentes nos están obligando a trabajar a pérdida, por la carencia de pasajeros</p>	NO ACEPTADA	<p>Esta no es una medida que pueda ser adoptada en el presente proyecto de decreto, el cual solo modifica la reglamentación de la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor especial</p>
73	19/02/2021	Yaneth Ortiz	<p>Todo el personal de transporte especial merecen el nuevo decreto ya que fueron unos de los perjudicados por la pandemia muchos o la mayoría compraron el año 2020 los seguros para iniciar clases y los perdieron porque los carros quedaron en los parqueaderos y los distintos seguros nunca se pronunciaron y estos son bastantes costosos se quedaron sin trabajo todo el 2020 y este año 2021 continúan por lo mismo este decreto ayuda a que los carros continúen trabajando</p>	NO ACEPTADA	<p>Corresponde a una observación que acoge con favorabilidad el proyecto de Decreto</p>
74	19/02/2021	Roger Martinez	<p>en el artículo 2.2.1.6.2.3 requisitos, refiere en el numeral 9, certificados de calidad, el plazo otorgado a estas empresas nuevas es muy amplio lo cual conlleva a que estas no cumplan con estos certificados, sumado a que el control que ejercen las territoriales es mínimo frente a este cumplimiento. consideramos como empresarios que el lapso debe ser menor y existir una obligación tanto para la empresa habilitada el reporte de dichos certificados como para las territoriales la exigencia de los mismos.</p>	NO ACEPTADA	<p>Al respecto, es importante tener en cuenta que para la adopción de las medidas transitorias en el proyecto de decreto se tuvo como propósito ayudar a la modalidad de transporte especial con ocasión del impacto negativo de la pandemia del Coronavirus COVID-19. Se aclara que se verificó que estas respondieron a los efectos verdaderamente causados a los actores del transporte especial por cuenta de esa coyuntura sin precedentes y que no afectaran de manera desproporcionada el principio de seguridad el cual es prioridad del sector. Por tanto, se considera conveniente como medida de reactivación económica para el sector el plazo adicional otorgado para el cumplimiento de estas certificaciones que ahora, ante las solicitudes de diversos actores de la modalidad, se amplía en veinticuatro (24) meses.</p>

75	19/02/2021	Roger Martinez	Artículo 2.2.1.6.8.3. Formato Único de Extracto del Contrato - FUEC en este punto señala que el ministerio establecera un mecanismo para expedición sin embargo no clarifica que el porte de este pueda ser magnético o electrónico.	NO ACEPTADA	El Ministerio ya se encuentra adelantando los procesos para que a través del sistema RUNT se implemente la expedición del FUEC electrónico, esto con la finalidad de mejorar la prestación del servicio a usuarios y empresarios, contribuir con la modernización del sector transporte, favorecer a la mayor organización y promover la seguridad y confiabilidad de la información, en el servicio público de transporte terrestre automotor especial.
76	19/02/2021	Roger Martinez	Artículo 2.2.1.6.5.4. Colores y distintivos. es este articulo establece que cada empresa establece su imagen corporativa y sus colores, sin embargo, parrafo seguido exige que se emplee la palabra servicio especial en color verde, primero al ser de color verde va generar que no concuerde con los colores distintivos de la empresa, desestimando el crecimiento de marca que las empresas han hecho, segundo el solicitar que este sea de un tamaño no menor a 15 cm de alto implicara que el largo sea superior a 45 cm, lo cual conllevara la utilización de una puerta completa para esta actividad, al hacerlo del mismo tamaño en la parte trasera que es un area pequeña implica la utilización de casi toda el área disponible: el numero interno, mas el logo de la empresa, mas el como conduzco, mas la placa del vehiculo, mas la indicación de velocidad maxima, mas los logos propios de la marca del vehiculo y la referencia del mismo y el servicio especial, va generar que de tanta informacion no se apunta en absolutamente a nada y si desdibuja la imagen empresarial de la empresa, es importante tener en cuenta que en los costados ya estan las placas del vehiculo, logo de la empresa, numero interno, logos en los casos del operado por, logos del cliente, servicio especial en ese tamaño desproporcionado, agradecemos tener en cuenta esta apreciacion y disminuir el tamaño del servicio especial, tengase en cuenta que en muchos casos estamos invirtiendo por lo menos en una camioneta 140 millones para que parezca un circo con la gran cantidad de exigencias, para el caso de los buses el tamaño si es acorde al area donde se puede ubicar.	NO ACEPTADA	El proyecto de Decreto no modifica el artículo señalado en la observación, ya que, fue elaborado ante la necesidad de adopción de instrumentos que propendan por mitigar el impacto económico que ha tenido la pandemia ocasionada por el Coronavirus – COVID 19 en las empresas de transporte de pasajeros el Ministerio de Transporte inició la modificación del Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte. Se aclara que los distintivos especiales requeridos para el servicio especial favorecen la identificación de estos vehículos por parte de la comunidad y no se realiza un cambio total en la reglamentación de la modalidad ya que esta requiere un mayor tiempo de análisis y estudio.
77	19/02/2021	Roger Martinez	Artículo 2.2.1.6.7.3. Vigencia de la tarjeta de operación solicitamos que se simplifique esta información a presentar toda vez que estamos señalando demasiados documento a a portar por vehiculo, o que se permita que en la misma solicitud se puedan elevar varias solicitudes de tarjeta con el mismo contrato ya que en muchos casos hay mas vehiculos con este contrato y las territoriales no permiten la radicación para varios vehiculos, asi mismo que se defina que la expedición de estas tarjetas sera por el total de los dos años ya que se realiza a discrecionalidad del que la expide por parte del ministerio.	NO ACEPTADA	Al respecto se informa que en el proyecto de decreto se incluye una disposición transitoria que permite que para la renovación de las tarjetas de operación cuya vigencia expire durante cualquier emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, no será necesaria la presentación de la copia de los contratos de prestación de servicios de transporte especial que se ejecutarán. Se aclara que de conformidad con lo señalado en el artículo 2.2.1.6.9.3. del Decreto 1079 de 2015 el término de vigencia de las tarjetas de operación es de 2 años, no obstante, la misma norma en su parágrafo dispone como excepcion del término de 2 años que cuando se expida la tarjeta de operación a vehículos que se encuentren próximos a cumplir el tiempo de uso determinado en el presente Capítulo, la vigencia de este documento no podrá en ningún caso exceder el tiempo de uso del vehiculo. Esta disposicion no es posible modificarla porque iria en contravia de los terminos de tiempo de uso señalados para la modalidad, poniendo en riesgo la seguridad de los usuarios.
78	19/02/2021	Roger Martinez	Como ultimo consideramos que del total de cupos con los que se cuenta ya en el pais estos no se puedan incrementar mas, para poder generar trabajos a los que ya existen, ya que este aumento de vehiculos se genera por la facilidad que tienen las empresas de ingresar carros nuevos sin ningun control.	NO ACEPTADA	Las medidas señaladas en el Decreto permiten la dinamización del servicio, renovación del parque automotor, controlar la sobreoferta. Por tanto, aunque se deroga el artículo 2.2.1.6.14.5. que establece la restricción de ingreso de vehículos nuevos como automóvil, campero, camioneta y microbús; también se crean opciones para la disminución del parque automotor como es el cambio de modalidad al servicio mixto y el cambio de servicio público a particular. esto además permite fortalecer la competitividad, libertad de empresas y de mercado, así como la igualdad de condiciones entre todas las empresas habilitadas en la modalidad.

79	19/02/2021	Lucho Machuca	Es importante aclarar si en este plazo entran los vehículos cuyas tarjetas estén a 6 meses o un año de vencer pues los transportadores están pensando que a ellos les van a dar tres años más	NO ACEPTADA	Se aclara que el proyecto de decreto ya establece como medida para atender a las necesidades generadas por la pandemia ocasionada por el Covid-19, que los vehículos matriculados antes de la finalización de la primera vigencia de la emergencia sanitaria, esto es, antes del 30 de mayo de 2020, tendrán ahora cuatro (4) años de tiempo de uso adicionales a los veinte (20) años reglamentarios para todos los servicios, con excepción de escolar que son dieciséis (16) para seguir funcionando antes de su desintegración. Es importante mencionar que esta medida no aplicará a los vehículos que, antes la pandemia, ya habían cumplido el tiempo estipulado para ser desintegrados.
80	19/02/2021	Juan Pablo Galan	No hay control en los valores de las pólizas cobran un rodamiento en el cual la empresa no me genera empleo, en pandemia no me realizaron ningún alivio económico ni descuento fui a hablar con el gerente y son tan injustos que me dice que a el le siguen cobrando servicios todo lo de la empresa como si fuera socio o propietario de la empresa. Obstaculizan todo trámite o convenio que se va solicita no dejan trabajar pero eso si le cobran el rodamiento total seguros pólizas sin el vehículo estar produciendo la verdad se siente uno desprotegido ya que no se esta realizando la supervisión y vigilancia de estas empresas por la entidad encargada.	NO ACEPTADA	El contrato de vinculación se rige por las normas del derecho privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación. Por lo anterior, frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos. Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, parágrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes.
81	19/02/2021	Gilmar Gelvez	Quisiera que ampliarán el espectro para cambio de servicio a particular a camionetas de 14 y 15 pasajeros. Son vehículos que tienen buenas condiciones pero que por efectos de la pandemia no encuentran trabajo en muchas partes. Por tal motivo, quisiera que consideraran que el cambio de servicio se haga a más vehículos que representan sustento de familias colombianas	NO ACEPTADA	Respecto a la primera observación, se aclara que no es posible acogerla ya que permitir el cambio de público a particular de vehículos de mas de 9 pasajeros podría conllevar a aumentar la piratería y las rutas ilegales, ya que los buses o micro buses, tienen como principal vocación operar en el servicio público de transporte, donde se requiere una mayor movilización de usuarios, diferentes a las necesidades particulares de movilización de los privados que implican un número menor de personas a transportar. No obstante, se informa que el proyecto de decreto en el artículo 10 establece la opción de realizar el cambio de modalidad al servicio público de transporte terrestre automotor mixto siempre y cuando el año modelo no sea de una antigüedad superior a diez (10) años.
82	19/02/2021	GLORIA YANETH GARZON BAUTISTA HECTOR EDUARDO VARGAS RUBIO	El carro se encuentra en este momento inmovilizado de parte nuestra, ya que somos personas mayores de 60 años, y los pases de servicio público, los tenemos vencidos y no ha sido posible su revalidación. Agradecemos a usted Dra Angela Masria Orozco, como MINISTRA DE TRANSPORTE, nos de la oportunidad del Cambio de Servicio Especial al de Particular y poder hacer uso del vehículo. De ser aprobado este Decreto, solicitamos a usted, la posibilidad de que el trámite que se realice ante el Organismo de Tránsito, que nos corresponde, no sea necesario llevar el vehículo ya que como le comentamos anteriormente, no poseemos los pases para su conducción del respectivo vehículo, y quedamos expuestos a los Policías de Tránsito, durante su recorrido y nos inmovilicen el vehículo.	NO ACEPTADA	Frente a esta observación, se indica que se decidió modificar la regla general de cambio de servicio a particular con el propósito principal de generar seriedad en la modalidad, de esta manera, se pretende que quienes deseen ingresar sus vehículos al transporte especial conozcan muy bien las dinámicas del mismo. Igualmente, con esta redefiniciónse permite que vehículos de mayor antigüedad en el servicio adelanten este trámite para generar un equilibrio entre los vehículos que ingresan nuevos a la modalidad y los que se retiran por cambio de servicio, evitando así la sobreoferta en la prestación del mismo, renovando el parque automotor y la edad de los equipos. Igualmente, es una opción para la salida a los vehículos que no desean continuar en la modalidad, ayuda a aliviar las cargas económicas del sector y posibilita la recuperación parcial de la inversión. Así, el término de permanencia mínima de 5 años en la modalidad se considera razonable y proporcional para que se pueda efectuar ese cambio de servicio, de tal manera que no se acoge la propuesta solicitada.

83	19/02/2021	Franklin Giron	Se permitirá nuevamente la figura del cambio de servicio, es decir, que se permita que los carros de servicio público que tengan una antigüedad de 5 años y hasta los 8 años, puedan realizar el trámite para que pasen a un vehículo de servicio particular.	NO ACEPTADA	Frente a esta observación, se indica que ya el proyecto de decreto establece la modificación de la regla general de cambio de servicio a particular con el propósito principal de generar seriedad en la modalidad, de esta manera, se pretende que quienes deseen ingresar sus vehículos al transporte especial conozcan muy bien las dinámicas del mismo. Igualmente, con esta redefinición se permite que vehículos de mayor antigüedad en el servicio adelanten este trámite para generar un equilibrio entre los vehículos que ingresan nuevos a la modalidad y los que se retiran por cambio de servicio, evitando así la sobreoferta en la prestación del mismo, renovando el parque automotor y la edad de los equipos. Igualmente, es una opción para la salida a los vehículos que no desean continuar en la modalidad, ayuda a aliviar las cargas económicas del sector y posibilita la recuperación parcial de la inversión. Así, el término de permanencia mínima de 5 años en la modalidad se considera razonable y proporcional para que se pueda efectuar ese cambio de servicio, de tal manera que no se acoge la propuesta solicitada.
84	19/02/2021	Juan Manuel Medrano	El Gobierno Nacional, muy "justamente" le autorizaron a los Padres de familia a NO pagar las mensualidades de los contratos de transporte.....pero NO lendan a con las aseguradoras la orden para que nos CONGELEN las vigencias de los seguros que tenemos con ellas. Me parece muy INJUSTO y poco EQUITATIVO el tratamiento que nos dan a nuestro gremio	NO ACEPTADA	Esta no es una medida que pueda tomarse en el presente proyecto de decreto, teniendo en cuenta que es una disposición que no puede ser adoptada en el marco de sus competencias por el Ministerio de Transporte. Se debe recordar que la reglamentación en este aspecto se encuentra autorizada en virtud del artículo 994 del Código de Comercio y esta no puede exceder los aspectos allí contemplados. Ahora bien, en materia de seguros y, con ocasión de la pandemia, mediante Circular 021 de 2020 expedida por la Superintendencia Financiera se emitieron diferentes instrucciones, entre las que requirió establecer políticas y metodologías internas con el fin de: (i) identificar los productos respecto de los cuales exista una disminución del riesgo asegurado como consecuencia de las medidas de aislamiento preventivo, exceptuando aquéllos a los que se refiere el artículo 1060 del Código de Comercio y el SOAT; (ii) cuantificar la disminución del riesgo y la reducción correspondiente de la prima, con el fin de efectuar su reintegro mediante la devolución de sumas de dinero, la extensión en la cobertura del seguro o cualquier otro mecanismo definido por la entidad y aceptado de forma expresa o tácita por el tomador y (iii) definir procedimientos idóneos para aplicar tales mecanismos.
85	19/02/2021	Rene Cerinza	Deberían ver empresas que son timadoras con nosotros, nos venden ilusiones falsas, que nunca pueden ser realidad, convenios de trabajo por 12 horas diarias con ingresos de 6 millones y otro convenio adicional nocturno por 3.6 Millones . Todo eso para que les paguemos un cupo que le llaman afiliación por 7 millones de pesos. Nos hacen comprar el carro casi siempre a crédito con lo que no tenemos, claro primero dándonos su dinero de la dicha afiliación. Luego a los 4 o mas meses nos entregan targeta de operacion y demas , empezando la tortura para nosotros porque en realidad no existen tales convenios y nos mandan a ciertas partes que nos dicen que estan recibiendo carros, con unos ingresos muy muy por debajo a los que ellos nos dieron cuando les llevamos los 7 millones. Nosotros los dueños de estos carros somos atropellados constantemente y nos toca bajar la cabeza por la necesidad de conseguir dinero para pagarles el rodamiento mensual y la cuota del credito, no quedando nada para comer y mucho menos para pagar un conductor, finalmente esto lo lleva a la quiebra. Mientras tanto la transportadora hace empresas todos los días como pan caliente y se trasladan de oficina en oficina por toda la ciudad. Vendiendo ilusiones y timando a mas personas que buscamos opciones en esta epoca de pandemia tan difícil.	NO ACEPTADA	El contrato de vinculación se rige por las normas del derecho privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación. Por lo anterior, frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-2014400282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos. Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, parágrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes
86	19/02/2021	Eduardo Castro	De la manera mas respetuosa me gustaria aportar mi punto de vista en el borrador del decreto, el cambio de modalidad a particular no deberia ser de 1 año para vehiculos de mas de 5 años. Se podria dejar sin el limitante de antigüedad de los vehiculos, para que la gente en cualquier momento si asi lo desea cambie su placa, como aplica para los taxis, muchas personas no alcanzan en ese año a legalizar el cambio como es mi caso en el año 2017, ya que el concesionario que me vendio el carro nuca me hizo el contrato de cesion de vinculacion, y cuando le solicite hacer el cambio a particular ya que la empresa donde esta vinculado el carro nunca me dio trabajo y la cuota de rodamiento va corriendo, es mi apreciacion desde mi caso en particular, es un gremio demasiado atropellado por las empresas de transporte que solo buscan lucrar con el rodamiento sin generar convenios para trabajar las carros, y es muy molesto tener un vehiculo para esconderse de los policias, porque ni siquiera a la familia se puede transportar.	NO ACEPTADA	La figura del cambio de servicio fue redefinida de forma tal que permita nuevamente, que vehículos de más de 5 años de antigüedad en el servicio adelanten este trámite para generar un equilibrio entre los vehículos que ingresan nuevos a la modalidad y los que se retiran por cambio de servicio, evitando así la sobreoferta en la prestación del mismo, renovando el parque automotor y la edad de los equipos. Igualmente, es una opción para la salida a los vehículos que no desean continuar en la modalidad, ayuda a aliviar las cargas económicas del sector y posibilita la recuperación parcial de la inversión. Se aclara que, la regla general que se mantendrá vigente será para vehículos de mas de 5 años y por su parte, la transitoriedad de 1 año será para vehículos de cualquier modelo.

87	19/02/2021	Fredy Alexander Martínez Rivero	Sería de suma importancia en este proyecto, que se controlen los precios de contratación, ya que las empresas se quedan con más del 50 % del valor del contrato afectando. Directamente al operador o dueño del carro. También están exigiendo modelos para contratar hasta máximo 5 años de antigüedad. En el papel el ministerio da 20 años de trabajo o capacidad pero realmente ya un vehículo con más de 5 años no lo contratan y si te contratan son precios muy bajos abusan y eso obliga a que te quedes pagando seguros impuestos y trabajando al precio que te quieran pagar. Te agradezco tengan en cuenta estas consideraciones ya que de nada sirve que den 3 años más de vida útil a un vehículo si realmente a los 5 años de uso ya nadie te contrata o te pagan lo que ellos quieren porque no hay tarifas específicas como en taxis u otros tipos de transporte.	NO ACEPTADA	<p>1. El contrato de vinculación se rige por las normas del derecho privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación.</p> <p>Por lo anterior, frente a las quejas de algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos.</p> <p>Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, parágrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes.</p>
88	19/02/2021	Alirio Rey Montañez	1. Respecto de la vida útil de los vehículos de transporte terrestre especial de pasajeros, se fije en 25 años y que la extensión sea de cinco años (5). 2. Es indispensable para la reactivación una vez superada la situación de pandemia, y por el tiempo correspondiente, exigir al sector asegurador, descontar los valores cancelados por los transportadores, por concepto de pólizas de seguros todo riesgo, RCC, RCE, SOAT por los vehículos que han estado parqueados sin actividad y que fácilmente se puede comprobar a través del rodamiento presentado por las empresas y los (FUEC) expedidos. Igual situación se debe de dar con las empresas afiliadoras para que se condonen los cobros por rodamiento, y demás cobros administrativos, buscando así aliviar los costos para la reactivación, además de garantizar por medio de esta modificación al decreto, la vinculación real, verificable, y en términos de rentabilidad, del conjunto de vehículos que integran las capacidades transportadoras de las empresas en sus planes de rodamiento. las actuales empresas habilitadas, no garantizan el trabajo de sus vehículos afiliados, y sus propietarios no pueden realizar contrataciones por fuera de ellas, convirtiéndose en empresas afiliadoras dedicadas al cobro de rodamiento de vehículos improductivos y sub utilizados.	NO ACEPTADA	<p>1. Sobre este punto, es pertinente destacar se decidió ampliar a cuatro (4) años el tiempo de uso a los vehículos de la modalidad de transporte especial, medida que fue adoptada, en primer lugar, teniendo en consideración algunas experiencias internacionales.</p> <p>A lo anterior, se suma que la medida de extensión del tiempo de uso por cuatro (4) años a los vehículos de la modalidad fue acogida teniendo en cuenta un criterio razonable, esto es, en primer lugar, que durante al menos dos (2) años el vehículo no se usará, al menos, en condiciones normales y, en segundo lugar, que se debe otorgar adicionalmente dos (2) años para la reactivación económica la cual ya se está dando de manera exponencial en la medida en que muchos sectores de los que depende el transporte especial están retornando gradualmente operaciones como lo es el sector educativo y turístico.</p> <p>Igualmente, es importante tener en cuenta que para la adopción de las medidas transitorias en el proyecto de decreto con el propósito de ayudar a la modalidad de transporte especial con ocasión del impacto negativo de la pandemia del Coronavirus COVID-19 se verificó que estas respondieran a los efectos verdaderamente causados a los actores del transporte especial por cuenta de esa coyuntura sin precedentes y que no afectaran de manera desproporcionada el principio de seguridad el cual es prioridad del sector.</p>
89	19/02/2021	Alirio Rey Montañez	Permitir la figura de cambio de servicio para otras modalidades además de camperos y de camionetas doble cabina, de vehículos tipo colectivo y buseta, para que sus chasises se puedan convertir en camiones de carga que podrían ser de gran utilidad para el sector rural, que al igual que el sector transporte, atraviesa una de sus peores crisis. "Así se evitará la sobreoferta en la prestación del servicio, renovando el parque automotor y la edad de los equipos. Igualmente, será una opción para la salida a los vehículos que no desean continuar en la modalidad y ayudará a aliviar las cargas económicas del sector, posibilitando la recuperación parcial de la inversión.	NO ACEPTADA	<p>2. El contrato de vinculación se rige por las normas del derecho</p> <p>En el proyecto de decreto ya se contempla la eliminación la restricción de tipologías de vehículos que pueden realizar el cambio de la modalidad al servicio público de transporte terrestre automotor mixto. Se aclara que este es el único cambio de modalidad autorizada y no es posible cambiar un vehículo homologado para el transporte pasajeros a carga, de conformidad con lo establecido la Ley 769 de 2002 que determina en el artículo 27, parágrafo 1° que "En ningún caso se podrá cambiar de clase un vehículo automotor", además, la misma Ley en el artículo 2 define que la clase de vehículo es la "Denominación dada a un automotor de conformidad con su destinación, configuración y especificaciones técnicas."</p> <p>Por lo anterior, teniendo en cuenta que realizar el cambio de un vehículo de pasajeros a carga implica el cambio de clase de vehículo (su destinación, configuración y especificaciones técnicas), lo cual no es permitido por una norma de rango legal, no es posible acoger su observación.</p>
90	19/02/2021	Alirio Rey Montañez	Incentivar la creación de nuevas empresas asociativas que promuevan nuevos valores de equidad, de justicia económica, de calidad en el servicio, de cumplimiento de las normas establecidas, de sana competencia, proyección empresarial, que aporten al desarrollo del sector.	NO ACEPTADA	<p>Las regulaciones expedidas por el Gobierno nacional para la modalidad de servicio especial propenden porque la prestación de este servicio se realice en condiciones de calidad y seguridad, a través del fortalecimiento de la estructura empresarial. Se aclara que los asuntos mencionados son distorsiones de la forma en que ha sido concebida la regulación y que atienden a la presunta falta de cumplimiento de la misma por parte de los actores de la modalidad, aspecto que es del ámbito de control por parte de las autoridades competentes en esta materia y que no puede ser abordado en este proyecto de decreto.</p>

91	19/02/2021	Juan Arango	1. PONERLE UN TOPE A LA COMISION QUE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE COBRAN POR ADMINISTRAR EL CONTRATO, no es posible que cobren el porcentaje que quieran, en Pereira hay empresas que cobran hasta un 17% de comisión, es increíble que mientras una empresa del estado paga \$100.000, esta empresa de transporte pague a las camionetas 2 millones y medio. 2. QUE LAS EMPRESAS CONTRATANTES NO EXJUAN MODELO Y MENOS LAS EMPRESAS DEL ESTADO, ya que estos carros tienen una vida útil de 20 años.	NO ACEPTADA	<p>1. El contrato de vinculación se rige por las normas del derecho privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación.</p> <p>Por lo anterior, frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos.</p> <p>Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, párrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes.</p>
92	20/02/2021	Fredy Noval	Mi opinión sería que las plataformas trabajarán con estos vehículos en ves de particulares, ya que tenemos todos los seguros, pagamos rodamientos para poder movernos exigen extractos y daría más seguridad, quitarnos el pico y placa, ya que si trabajamos con empresas, sé nos complica un poco por esos días, controlar las empresas de transportes ya que nos han estado estafando vendiendo estos vehículos con un contrato de trabajo que no existe, y nos toca sobrevivir de alguna forma	NO ACEPTADA	<p>privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación.</p> <p>Por lo anterior, frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos.</p> <p>Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, párrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes</p>
93	20/02/2021	GIOVANNI MUÑOZ PRIETO	1. Claramente queda en la retina de quién lo Lee, que el gobierno está interesado en acabar con los servicios de automóviles, camionetas y camperos en este tipo de servicio en vez de permitirle funcionar con servicio individual tal como lo hacen los taxis amarillos, servicio del cual se está encargando en un alto porcentaje, plataformas como Uber, cabify, etc.	NO ACEPTADA	<p>Ante la necesidad de adopción de instrumentos que propendan por mitigar el impacto económico que ha tenido la pandemia ocasionada por el Coronavirus – COVID 19 en las empresas de transporte de pasajeros el Ministerio de Transporte inició la modificación del Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte. Entre las medidas establecidas se deroga el artículo 2.2.1.6.14.5, que establece la restricción de ingreso de vehículos nuevos como automóvil, campero, camioneta y microbús.</p> <p>Las medidas señaladas en el Decreto permiten la dinamización del servicio, renovación del parque automotor, controlar la sobreoferta y en ese sentido se aclara que las modalidades no pueden atender la misma demanda de transporte y el traslado con origen-destino dentro de un mismo municipio a menos de 9 pasajeros es un servicio puede ser atendido por la modalidad de transporte terrestre automotor especial genere conflictos con la modalidad de transporte terrestre automotor individual (taxi) quienes cuentan con radio de acción municipal, por su parte los vehículos de servicio especial cuentan con un radio de acción nacional, lo cual les permite atender servicios de transporte en diferentes partes del país, con lo cual no se vería afectada su productividad.</p>
94	20/02/2021	GIOVANNI MUÑOZ PRIETO	2. La carga más alta de pagos mensuales la tenemos nosotros quienes debemos pagar administración (promedio de 100mil pesos \$100,000), a empresas que no aportan Absolutamente nada a nuestro trabajo, administración adicional por trabajar con hoteles, empresas de turismo o similares (promedio de 300 mil pesos \$300,000), servicio de GPS (absurdo por demás, promedio de 50mil pesos \$50,000), bimensual una revisión mecánica ridícula (promedio 30mil pesos \$30,000), y los gastos normales derivados del servicio como combustible (promedio 600mil, \$600,000, cambio de aceites y filtros \$100,000, seguros, etc), lo que significa que mensualmente, para empezar a trabajar, debemos tener Enel bolsillo un promedio de UN MILLON DOSCIENTOS MIL PESOS (\$1.200,000), esto parece un chiste, el único trabajador que debe pagar para trabajar SOMOS NOSOTROS LOS DEL SERVICIO PÚBLICO ESPECIAL.	NO ACEPTADA	<p>El contrato de vinculación se rige por las normas del derecho privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación.</p> <p>Por lo anterior, frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos.</p> <p>Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, párrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes</p>

95	20/02/2021	GIOVANNI MUÑOZ PRIETO	3. SOBRE CAMBIO DE SERVICIO El decreto habla de permitir abandonar el servicio público y pasarlo a particular, para solucionarle un problema al gremio de taxis y liberar a las autoridades y al gobierno de eliminar el MONOPOLIO DEL TRANSPORTE que maneja el gremio de taxis amarillos, sin medir el hecho de que muchos de los que se aceptan esta opción, se sumarán al ya existente problema de transporte ilegal de las famosas plataformas que ofrecen el servicio de transporte ahora disfrazado de alquiler de vehículo con conductor. La solución Señores, es acabar con ese MONOPOLIO y permitir que logremos a transporte individual sobre el cual tenemos derecho dado que somos servicio público. Esta camisa de fuerza solamente existe en Colombia donde todo se mueve a punta de intereses particulares y no de intereses comunes.	NO ACEPTADA	La observación realizada no corresponde al proyecto de Decreto de la modalidad de Servicio especial, se refiere al transporte individual (taxi) que no fue regulado en este proyecto
96	20/02/2021	GIOVANNI MUÑOZ PRIETO	4. SOBRE CHATARRIZACION, Nunca se creó un fondo de CHATARRIZACION como el de los taxis amarillos porque nosotros no somos considerados iguales pero si lo hicieron cuando nos obligaron y sometieron al PICO Y PLACA PÚBLICO cuando los mismos taxistas invocaron EL PRINCIPIO DE Igualdad para que los del transporte público especial también tuviera las restricciones de movilidad que ellos ya tenían, sin considerar que nosotros NO ESTAMOS DEAMBULANDO POR TODA LA CIUDAD BUSCANDO LA CARRERA O EL SERVICIO PORQUE ESTAMOS ENCERRADOS EN LAS JAULAS DE TRABAJO QUE EL GOBIERNO ORDENÓ, cuando nos conmina a contratos empresariales o institucionales y de turismo. Entonces, SIENDO TRANSPORTE PÚBLICO NO SOMOS IGUALES AL TRANSPORTE PÚBLICO AMARILLO, preguntemos a la comunidad internacional si estos son derechos de igualdad o derechos al MONOPOLIO.D100:I100G100D100:H100D100:M100D100:G100	NO ACEPTADA	<p>Frente a su primera observación se indica que la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial no tiene reglamentado fondos de reposición, razón por la cual los vehículos de esta modalidad no están obligados a constituirlos. No obstante, están obligados a crear programas de reposición, entendido como el mecanismo para poder mejorar el parque automotor</p> <p>El programa de reposición vehicular para la modalidad consiste en el ahorro de un dinero que sirva como base para la adquisición de un vehículo nuevo al momento de realizar la reposición y debe contener la política de reposición de la empresa tanto para los vehículos nuevos como para los equipos usados que ingresen por cambio de empresa.</p> <p>Por tanto, para la habilitación se debe presentar el programa de reposición de la empresa, que incluya la proyección financiera, administrativa y operativa, así como los mecanismos de control establecidos para garantizar su efectividad, suficiencia, equidad e igualdad en la selección de los beneficiarios.</p> <p>Ahora bien en lo relacionado en la medida de pico y placa se aclara que el Ministerio de Transporte no tiene competencias sobre la materia, ya que, esta es una medida de tránsito tomada por la autoridad distrital, la cual fue adoptada en virtud de las competencias otorgadas en el artículo 6 de la Ley 769 de 2002 que al respecto establece que <u>"Los Alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deberán expedir las normas y tomarán las</u></p>
97	20/02/2021	GIOVANNI MUÑOZ PRIETO	5. Dentro de los servicios de transporte especial si existe el servicio Mixto cuando los intereses de los taxis amarillos lo permiten, cómo es el caso de las Vans que laboran en el aeropuerto recogiendo en puerta transporte individual, eso sí, pagando le a las empresas de taxis que monopolizaron el transporte desde y hacia el aeropuerto, por trabajar en ese ambiente, pero no a los vehículos tipo automóviles, camioneta o campero de servicio público especial, es esta condición una exponente de los derechos al trabajo de este gobierno, de los anteriores o de quienes por interés se ingenian esta clase de normatividad para las minorías, cómo siempre derivamos en lo mismo, politiquería y nepotismo.	NO ACEPTADA	Se realizan manifestaciones acerca de las problemáticas de los actores de la modalidad por cuenta de la pandemia pero no se realiza ninguna observación para considerar.
98	20/02/2021	Yency Jose Sanchez Perez	Bns días, tengo una chance con un año sin trabajar, ya no tiene batería u esta prácticamente abandonada, trabajar con ese carro en col. De Cucuta es casi imposible q produzca para pagar lo necesario, mi solicitud para el q desee poder pasarlo a particular, por q para iniciar transporte se necesita más de 3 millones y no hay ni transporte así,yo tengo 55 años ni trabajo hay. Les agradezco mi solicitud sea tenida en cuenta	NO ACEPTADA	Frente a esta observación, se indica que ya el proyecto de decreto establece esta mediada y se decidió modificar la regla general de cambio de servicio a particular con el propósito principal de generar seriedad en la modalidad, de esta manera, se pretende que quienes deseen ingresar sus vehículos al transporte especial conozcan muy bien las dinámicas del mismo. Igualmente, con esta redefinición se permite que vehículos de mayor antigüedad en el servicio adelanten este trámite para generar un equilibrio entre los vehículos que ingresan nuevos a la modalidad y los que se retiran por cambio de servicio, evitando así la sobreoferta en la prestación del mismo, renovando el parque automotor y la edad de los equipos. Igualmente, es una opción para la salida a los vehículos que no desean continuar en la modalidad, ayuda a aliviar las cargas económicas del sector y posibilita la recuperación parcial de la inversión. Se incluyó un párrafo transitorio que permite el cambio al servicio particular, sin importar el tiempo de permanencia en la modalidad, durante un año contado a partir de su reglamentación, a los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial clase automóvil, campero o camioneta de no más de (9) nueve pasajeros, incluido el conductor

99	20/02/2021	Helberth Rodriguez Romero	Debo las mensualidades por rodamiento, tarjeta de operación, y seguros contra y extracontractual, por carencia de recursos, ya que el carro está inmovilizado desde marzo 2020. Sólo podría hacer el cambio, si se da la posibilidad de hacerlo sin estar al día, con una fórmula justa, que imposibilite el aprovechamiento indebido de la empresa.	NO ACEPTADA	<p>privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación.</p> <p>Por lo anterior, frente a las quejas de algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos.</p> <p>Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, párrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes</p>
100	20/02/2021	Yency Jose Sanchez Perez	Favor tener en cuenta paso a particular vehiculos pequeños, no da rentabilidad.	NO ACEPTADA	<p>Frente a esta observación, se indica que ya en el proyecto de decreto se incluyó una modificación a la regla general de cambio de servicio a particular con el propósito principal de generar seriedad en la modalidad, de esta manera, se pretende que quienes deseen ingresar sus vehículos al transporte especial conozcan muy bien las dinámicas del mismo. Igualmente, con esta redefiniciónse permite que vehículos de mayor antigüedad en el servicio adelanten este trámite para generar un equilibrio entre los vehículos que ingresan nuevos a la modalidad y los que se retiran por cambio de servicio, evitando así la sobreoferta en la prestación del mismo, renovando el parque automotor y la edad de los equipos. Igualmente, es una opción para la salida a los vehículos que no desean continuar en la modalidad, ayuda a aliviar las cargas económicas del sector y posibilita la recuperación parcial de la inversión. Se incluyó un párrafo transitorio que permite el cambio al servicio particular, sin importar el tiempo de permanencia en la modalidad, durante un año contado a partir de su reglamentación, a los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial clase automóvil, campero o camioneta de no más de (9) nueve pasajeros, incluido el conductor</p>
101	20/02/2021	Cristian David Burgos; Carlos Alberto Rodríguez Gómez; Aida Herrera Romero; Luis Antonio Valero; John Henry Solano Cardenas; Viviana Marcela Ramirez Solano; Teresa Ladino; Humberto Torres Ladino; Jesus Velasquez; Alexander Calderon; Octavio Zamora Parada; Alejandro Guerrero; Harold Jimmy Muñoz; Matina Polo; Orlando Orozco; Jose Miguel Olave; Ludvía Patiño; Crithian Orozco; Teresa Murillo; Nelson Hernandez; Luis Alberto Martinez; Francisco Javier Carranza; Martha Clariza Cabra; Angi Andrea Sierra; Luis Enrique Torres; Antonio Reyes Fuentes; Wilson Fredy Ruiz; Luis Vargas Pérez; Jeniffer Solano; Juan Sebastian Carreño; Germán Argote; Miguel Angel Calero; Ricardo Acosta Ramirez.; Luis Alberto Amaya; Mabel Morales;	<p>No estoy de acuerdo en que el Ministerio justifique que mi entero de observaciones no se estén contemplando con el pretexto que teniendo en cuenta los impactos negativos ocasionados por la pandemia del Coronavirus COVID-19, el Ministerio solo considera necesario expedir una norma centrada en ajustar exclusivamente aquellos aspectos esenciales de la reglamentación de la modalidad que permitan mitigar los efectos económicos adversos ocasionados por la mencionada coyuntura pues mis observaciones no solo se direccionan a estos impactos negativos sino a la problemática que todo el decreto 431 de 2017 genera en la actividad real y actual de nuestro gremio, por lo que considero muy necesario se tengan en cuenta estas observaciones que no solo son de parte mia sino de todos los actores del sector y que ustedes pueden evidenciar que a su correo no solo llega este documento con mi firma sino el de muchos otros compañeros que les han escrito lo mismo pues compartidos la misma realidad y necesidad de modificación al Decreto.</p> <p>Por tanto, solicito al Ministerio de Transporte trabajar en un nuevo proyecto de decreto que, en lugar de sustituir el capítulo del Decreto 1079 de 2015 que regula esta modalidad de transporte, modifique y adicione algunas disposiciones al mismo de tal manera que faciliten su reactivación económica y el beneficio de todos sus actores.</p>	NO ACEPTADA	<p>No se realiza un cambio total en la reglamentación de la modalidad ya que esta requiere un mayor tiempo de análisis y estudio. Por tanto, solo se incluyen las modificaciones propuestas en el proyecto de Decreto ante la necesidad de adopción de instrumentos que propendan por mitigar el impacto económico que ha tenido la pandemia ocasionada por el Coronavirus – COVID 19 en las empresas de transporte de pasajeros el Ministerio de Transporte inició la modificación del Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte.</p>
102	20/02/2021	Cristian David Burgos; Carlos Alberto Rodríguez Gómez; Aida Herrera Romero; Luis Antonio Valero; John Henry Solano Cardenas; Viviana Marcela Ramirez Solano; Teresa Ladino; Humberto Torres Ladino; Jesus Velasquez; Alexander Calderon; Octavio Zamora Parada; Alejandro Guerrero; Harold Jimmy Muñoz; Matina Polo; Orlando Orozco; Jose Miguel Olave; Ludvía Patiño; Crithian Orozco; Teresa Murillo; Nelson Hernandez; Luis Alberto Martinez; Francisco Javier Carranza; Martha Clariza Cabra; Angi Andrea Sierra; Luis Enrique Torres; Antonio Reyes Fuentes; Wilson Fredy Ruiz; Luis Vargas Pérez; Jeniffer Solano; Juan Sebastian Carreño; Germán Argote; Miguel Angel Calero; Ricardo Acosta Ramirez.; Luis Alberto Amaya; Mabel Morales;	Trancribe el artículo 5 del proyecto de decreto: Las diferentes Certificaciones de calidad, NTC-ISO-9001 y NTC OHSAS18001 (hoy 45001), no son de obligatorio cumplimiento en la normatividad nacional sustancial del sector, y por el contrario, es a través de las diferentes reglamentaciones y política adoptada por el anterior gobierno que se han hecho exigibles para el transporte especial, en una evidente desigualdad con las otras modalidades de transporte terrestre automotor a las cuales no se les hacen las mismas exigencias para su habilitación y mantenimiento de la misma; por lo que sugerimos hacer una revisión de su efectividad, beneficio y viabilidad en la actual crisis económica. Hemos sugerido estas certificaciones sean optativas exigentes conforme al mercado comercial Se debe eliminar las certificaciones de calidad pues para ninguno de los otros sectores lo requiere (servicio colectivo, Metropolitano, distrital y municipal de pasajeros como también para el transporte de pasajeros por carretera)	NO ACEPTADA	<p>No se eliminará el requisito relativo a la obtención de certificaciones de calidad pues, teniendo en cuenta la naturaleza especial de este servicio público, se requiere su prestación en las mejores condiciones para los usuarios. Se trata de disposiciones que atienden al mejoramiento y la competitividad de la modalidad. Igualmente, es claro que quien desee ingresar a la modalidad aceptará las condiciones impuestas en la regulación pues esta propende por generar cada vez más formalidad en la misma. En adición, estos requisitos fomentan una eficiente gestión empresarial enfocada a procesos, clientes y colaboradores, los cuales sirven de guía para obtener altos niveles de calidad que se verá reflejada en un mejor servicio al cliente, como también en la disminución de los riesgos, accidentes y enfermedades que contribuya al mejoramiento de las condiciones laborales de los colaboradores y empleados. Tener en cuenta que el servicio ofrecido por las empresas de transporte especial no corresponde a un servicio básico, por tanto las exigencias son mayores que las demás modalidades. No obstante, se decidió aumentar a veinticuatro (24) meses el plazo adicional con el que contarán las empresas para cumplir con las certificaciones referidas las cuales propenden por el mejoramiento y la competitividad de la modalidad, pues se consideró un lapso razonable y proporcional y que atiende verdaderamente a los impactos reales causados por la pandemia.</p>

103	20/02/2021	Cristian David Burgos; Carlos Alberto Rodríguez Gómez; Aida Herrera Romero; Luis Antonio Valero; John Henry Solano Cardenas; Viviana Marcela Ramirez Solano; Teresa Ladino; Humberto Torres Ladino; Jesus Velasquez; Alexander Calderon; Octavio Zamora Parada; Alejandro Guerrero; Harold Jimmy Muñoz; Matina Polo; Orlando Orozco; Jose Miguel Olave; Ludivia Patiño; Cristhian Orozco; Teresa Murillo; Nelson Hernandez; Luis Alberto Martinez; Francisco Javier Carranza; Martha Clariza Cabra; Angi Andrea Sierra; Luis Enrique Torres; Antonio Reyes Fuentes; Wilson Fredy Ruiz; Luis Vargas Pérez; Jennifer Solano; Juan Sebastian Carreño; Germán Argote; Miguel Angel Calero; Ricardo Acosta Ramirez.; Luis Alberto Amaya; Mabel Morales;	Transcribe el parágrafo 5 del artículo 2.2.1.6.4.1. del Decreto 1079 de 2015: Se debe mantener el uso de celular vigente, lo que conlleva a que se elimine por competo la exigencia. El sistema de comunicación bidireccional y multioperacional que actualmente utilizan las empresas de transporte especial, es suficiente y óptimo para los fines que se pretenden, razón por la cual debe mantenerse y no intentar implementar otros métodos de comunicación que crearían mayores costos de operación, que aunados a las restricciones adoptadas por el distanciamiento social obligatorio, harían inviable económicamente la operación del transporte especial, al igual que las certificaciones ISO, este podría ser un plus del servicio.	NO ACEPTADA	EL artículo observado no fue modificado. No obstante, se aclara que los requerimientos técnicos que realiza el Ministerio son con la finalidad de mejorar la prestación del servicio a usuarios y empresarios, contribuir con la modernización del sector transporte, favorecer a la mayor organización y promover la seguridad y confiabilidad de la información, en el servicio público de transporte terrestre automotor especial.
104	20/02/2021	Cristian David Burgos; Carlos Alberto Rodríguez Gómez; Aida Herrera Romero; Luis Antonio Valero; John Henry Solano Cardenas; Viviana Marcela Ramirez Solano; Teresa Ladino; Humberto Torres Ladino; Jesus Velasquez; Alexander Calderon; Octavio Zamora Parada; Alejandro Guerrero; Harold Jimmy Muñoz; Matina Polo; Orlando Orozco; Jose Miguel Olave; Ludivia Patiño; Cristhian Orozco; Teresa Murillo; Nelson Hernandez; Luis Alberto Martinez; Francisco Javier Carranza; Martha Clariza Cabra; Angi Andrea Sierra; Luis Enrique Torres; Antonio Reyes Fuentes; Wilson Fredy Ruiz; Luis Vargas Pérez; Jennifer Solano; Juan Sebastian Carreño; Germán Argote; Miguel Angel Calero; Ricardo Acosta Ramirez.; Luis Alberto Amaya; Mabel Morales;	El porcentaje de propiedad de los vehículos debe ser máximo del 3% como se requiere para el servicio colectivo, Metropolitano, distrital y municipal de pasajeros como también para el transporte de pasajeros por carretera Además se debe incluir los vehículos de propiedad de socios. Eliminar, lo ya derogado en el Decreto 348 / 2015, correspondiente al porcentaje de propiedad del parque automotor y unificarlo a la exigencia que se hace para los demás modos de transporte, es decir, el 3% del parque automotor vinculado. La intención de complementar la exigencia con leasing o renting es financieramente inviable, más aún con la restricción de uso de la capacidad de pasajeros de los vehículos, debido a distanciamiento obligatorio; de lo contrario supondría una tarifa excesivamente elevada para el usuario Se debe eliminar este porcentaje de vehículos de propiedad de las empresas y en su reemplazo, sea un requerimiento aumentar el valor del patrimonio, el cual puede estar representado en otros bienes (muebles o inmuebles) que tienen mayor valorización que los vehículos. A manera de ejemplo, el valor de los vehículos hoy, comercialmente han disminuido más de un 30% por efectos de la pandemia; no ocurre lo mismo con los bienes inmuebles.	NO ACEPTADA	Sobre el primero de los puntos, es oportuno señalar que, en efecto, en otras modalidades de transporte el porcentaje mínimo de propiedad es inferior pero ello no implica la operancia automática de un derecho a la igualdad sin considerar las condiciones especiales de cada modalidad de transporte terrestre automotor. Con esta medida se pretende atacar la informalidad y que las empresas no se conviertan en simples afiliadoras de vehículos, sino que de verdad se involucren en la industria del transporte. El mencionado sistema afiliador que manejan las empresas de transporte público especial genera el incumplimiento de sus obligaciones de administrador y de conseguir contratos de transporte, por lo que los afiliados se ven avocados a realizar la gestión por su cuenta. Así las cosas, el porcentaje de equipos de propiedad de la empresa ayuda a que estas ejecuten políticas para el fortalecimiento empresarial, al hacer parte estos vehículos del patrimonio de la misma. No obstante, se adoptaron otras medidas para reducir esta carga y facilitar a las empresas acreditar este porcentaje, como la posibilidad de acreditar el porcentaje mínimo de propiedad con vehículos adquiridos mediante el mecanismo de leasing, lo cual constituye un beneficio no contemplado en la normativa vigente. En igual sentido, no es plausible permitir la acreditación del porcentaje con vehículos de los socios pues la propiedad debe ser de la empresa de transporte quien es la habilitada para prestarlo. Por último, no es posible eliminar totalmente el porcentaje mínimo de propiedad pues ello iría en contra de lo establecido en el artículo 22 de la Ley 336 de 1996 que establece que toda empresa del servicio público de transporte contará con
105	20/02/2021	Cristian David Burgos; Carlos Alberto Rodríguez Gómez; Aida Herrera Romero; Luis Antonio Valero; John Henry Solano Cardenas; Viviana Marcela Ramirez Solano; Teresa Ladino; Humberto Torres Ladino; Jesus Velasquez; Alexander Calderon; Octavio Zamora Parada; Alejandro Guerrero; Harold Jimmy Muñoz; Matina Polo; Orlando Orozco; Jose Miguel Olave; Ludivia Patiño; Cristhian Orozco; Teresa Murillo; Nelson Hernandez; Luis Alberto Martinez; Francisco Javier Carranza; Martha Clariza Cabra; Angi Andrea Sierra; Luis Enrique Torres; Antonio Reyes Fuentes; Wilson Fredy Ruiz; Luis Vargas Pérez; Jennifer Solano; Juan Sebastian Carreño; Germán Argote; Miguel Angel Calero; Ricardo Acosta Ramirez.; Luis Alberto Amaya; Mabel Morales;	La resoluciones de capacidad transportadora sin importar su fecha de expedición deben de permitir el ingreso de unidades nuevas sin requerir reposición, pues si el ente rector exige unos porcentajes de propiedad a las empresas, y si la misma no tiene parque automotor para desintegración, estaría el ente rector requisitos de imposible cumplimiento. El no permitir el ingreso de unidades nuevas para los vehículos de propiedad de empresa está promoviendo un carrusel de cupos y tramitología innecesaria donde las empresa que tienen resolución de capacidad trasportadora después de marzo de 2017 se ven obligadas a solicitar tarjeta de operación con empresa que tenga habitación anterior a marzo de 2017 y después hacer la desvinculación y luego hacer la desvinculación para iniciar otra vez la desvinculación en su empresa .	NO ACEPTADA	Ya en el artículo 16 del proyecto de decreto, se establece expresamente que se deroga el artículo 2.2.1.6.14.5 el cual señalaba la suspensión de ingreso de vehículos nuevos tipo automóvil, campero, camioneta y microbús. Esto con el objetivo de permitir la dinamización en la operación de la modalidad, generar condiciones de igualdad, competitividad y contribuir en la renovación del parque automotor.
106	20/02/2021	Cristian David Burgos; Carlos Alberto Rodríguez Gómez; Aida Herrera Romero; Luis Antonio Valero; John Henry Solano Cardenas; Viviana Marcela Ramirez Solano; Teresa Ladino; Humberto Torres Ladino; Jesus Velasquez; Alexander Calderon; Octavio Zamora Parada; Alejandro Guerrero; Harold Jimmy Muñoz; Matina Polo; Orlando Orozco; Jose Miguel Olave; Ludivia Patiño; Cristhian Orozco; Teresa Murillo; Nelson Hernandez; Luis Alberto Martinez; Francisco Javier Carranza; Martha Clariza Cabra; Angi Andrea Sierra; Luis Enrique Torres; Antonio Reyes Fuentes; Wilson Fredy Ruiz; Luis Vargas Pérez; Jennifer Solano; Juan Sebastian Carreño; Germán Argote; Miguel Angel Calero; Ricardo Acosta Ramirez.; Luis Alberto Amaya; Mabel Morales;	Transcribe un aparte del artículo 2.2.1.6.8.1. del Decreto 1079 de 2015: Se debe aclarar que el termino de duración también puede darse finalizado y no exigible la permanencia obligatoria de dos años cuando se cumplan los requisitos de desvinculación administrativa o mutuo acuerdo por las dos partes.	NO ACEPTADA	Frente a esta observación, se destaca que el artículo señalado en ningún aparte hace referencia a una duración mínima y obligatoria del contrato de vinculación y, en consecuencia, a una permanencia mínima del tercero de dos años, por el contrario, esta disposición hace referencia a una duración máxima del contrato por lo que las partes en aplicación del principio de autonomía de la voluntad podrán pactar un tiempo inferior. Ahora bien, las partes igualmente podrán dar por terminado el contrato previo al tiempo estipulado con las consecuencias civiles y comerciales que sean del caso, las cuales son de la órbita de la naturaleza privada de este contrato y sobre lo cual no se puede tener injerencia alguna. Por último, esta observación no se considera como una medida urgente a adoptar para generar alivios a la modalidad con ocasión del pandemia del Coronavirus COVID-19, por lo tanto, no se acoge.

107	20/02/2021	Cristian David Burgos; Carlos Alberto Rodríguez Gómez; Aida Herrera Romero; Luis Antonio Valero; John Henry Solano Cardenas; Viviana Marcela Ramirez Solano; Teresa Ladino; Humberto Torres Ladino; Jesus Velasquez; Alexander Calderon; Octavio Zamora Parada; Alejandro Guerrero; Harold Jimmy Muñoz; Matina Polo; Orlando Orozco; Jose Miguel Olave; Ludvíca Patiño; Cristhian Orozco; Teresa Murillo; Nelson Hernandez; Luis Alberto Martinez; Francisco Javier Carranza; Martha Clariza Cabra; Angi Andrea Sierra; Luis Enrique Torres; Antonio Reyes Fuentes; Wilson Fredy Ruiz; Luis Vargas Pérez; Jennifer Solano; Juan Sebastian Carreño; Germán Argote; Miguel Angel Calero; Ricardo Acosta Ramirez.; Luis Alberto Amaya; Mabel Morales;	Transcribe un aparte del artículo 2.2.1.6.4.5. del Decreto 1079 de 2015: En los casos de cambios de empresas se solicita que la cancelación de la tarjeta de operación y la expedición de la nueva sea de manera simultánea, pues en la actualidad hay diferencia de días que obligan a parar el rodamiento del vehículo perjudicando los ingresos del pequeño propietario. En caso negativo a la solicitud se debe estipular un periodo de transición razonable desde que se cancela la tarjeta hasta que se emita la nueva.	NO ACEPTADA	Lo solicitado no es una medida que pueda ser adoptada en el presente proyecto de decreto. No obstante, se informa que se adoptarán las medidas necesarias para que los distintos trámites que se adelanten ante las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte se atiendan y resuelvan de la manera más célere posible, de manera que contribuyan en la mitigación de los efectos adversos generados por la pandemia del Coronavirus COVID-19.
108	20/02/2021	Cristian David Burgos; Carlos Alberto Rodríguez Gómez; Aida Herrera Romero; Luis Antonio Valero; John Henry Solano Cardenas; Viviana Marcela Ramirez Solano; Teresa Ladino; Humberto Torres Ladino; Jesus Velasquez; Alexander Calderon; Octavio Zamora Parada; Alejandro Guerrero; Harold Jimmy Muñoz; Matina Polo; Orlando Orozco; Jose Miguel Olave; Ludvíca Patiño; Cristhian Orozco; Teresa Murillo; Nelson Hernandez; Luis Alberto Martinez; Francisco Javier Carranza; Martha Clariza Cabra; Angi Andrea Sierra; Luis Enrique Torres; Antonio Reyes Fuentes; Wilson Fredy Ruiz; Luis Vargas Pérez; Jennifer Solano; Juan Sebastian Carreño; Germán Argote; Miguel Angel Calero; Ricardo Acosta Ramirez.; Luis Alberto Amaya; Mabel Morales;	Transcribe un aparte del artículo 2.2.1.6.10.8. del Decreto 1079 de 2015: Consideramos que la afiliación de trabajo directo con la empresa debe ser únicamente para los conductores que conducen los carros propios de las empresas cumpliendo así la ley 336 artículo 36. Para el caso de los afiliados Contrato de vinculación por afiliación, que son identificados como contratista se debe autorizar la vinculación como prestación de servicios y las empresas deben dar cumplimiento a la ley 336 artículo 34 Se debe aceptar la contratación por prestación de servicios pues la contratación actual estatal del servicio se hace por plazo de ejecución entre 2 y 5 meses, lo que conlleva a estar desafilando conductores y afiliando de manera interrumpida, mientras en la realidad en estos periodos los conductores se dedican a otra actividades y si se hace afiliación ante las diferentes empresas parafiscales directamente por parte de los contratistas no habría esta interrupción en las cotizaciones. Uno de los puntos de acuerdo establecidos en anteriores oportunidades entre el Ministerio de Transporte y las Organizaciones Gremiales del sector es que el ente Rector del Transporte no debe legislar en derecho civil, derecho comercial o derecho laboral, y que por lo tanto sus normas sobre estos aspectos deben ser mínimas y no afectar la ley sustancial o procedimental, y para el caso basta con determinar el plazo máximo, con la aclaración que puede ser rescindido en un término menor de tiempo, tal como permite el derecho privado. En este sentido, proponemos que Ministerio de Transporte se abstenga en reglamentar aspectos propios del Derecho Laboral; como el contrato laboral de los conductores, que competen al Ministerio de Trabajo, ya estipulado en la Ley 336/96; que se permitan las diferentes formas de contratación laboral y prestación de servicios, no se restrinja la posibilidad de contratar según la modalidad de los servicios, más en estos momentos de evolución de las formas de trabajo que el gobierno nacional se prepara a regular.	NO ACEPTADA	Frente a este punto, en primer lugar, se destaca que la disposición mencionada no fue objeto de modificación en el presente proyecto de reglamentación; no obstante, se comprende que existen aspectos sobre derecho privado y laboral en la modalidad, pero no se puede obviar que son asuntos que se dan en el marco de la prestación de un servicio público y, de acuerdo con la Constitución Política y las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, el Estado conserva su facultad de intervención en esta actividad económica en pro del interés general de todos los actores y usuarios. Igualmente, sobre lo dispuesto frente al contrato laboral para los conductores de la modalidad es oportuno indicar que esto se desprende de una obligación consagrada a nivel legal en el artículo 36 de la Ley 336 de 1996 que no puede ser modificada a través de este decreto, lo cual ha sido avalado también vía jurisprudencial.
109	20/02/2021	Cristian David Burgos; Carlos Alberto Rodríguez Gómez; Aida Herrera Romero; Luis Antonio Valero; John Henry Solano Cardenas; Viviana Marcela Ramirez Solano; Teresa Ladino; Humberto Torres Ladino; Jesus Velasquez; Alexander Calderon; Octavio Zamora Parada; Alejandro Guerrero; Harold Jimmy Muñoz; Matina Polo; Orlando Orozco; Jose Miguel Olave; Ludvíca Patiño; Cristhian Orozco; Teresa Murillo; Nelson Hernandez; Luis Alberto Martinez; Francisco Javier Carranza; Martha Clariza Cabra; Angi Andrea Sierra; Luis Enrique Torres; Antonio Reyes Fuentes; Wilson Fredy Ruiz; Luis Vargas Pérez; Jennifer Solano; Juan Sebastian Carreño; Germán Argote; Miguel Angel Calero; Ricardo Acosta Ramirez.; Luis Alberto Amaya; Mabel Morales;	Transcribe un aparte del artículo 2.2.1.6.12.8. del Decreto 1079 de 2015: El control del uso de sustancias psicoactivas requiere de una infraestructura científica con costos elevados que no es posible asumir para las empresas de transporte, para los propietarios y menos aún para los conductores; razones por las cuales sugerimos, teniendo en cuenta que es una situación prácticamente ajena en el medio, sea eliminada y solo se exija el control de alcoholemia, mucho más económico y este si un aspecto usual que requiere control estricto.	NO ACEPTADA	Lo solicitado iría en contravía de la disposición atacada, que busca garantizar la seguridad y la calidad en la prestación del servicio.
110	20/02/2021	Cristian David Burgos; Carlos Alberto Rodríguez Gómez; Aida Herrera Romero; Luis Antonio Valero; John Henry Solano Cardenas; Viviana Marcela Ramirez Solano; Teresa Ladino; Humberto Torres Ladino; Jesus Velasquez; Alexander Calderon; Octavio Zamora Parada; Alejandro Guerrero; Harold Jimmy Muñoz; Matina Polo; Orlando Orozco; Jose Miguel Olave; Ludvíca Patiño; Cristhian Orozco; Teresa Murillo; Nelson Hernandez; Luis Alberto Martinez; Francisco Javier Carranza; Martha Clariza Cabra; Angi Andrea Sierra; Luis Enrique Torres; Antonio Reyes Fuentes; Wilson Fredy Ruiz; Luis Vargas Pérez; Jennifer Solano; Juan Sebastian Carreño; Germán Argote; Miguel Angel Calero; Ricardo Acosta Ramirez.; Luis Alberto Amaya; Mabel Morales;	Transcribe apartes del artículo 1 del proyecto de decreto: Por asuntos de Pandemia se debe prorrogar el tiempo de vida útil por lo menos a 23 años a todo vehículo matriculado antes de la fecha que se declare levantada la emergencia económica y superada la Pandemia, pues según informes de la OMS no ha fecha de un final mundial al virus y según el ministerio de Hacienda la crisis económica se vera reflejada en los próximos 10 años. Así mismo la prestación del servicio escolar debe extender hasta 20 años pues entre más antiguo el vehículo menos oportunidades de prestación de servicio empresarial, con ninguna entidad del estado colombiano y menos aún en turismo.	NO ACEPTADA	<p>Sobre este punto, es pertinente destacar se decidió ampliar a cuatro (4) años el tiempo de uso a los vehículos de la modalidad de transporte especial, medida que fue adoptada, en primer lugar, teniendo en consideración algunas experiencias internacionales.</p> <p>A lo anterior, se suma que la medida de extensión del tiempo de uso por cuatro (4) años a los vehículos de la modalidad fue acogida teniendo en cuenta un criterio razonable, esto es, en primer lugar, que durante al menos dos (2) años el vehículo no se usará, al menos, en condiciones normales y, en segundo lugar, que se debe otorgar adicionalmente dos (2) años para la reactivación económica la cual ya se está dando de manera exponencial en la medida en que muchos sectores de los que depende el transporte especial están retornando gradualmente operaciones como lo es el sector educativo y turístico.</p> <p>Igualmente, es importante tener en cuenta que para la adopción de las medidas transitorias en el proyecto de decreto con el propósito de ayudar a la modalidad de transporte especial con ocasión del impacto negativo de la pandemia del Coronavirus COVID-19 se verificó que estas respondieran a los efectos verdaderamente causados a los actores del transporte especial por cuenta de esa coyuntura sin precedentes y que no afectarían de manera desproporcionada el principio de seguridad el cual es prioridad del sector. Por tanto, no es posible acoger lo solicitado</p>

111	20/02/2021	Cristian David Burgos; Carlos Alberto Rodríguez Gómez; Aida Herrera Romero; Luis Antonio Valero; John Henry Solano Cardenas; Viviana Marcela Ramirez Solano; Teresa Ladino; Humberto Torres Ladino; Jesus Velasquez; Alexander Calderon; Octavio Zamora Parada; Alejandro Guerrero; Harold Jimmy Muñoz; Matina Polo; Orlando Orozco; Jose Miguel Olave; Ludvía Patiño; Crithian Orozco; Teresa Murillo; Nelson Hernandez; Luis Alberto Martinez; Francisco Javier Carranza; Martha Clariza Cabra; Angi Andrea Sierra; Luis Enrique Torres; Antonio Reyes Fuentes; Wilson Fredy Ruiz; Luis Vargas Pérez; Jennifer Solano; Juan Sebastian Carreño; Germán Argote; Miguel Angel Calero; Ricardo Acosta Ramirez.; Luis Alberto Amaya; Mabel Morales;	Para el caso de pérdida de tarjeta de operación se debe autorizar el tránsito del vehículo con tarjeta de operación vigente en el RUNT mientras se expide el plástico físico correspondiente y se demuestre con denuncia y la respectiva solicitud de duplicado, teniendo en cuenta que la información reposa en el RUNT, la autoridad de control la puede verificar digitalmente, debe derogarse la exigencia de su porte físico, dando aplicación al art. 2.2.1.6.7.6; igual como sucede con el SOAT Y REVISIÓN TENCOMECANICA Y DE GASES.	NO ACEPTADA	El Ministerio ya se encuentra adelantando los procesos para dar cumplimiento a lo señalado en el artículo 2.2.1.6.9.10, que establece que "Cuando se implemente la expedición de la tarjeta de operación a través del sistema RUNT, el control por parte de las autoridades en vía se hará mediante el uso de herramientas tecnológicas. En tal caso desaparece la obligación de portar el original." Por tanto, no dá lugar a la modificación del proyecto de decreto
112	20/02/2021	Cristian David Burgos; Carlos Alberto Rodríguez Gómez; Aida Herrera Romero; Luis Antonio Valero; John Henry Solano Cardenas; Viviana Marcela Ramirez Solano; Teresa Ladino; Humberto Torres Ladino; Jesus Velasquez; Alexander Calderon; Octavio Zamora Parada; Alejandro Guerrero; Harold Jimmy Muñoz; Matina Polo; Orlando Orozco; Jose Miguel Olave; Ludvía Patiño; Crithian Orozco; Teresa Murillo; Nelson Hernandez; Luis Alberto Martinez; Francisco Javier Carranza; Martha Clariza Cabra; Angi Andrea Sierra; Luis Enrique Torres; Antonio Reyes Fuentes; Wilson Fredy Ruiz; Luis Vargas Pérez; Jennifer Solano; Juan Sebastian Carreño; Germán Argote; Miguel Angel Calero; Ricardo Acosta Ramirez.; Luis Alberto Amaya; Mabel Morales;	Transcribe el artículo 3 del proyecto de decreto: Se debe de eliminar por completo el cualquier porcentaje limitante para celebrar convenios de colaboración empresarial El convenio de colaboración empresarial, es un tema que el misterio de transporte ha definido como "posibilitar una eficiente racionalización en el uso del equipo automotor y la mejor prestación del servicio" Además podría existir parque automotor disponible, con las características mínimas requeridas por el contratante o hasta mejor que estas, pero el vehículo esta afiliado a una empresa que no fue proponente, ni tampoco hace parte de las posibles empresa que se presenten en un proceso contractual, así las cosas serían un parque automotor que se desperdiciaría por los limitantes del ente rector.	NO ACEPTADA	Se establece el porcentaje limitante para suscribirlos ya que, la figura de convenio utilizada en exceso podría derivar en que 1. algunas empresas no utilicen su capacidad transportadora y todos los contratos que obtengan los atenderán con vehículos en convenio y no con vehículos propios o vinculados, 2. Desincentivar a las empresas en la adquisición de parque automotor propio y en la vinculación de vehículos. 3. Puede generar una sobreoferta de vehículos de la modalidad, 4. La mayoría de las empresas preferirán tercerizar la prestación del servicio con otras empresas para evitar costear cargas laborales, operacionales y de mantenimiento de equipos, teniendo en cuenta que quien asume estas cargas es quien presta el servicio (transportador de hecho) Y 5. Incentiva el modelo afiliador de las empresas ya que las empresas no ejecutarían la actividad transportadora y no gestionarían contratos para sus vinculados.
113	20/02/2021	Cristian David Burgos; Carlos Alberto Rodríguez Gómez; Aida Herrera Romero; Luis Antonio Valero; John Henry Solano Cardenas; Viviana Marcela Ramirez Solano; Teresa Ladino; Humberto Torres Ladino; Jesus Velasquez; Alexander Calderon; Octavio Zamora Parada; Alejandro Guerrero; Harold Jimmy Muñoz; Matina Polo; Orlando Orozco; Jose Miguel Olave; Ludvía Patiño; Crithian Orozco; Teresa Murillo; Nelson Hernandez; Luis Alberto Martinez; Francisco Javier Carranza; Martha Clariza Cabra; Angi Andrea Sierra; Luis Enrique Torres; Antonio Reyes Fuentes; Wilson Fredy Ruiz; Luis Vargas Pérez; Jennifer Solano; Juan Sebastian Carreño; Germán Argote; Miguel Angel Calero; Ricardo Acosta Ramirez.; Luis Alberto Amaya; Mabel Morales;	Transcribe un aparte del artículo 2.2.1.6.10.5. del Decreto 1079 de 2015: Se debe eliminar por completo servicios de cortesía y otros dadas que van en la dirección de remuneraciones o comisiones por intermediación	NO ACEPTADA	Referente a esta observación, es oportuno mencionar que los servicios de cortesía contemplados en el decreto vigente son potestativos mas no obligatorios, de tal manera que en caso de otorgarse deben especificarse en los servicios prestados durante la ejecución del contrato. Igualmente, el presente proyecto de decreto busca generar medidas de alivio para los diferentes actores de la modalidad y la medida aquí solicitada no tiene esa naturaleza.
114	20/02/2021	Cristian David Burgos; Carlos Alberto Rodríguez Gómez; Aida Herrera Romero; Luis Antonio Valero; John Henry Solano Cardenas; Viviana Marcela Ramirez Solano; Teresa Ladino; Humberto Torres Ladino; Jesus Velasquez; Alexander Calderon; Octavio Zamora Parada; Alejandro Guerrero; Harold Jimmy Muñoz; Matina Polo; Orlando Orozco; Jose Miguel Olave; Ludvía Patiño; Crithian Orozco; Teresa Murillo; Nelson Hernandez; Luis Alberto Martinez; Francisco Javier Carranza; Martha Clariza Cabra; Angi Andrea Sierra; Luis Enrique Torres; Antonio Reyes Fuentes; Wilson Fredy Ruiz; Luis Vargas Pérez; Jennifer Solano; Juan Sebastian Carreño; Germán Argote; Miguel Angel Calero; Ricardo Acosta Ramirez.; Luis Alberto Amaya; Mabel Morales;	Transcribe el artículo 2.2.1.6.11.3. del Decreto 1079 de 2015: Se permita el uso de los vehículos en la prestación de los tres servicios: escolar, empresarial y turismo sin condicionar a tener de registro nacional de turismo, pues a la empresas no les interesa ser agentes turísticos y el decreto en su Artículo 2.2.1.6.1.Objeto y principios solo tiene pretensiones de la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial y no de servicios turísticos. El hecho de prestar servicio de transporte a turistas o prestadores de servicios turísticos, no hace que las empresas de transporte especial pierdan su esencia de transporte público terrestre automotor especial, razón por la cual no es justificable exigir que se conviertan en prestadores de servicios turísticos. Tanto sería, como si por el hecho de prestar servicio de transporte a estudiantes las empresas de transporte debieran convertirse en instituciones educativas, lo cual es un evidente absurdo. Proponemos eliminar este requisito para el transporte de turismo.	NO ACEPTADA	Al respecto, se aclara que la exigencia de que las empresas cuenten con Registro Nacional de Turismo, se encuentra exigida en la el artículo 60 de la Ley 300 de 1996, modificada por el Decreto Ley 2106 de 2019. Además, en el artículo 62 de la misma Ley establece que "Son prestadores de servicios turísticos: (...) 12. Las empresas de transporte terrestre automotor especializado, las empresas operadoras de chivas y de otros vehículos automotores que presten servicio de transporte turístico.". Por tanto, no es posibleeliminar este requisito por encontrarse sujeto a una norma de rango legal.

115	20/02/2021	Cristian David Burgos; Carlos Alberto Rodríguez Gómez; Aida Herrera Romero; Luis Antonio Valero; John Henry Solano Cardenas; Viviana Marcela Ramírez Solano; Teresa Ladino; Humberto Torres Ladino; Jesus Velasquez; Alexander Calderon; Octavio Zamora Parada; Alejandro Guerrero; Harold Jimmy Muñoz; Matina Polo; Orlando Orozco; Jose Miguel Olave; Ludivia Patiño; Crithian Orozco; Teresa Murillo; Nelson Hernandez; Luis Alberto Martinez; Francisco Javier Carranza; Martha Clariza Cabra; Angi Andrea Sierra; Luis Enrique Torres; Antonio Reyes Fuentes; Wilson Fredy Ruiz; Luis Vargas Pérez; Jennifer Solano; Juan Sebastian Carreño; Germán Argote; Miguel Angel Calero; Ricardo Acosta Ramirez.; Luis Alberto Amaya; Mabel Morales;	Transcribe el parágrafo del artículo 2.2.1.6.8.1. del Decreto 1079 de 2015: Se debe permitir el paz y salvo para la desvinculación únicamente para el caso de gastos de administración y pagos de pólizas pues el mismo decreto en su Artículo 2.2.1.6.6.2. Pago de la prima menciona la responsabilidad a cargo de un tercero	NO ACEPTADA	No es posible que en la reglamentación se exija para la desvinculación, en los términos señalados en la observación, la existencia de un paz y salvo, pues ello implicaría una intromisión en los desacuerdos frente al contenido obligacional de los contratos; al respecto, se tiene como antecedente que el Consejo de Estado, mediante sentencia del 22 de septiembre de 2011, determinó que la solicitud de desvinculación tiene un carácter eminentemente administrativo que tiene que ver con el control de la capacidad transportadora que por mandato legal debe asignársele a cada empresa para la correcta prestación del servicio, por lo tanto, situaciones que no tienen el carácter administrativo mencionado quedan por fuera de la órbita de la autoridad de transporte.
116	20/02/2021	Cristian David Burgos; Carlos Alberto Rodríguez Gómez; Aida Herrera Romero; Luis Antonio Valero; John Henry Solano Cardenas; Viviana Marcela Ramírez Solano; Teresa Ladino; Humberto Torres Ladino; Jesus Velasquez; Alexander Calderon; Octavio Zamora Parada; Alejandro Guerrero; Harold Jimmy Muñoz; Matina Polo; Orlando Orozco; Jose Miguel Olave; Ludivia Patiño; Crithian Orozco; Teresa Murillo; Nelson Hernandez; Luis Alberto Martinez; Francisco Javier Carranza; Martha Clariza Cabra; Angi Andrea Sierra; Luis Enrique Torres; Antonio Reyes Fuentes; Wilson Fredy Ruiz; Luis Vargas Pérez; Jennifer Solano; Juan Sebastian Carreño; Germán Argote; Miguel Angel Calero; Ricardo Acosta Ramirez.; Luis Alberto Amaya; Mabel Morales;	Sugerimos diseñar un Formato Único para los Acuerdo de Colaboración Empresarial, donde queden consignados los derechos, obligaciones y responsabilidades de cada una de las empresas que participan en el convenio, así como eliminar el porcentaje de ofrecer o recibir, pues los contratos son muy temporales.	NO ACEPTADA	Frente al primero de los aspectos mencionados, el diseño de un formato único para los acuerdos de colaboración empresarial se informa que no es una medida que pueda ser adoptada en el presente proyecto de decreto. Las condiciones del convenio deben ser establecidas por las partes de acuerdo con la autonomía de la voluntad privada y no se elimina el porcentaje restrictivo porque la figura de convenio utilizada en exceso podría derivar en que 1. algunas empresas no utilicen su capacidad transportadora y todos los contratos que obtengan los atenderán con vehículos en convenio y no con vehículos propios o vinculados, 2. Desincentivar a las empresas en la adquisición de parque automotor propio y en la vinculación de vehículos. 3. Puede generar una sobreoferta de vehículos de la modalidad, 4. La mayoría de las empresas preferirán tercerizar la prestación del servicio con otras empresas para evitar costear cargas laborales, operacionales y de mantenimiento de equipos, teniendo en cuenta que quien asume estas cargas es quien presta el servicio (transportador de hecho) Y 5. Incentiva el modelo afiliador de las empresas ya que las empresas no ejecutarían la actividad transportadora y no gestionarían contratos para sus vinculados.
117	20/02/2021	Cristian David Burgos; Carlos Alberto Rodríguez Gómez; Aida Herrera Romero; Luis Antonio Valero; John Henry Solano Cardenas; Viviana Marcela Ramírez Solano; Teresa Ladino; Humberto Torres Ladino; Jesus Velasquez; Alexander Calderon; Octavio Zamora Parada; Alejandro Guerrero; Harold Jimmy Muñoz; Matina Polo; Orlando Orozco; Jose Miguel Olave; Ludivia Patiño; Crithian Orozco; Teresa Murillo; Nelson Hernandez; Luis Alberto Martinez; Francisco Javier Carranza; Martha Clariza Cabra; Angi Andrea Sierra; Luis Enrique Torres; Antonio Reyes Fuentes; Wilson Fredy Ruiz; Luis Vargas Pérez; Jennifer Solano; Juan Sebastian Carreño; Germán Argote; Miguel Angel Calero; Ricardo Acosta Ramirez.; Luis Alberto Amaya; Mabel Morales;	La reposición y el beneficio del IVA se debe hacer sin restricción de unidades para los casos de las empresas habilitadas en el servicio de transporte especial pues a la fecha son propietarios de más de 2 unidades	NO ACEPTADA	Esta no es una medida que pueda ser adoptada en el presente proyecto de decreto, el cual solo modifica la reglamentación de la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor especial
118	20/02/2021	Cristian David Burgos; Carlos Alberto Rodríguez Gómez; Aida Herrera Romero; Luis Antonio Valero; John Henry Solano Cardenas; Viviana Marcela Ramírez Solano; Teresa Ladino; Humberto Torres Ladino; Jesus Velasquez; Alexander Calderon; Octavio Zamora Parada; Alejandro Guerrero; Harold Jimmy Muñoz; Matina Polo; Orlando Orozco; Jose Miguel Olave; Ludivia Patiño; Crithian Orozco; Teresa Murillo; Nelson Hernandez; Luis Alberto Martinez; Francisco Javier Carranza; Martha Clariza Cabra; Angi Andrea Sierra; Luis Enrique Torres; Antonio Reyes Fuentes; Wilson Fredy Ruiz; Luis Vargas Pérez; Jennifer Solano; Juan Sebastian Carreño; Germán Argote; Miguel Angel Calero; Ricardo Acosta Ramirez.; Luis Alberto Amaya; Mabel Morales;	Transcribe un aparte del artículo 2 del proyecto de decreto: Se permita el traslado con origen y destino en un mismo municipio también para los vehículos de menos de 9 pasajeros como van, station wagon, doble cabina y automóvil. Se permita la celebración de contratos para un grupo específico de usuarios (transporte de particulares) para todo vehículo de servicio especial eliminando la restricción que existe para los vehículos de menos de 9 pasajeros.	NO ACEPTADA	La restricción de hacer el traslado con origen-destino dentro de un mismo municipio a menos de 9 pasajeros, tiene como objetivo evitar que la modalidad de transporte terrestre automotor especial genere conflictos con la modalidad de transporte terrestre automotor individual (taxi), debido a que ese tipo de servicio puede ser atendido por los últimos, quienes cuentan con radio de acción municipal, por su parte los vehículos de servicio especial cuentan con un radio de acción nacional, lo cual les permite atender servicios de transporte en diferentes partes del país, con lo cual no se vería afectada su productividad

119	20/02/2021	Jose Fernando Ortiz Jaramillo	<p>Quisiera sugerir que las pólizas actual y contraactual, no sean adquiridas por las empresas que nosotros las podamos comprar directamente como se hace con el soat, ya que las empresas abusan de los precios. También que el fuc no sea cobrado cuando se trate de la familia. Que los rodamientos no sean tan costosos. Que las aplicaciones de comunicación no sean tan costosas, las empresas están abusando con el precio.</p>	NO ACEPTADA	<p>Respecto de esta observación, se destaca que no puede hacerse una modificación en tal sentido, en atención a que la disposición que hace referencia al deber de tomar el seguro por parte de la empresa es de rango legal, esto es, el artículo 994 del Código de Comercio, que establece que "el transportador deberá tomar por cuenta propia o por cuenta del pasajero o del propietario de la carga, un seguro que cubra a las personas y las cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte". Lo anterior en concordancia con la Ley 336 de 1996 que refiere que el servicio público será prestado por la empresa habilitada para operar quien adquiere la calidad de "transportador". De esta manera, a nivel reglamentario no se puede realizar el ajuste señalado pues se desbordaría la potestad reglamentaria en cabeza del presidente de la República. Igualmente, se destaca que la empresa es directamente la responsable de la actividad de transporte de tal manera que es ella quien debe tener el control del aseguramiento de los equipos propios y vinculados, lo cual se desprende, entre otros, del vigente artículo 2.2.1.6.8.13. del Decreto 1079 de 2015 que dispone que las empresas deberán administrar, mantener en perfecto estado y controlar la operación de los vehículos propios o de terceros y de los que presten el servicio.</p>
120	20/02/2021	William Gonzalez	<p>1 no más empresas q nos cobran rodamiento sin dar trabajo 2 no más robos de seguros contra y extra las empresas tienen este negocio y nos cobran hasta un 80 % más de q vale ej: el seguro contra y extra vale 340 mil pesos las empresas nos roban 950 mil 3 no más robos por la tarjeta de operación la tarjeta de operación vale 16 mil pesos y la empresa nos cobran 400 mil 4 empresa q no de trabajo tiene q desaparecer 5 no más extractos familiares 6 q la contratación sea directa igual q el pago 7 q superintendencia sea veedora de las empresas corruptas y q desaparezcan 8 q el cambio de empresa no cobren 1 millón q sea gratis y cuantas veces sea necesaria y q nos colaboren lo más pronto posible en cambiarla para q nuestro trabajo no sea dañado si no en 1 día hace el cambio de empresa Hay mucha empresa corrupta 8 contratación directa ya q las empresas o cooperativas se quedan con más de 80 % de nuestro trabajo</p>	NO ACEPTADA	<p>privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación.</p> <p>Por lo anterior, frente a las quejas de algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos.</p> <p>Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, párrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes.</p>
121	20/02/2021	Wilson Ramirez	<p>1. es por favor que las empresas donde tenemos los vehículos afiliados co cobren las pólizas tan costosas y la tarjeta de operación también muy costosa y la administración muy costosa y el cambio de empresa también muy costoso y que por favor nos busquen trabajo la mayoría de los trabajos los conseguimos nosotros mismos y2. pedirle al ministerio de transporte dejar pasar los vehículos a particulares ya que las empresas que requieren Camionetas después de 5 años ya no les sirven que reglamenten ese punto también la vida útil de los vehículos con las empresas contratistas</p>	NO ACEPTADA	<p>1. Frente a las quejas de algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos.</p> <p>Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, párrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes.</p> <p>Por otra parte, es oportuno mencionar que se decidió modificar la regla general de cambio de servicio a particular con el propósito principal de generar seriedad en la modalidad, de esta manera, se pretende que quienes deseen ingresar sus vehículos al transporte especial conozcan muy bien las dinámicas del mismo. Igualmente, con esta redefinición se permite que vehículos de mayor antigüedad en el servicio adelanten este trámite para generar un equilibrio entre los vehículos que ingresan nuevos a la modalidad y los que se retiran por cambio de servicio, evitando</p>
122	20/02/2021	Flor Eugenia Salamanca	<p>Por favor tener en cuenta para cambio de servicio de público a particular a los vehículos de 19 pasajeros sin importar el modelo y que llevemos más de 5 años prestando el servicio especial- escolar- Nuestros carros se mueven menos de 10 meses al año y máximo 3 o 4 horas diarias No se trabaja sábados domingos festivos Semana Santa Semana de receso escolar y vamos para un año sin operar Si tenemos que desintegrar nuestros vehículos, según la marca y modelo deben darnos un capital monetario para resarcir el daño a nuestro derecho al trabajo</p>	NO ACEPTADA	<p>Frente a esta observación se indica que no es posible permitir el cambio de público a particular de vehículos con una mayor capacidad de 9 pasajeros podría conllevar a aumentar la piratería y las rutas ilegales, ya que los buses o micro buses, tienen como principal vocación operar en el servicio público de transporte, donde se requiere una mayor movilización de usuarios, diferentes a las necesidades particulares cuyas características de movilización implican un número menor de personas. No obstante, se informa que el proyecto de decreto en el artículo 10 establece la opción de realizar el cambio de modalidad al servicio público de transporte terrestre automotor mixto siempre y cuando el año modelo no sea de una antigüedad superior a diez (10) años.</p>

123	20/02/2021	Flor Eugenia Salamanca	Dar la opción al propietario de adquirir las pólizas civiles Extracontractual y Contractual ya que las empresas al ser intermediarias elevan el valor de éstas perjudicándonos enormemente	NO ACEPTADA	Respecto de esta observación, se destaca que no puede hacerse una modificación en tal sentido, en atención a que la disposición que hace referencia al deber de tomar el seguro por parte de la empresa es de rango legal, esto es, el artículo 994 del Código de Comercio, que establece que "el transportador deberá tomar por cuenta propia o por cuenta del pasajero o del propietario de la carga, un seguro que cubra a las personas y las cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte". Lo anterior en concordancia con la Ley 336 de 1996 que refiere que el servicio público será prestado por la empresa habilitada para operar quien adquiere la calidad de "transportador". De esta manera, a nivel reglamentario no se puede realizar el ajuste señalado pues se desbordaría la postestad reglamentaria en cabeza del presidente de la República. Igualmente, se destaca que la empresa es directamente la responsable de la actividad de transporte de tal manera que es ella quien debe tener el control del aseguramiento de los equipos propios y vinculados, lo cual se desprende, entre otros, del vigente artículo 2.2.1.6.8.13. del Decreto 1079 de 2015 que dispone que las empresas deberán administrar, mantener en perfecto estado y controlar la operación de los vehículos propios o de terceros y de los que presten el servicio.
124	20/02/2021	Flor Eugenia Salamanca	Exigir y verificar que las empresas contraten al conductor de cualquier móvil afiliado a la empresa, porque la seguridad social la paga el mismo conductor o propietario del vehículo y ellos están actuando como terceros y por eso no llegaron los auxilios que eran para los conductores- ellos figuran como empleados independientes	NO ACEPTADA	Las observaciones planteadas hacen referencia a algunas presuntas problemáticas surgidas en la operación del servicio. La regulación está concebida para que sea cumplida, por ello existen disposiciones en la normativa vigente de la modalidad que dictan de manera clara la exigencia de que el conductor debe tener contrato de trabajo con la empresa de transporte. Se destaca que los asuntos mencionados son distorsiones de la forma en que ha sido concebida la regulación y que atienden a la presunta falta de cumplimiento de la misma por parte de los actores de la modalidad, aspecto que es del ámbito de control por parte de las autoridades competentes en esta materia y que no puede ser abordado en este escenario. No obstante, se dará traslado al Ministerio de Trabajo de su observación
125	20/02/2021	Flor Eugenia Salamanca	Que nos renueven automáticamente el SOAT por un año, para los propietarios de vehículos escolares que adquirieron la póliza en el mes de Marzo del 2020 ya que los carros no fueron operados	NO ACEPTADA	Esta no es una medida que pueda tomarse en el presente proyecto de decreto, teniendo en cuenta que es una previsión que no puede ser adoptada en el marco de sus competencias por el Ministerio de Transporte. Se debe recordar que la reglamentación en este aspecto se encuentra autorizada en virtud del artículo 994 del Código de Comercio y esta no puede exceder los aspectos allí contemplados. Al respecto, lo relacionado con las tarifas del SOAT, por virtud de lo establecido en el Estatuto Orgánico del Sistema Financiero, es de competencia de la Superintendencia Financiera de Colombia.
126	20/02/2021	Flor Eugenia Salamanca	Aumentar a 5 años la vida útil de los vehículos de servicio especial	NO ACEPTADA	Sobre este punto, es pertinente destacar se decidió ampliar a cuatro (4) años el tiempo de uso a los vehículos de la modalidad de transporte especial, medida que fue adoptada, en primer lugar, teniendo en consideración algunas experiencias internacionales. A lo anterior, se suma que la medida de extensión del tiempo de uso por cuatro (4) años a los vehículos de la modalidad fue acogida teniendo en cuenta un criterio razonable, esto es, en primer lugar, que durante al menos dos (2) años el vehículo no se usará, al menos, en condiciones normales y, en segundo lugar, que se debe otorgar adicionalmente dos (2) años para la reactivación económica la cual ya se está dando de manera exponencial en la medida en que muchos sectores de los que depende el transporte especial están retornando gradualmente operaciones como lo es el sector educativo y turístico.. Igualmente, es importante tener en cuenta que para la adopción de las medidas transitorias en el proyecto de decreto con el propósito de ayudar a la modalidad de transporte especial con ocasión del impacto negativo de la pandemia del Coronavirus COVID-19 se verificó que estas respondieran a los efectos verdaderamente causados a los actores del transporte especial por cuenta de esa coyuntura sin precedentes y que no afectaran de manera desproporcionada el principio de seguridad el cual es prioridad del sector.

127	20/02/2021	Maria Ines Montañez	Tengo una camioneta de servicio especial modelo 2012.Es un carro que ya no es rentable y a perdido su valor comercial. Mi sugerencia es que nos aprueben el cambio de servicio especial a particular sin tener en cuenta el modelo. Gracias.	NO ACEPTADA	Frente a esta observación, se indica que ya el proyecto de decreto modifica la regla general de cambio de servicio a particular con el propósito principal de generar seriedad en la modalidad, de esta manera, se pretende que quienes deseen ingresar sus vehículos al transporte especial conozcan muy bien las dinámicas del mismo. Igualmente, con esta redefiniciónse permite que vehículos de mayor antigüedad en el servicio adelanten este trámite para generar un equilibrio entre los vehículos que ingresan nuevos a la modalidad y los que se retiran por cambio de servicio, evitando así la sobreoferta en la prestación del mismo, renovando el parque automotor y la edad de los equipos. Igualmente, es una opción para la salida a los vehículos que no desean continuar en la modalidad, ayuda a aliviar las cargas económicas del sector y posibilita la recuperación parcial de la inversión. Se incluyó un párrafo transitorio que permite el cambio al servicio particular, sin importar el tiempo de permanencia en la modalidad, durante un año contado a partir de su reglamentación, a los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial clase automóvil, campero o camioneta de no más de (9) nueve pasajeros, incluido el conductor
128	20/02/2021	Jairo Wilches	Por favor que cada propietario pueda adquirir sus seguros y evitar la usureros de las empresas	NO ACEPTADA	Respecto de esta observación, se destaca que no puede hacerse una modificación en tal sentido, en atención a que la disposición que hace referencia al deber de tomar el seguro por parte de la empresa es de rango legal, esto es, el artículo 994 del Código de Comercio, que establece que "el transportador deberá tomar por cuenta propia o por cuenta del pasajero o del propietario de la carga, un seguro que cubra a las personas y las cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte". Lo anterior en concordancia con la Ley 336 de 1996 que refiere que el servicio público será prestado por la empresa habilitada para operar quien adquiere la calidad de "transportador". De esta manera, a nivel reglamentario no se puede realizar el ajuste señalado pues se desbordaría la postestad reglamentaria en cabeza del presidente de la República. Igualmente, se destaca que la empresa es directamente la responsable de la actividad de transporte de tal manera que es ella quien debe tener el control del aseguramiento de los equipos propios y vinculados, lo cual se desprende, entre otros, del vigente artículo 2.2.1.6.8.13. del Decreto 1079 de 2015 que dispone que las empresas deberán administrar, mantener en perfecto estado y controlar la operación de los vehículos propios o de terceros y de los que presten el servicio.
129	20/02/2021	Nelson Perez	opino que estaría bien el plazo de 5 años para los vehiculos que salian de circulación en este 2021	NO ACEPTADA	Sobre este punto, es pertinente destacar se decidió ampliar a cuatro (4) años el tiempo de uso a los vehículos de la modalidad de transporte especial, medida que fue adoptada, en primer lugar, teniendo en consideración algunas experiencias internacionales. A lo anterior, se suma que la medida de extensión del tiempo de uso por cuatro (4) años a los vehículos de la modalidad fue acogida teniendo en cuenta un criterio razonable, esto es, en primer lugar, que durante al menos dos (2) años el vehículo no se usará, al menos, en condiciones normales y, en segundo lugar, que se debe otorgar adicionalmente dos (2) años para la reactivación económica la cual ya se está dando de manera exponencial en la medida en que muchos sectores de los que depende el transporte especial están retornando gradualmente operaciones como lo es el sector educativo y turístico. Igualmente, es importante tener en cuenta que para la adopción de las medidas transitorias en el proyecto de decreto con el propósito de ayudar a la modalidad de transporte especial con ocasión del impacto negativo de la pandemia del Coronavirus COVID-19 se verificó que estas respondieran a los efectos verdaderamente causados a los actores del transporte especial por cuenta de esa coyuntura sin precedentes y que no afectaran de manera desproporcionada el principio de seguridad el cual es prioridad del sector.
130	20/02/2021	Orlando Ariza	tengo dos carros escolares y mi familia depende de esos vehiculos somos 6 personas no hemos recibido ninguna ayuda. Ya llevamos 1 año quietos y las empresas cobrando normal.por favor tener en cuenta la vida útil de 3 a 5 años más.y bajar costo del soat que es el más caro.investigar ala empresas que nos cobran normal .y antes la policía nos persiguen	NO ACEPTADA	Sobre este punto, es pertinente destacar se decidió ampliar a cuatro (4) años el tiempo de uso a los vehículos de la modalidad de transporte especial, medida que fue adoptada, en primer lugar, teniendo en consideración algunas experiencias internacionales. A lo anterior, se suma que la medida de extensión del tiempo de uso por cuatro (4) años a los vehículos de la modalidad fue acogida teniendo en cuenta un criterio razonable, esto es, en primer lugar, que durante al menos dos (2) años el vehículo no se usará, al menos, en condiciones normales y, en segundo lugar, que se debe otorgar adicionalmente dos (2) años para la reactivación económica la cual ya se está dando de manera exponencial en la medida en que muchos sectores de los que depende el transporte especial están retornando gradualmente operaciones como lo es el sector educativo y turístico. Igualmente, es importante tener en cuenta que para la adopción de las medidas transitorias en el proyecto de decreto con el propósito de ayudar a la modalidad de transporte especial con ocasión del impacto negativo de la pandemia del Coronavirus COVID-19 se verificó que estas respondieran a los efectos verdaderamente causados a los actores del transporte especial por cuenta de esa coyuntura sin precedentes y que no afectaran de manera desproporcionada el principio de seguridad el cual es prioridad del sector. Finalmente, en cuanto a bajar el costo del SOAT, se informa que

131	20/02/2021	Felipe Ardila	1)me gustaría que podamos transportar a nuestra familia en nuestros carros . 2)pólizas caras . 3)rodamiento caro. 4)tarjeta de operación cara.	NO ACEPTADA	<p>En primer lugar, se destaca que el artículo 5 de la Ley 336 de 1996 diferencia el servicio público de transporte del servicio privado que tiende a satisfacer necesidades particulares de movilización; igualmente, el artículo 23 ibidem dispone que las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte solo podrán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio. En consonancia con ello, el artículo 2 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, dispone que el vehículo de servicio particular está destinado a satisfacer necesidades privadas de movilización, mientras que el vehículo público al transporte de pasajeros mediante el cobro de una tarifa, porte, flete o pasaje. En ese sentido, no es posible que un mismo vehículo pueda ser de servicio privado y particular pues la ley los diferencia con claridad y además cada uno de ellos para poder movilizarse deben cumplir requisitos diferentes.</p> <p>De otro lado, el contrato de vinculación se rige por las normas del derecho privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación.</p>
132	20/02/2021	Alcimar Vargas	1. Deberían otorgarnos 5 años más de tiempo de trabajo para los vehículos de servicio especial, 2. Las pólizas deberían ser adquiridas por los propietarios directamente y no por las empresas ya que ellos son los que más se lucran.3. El rodamiento no debería ser tan costoso y el gobierno debería estandarizar los costos ya que las empresas son muy usueros en el momento de cobrar Los retenes deben ser para toda clase de vehículos no solo para escolares.	NO ACEPTADA	<p>Por lo anterior, frente a las quejas de algunas empresas de</p> <p>1. Sobre este punto, es pertinente destacar se decidió ampliar a cuatro (4) años el tiempo de uso a los vehículos de la modalidad de transporte especial, medida que fue adoptada, en primer lugar, teniendo en consideración algunas experiencias internacionales.</p> <p>A lo anterior, se suma que la medida de extensión del tiempo de uso por cuatro (4) años a los vehículos de la modalidad fue acogida teniendo en cuenta un criterio razonable, esto es, en primer lugar, que durante al menos dos (2) años el vehículo no se usará, al menos, en condiciones normales y, en segundo lugar, que se debe otorgar adicionalmente dos (2) años para la reactivación económica la cual ya se está dando de manera exponencial en la medida en que muchos sectores de los que depende el transporte especial están retornando gradualmente operaciones como lo es el sector educativo y turístico.</p> <p>Igualmente, es importante tener en cuenta que para la adopción de las medidas transitorias en el proyecto de decreto con el propósito de ayudar a la modalidad de transporte especial con ocasión del impacto negativo de la pandemia del Coronavirus COVID-19 se verificó que estas responderían a los efectos verdaderamente causados a los actores del transporte especial por cuenta de esa coyuntura sin precedentes y que no afectarían de manera desproporcionada el principio de seguridad el cual es prioridad del sector.</p>
133	20/02/2021	Miguel Fernando García	1. El porcentaje que cobra la empresa por adjudicar un contrato no exceder el 10% 2. Cuando el propietario del vehículo consiga un contrato la empresa no cobrar. Por eso se paga administración 3. Aumentar la vida útil de los vehículos 5 años 4. Intervenir muy costoso los seguros obligatorios y contractual y extracontractual	NO ACEPTADA	<p>2. Respecto de esta observación, se destaca que no puede</p> <p>1, 2 y 4. El contrato de vinculación se rige por las normas del derecho privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación.</p> <p>Por lo anterior, frente a las quejas de algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-2014400282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos.</p> <p>Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, párrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes.</p>
134	20/02/2021	Oscar García Hoyos	1. No obligar a los conductores de Servicio Público a renovar la Licencia de Conducción cada tres años o cada año después de los 60 años de edad. Ningún profesional en Colombia renueva su tarjeta profesional, entonces debemos estar en igualdad de condiciones. 2. No facultar a las empresas de Servicio Especial a desvincular un vehículo por la NO RENOVACIÓN de las pólizas RCE y RCC, ¿si no hay trabajo por la pandemia para qué se renuevan? No tiene sentido. Renovarlas tan pronto haya trabajo estable y sea necesario, además tener con que pagarlas. 3. Cambio de Servicio Especial a particular a partir de cualquier modelo siempre y cuando no haya cumplido el tiempo de servicio estipulado en la norma. Es una manera de recuperar algo de la inversión del vehículo	NO ACEPTADA	<p>1.Lo solicitado no es materia de este proyecto de Decreto y corresponde a una obligación derivada del Código Nacional de Tránsito.</p> <p>2. El proyecto de Decreto no contempla como causal de desvinculación la no renovación de pólizas</p> <p>3. Frente a esta observación, se indica que se decidió modificar la regla general de cambio de servicio a particular con el propósito principal de generar seriedad en la modalidad, de esta manera, se pretende que quienes deseen ingresar sus vehículos al transporte especial conozcan muy bien las dinámicas del mismo. Igualmente, con esta redefiniciónse permite que vehículos de mayor antigüedad en el servicio adelanten este trámite para generar un equilibrio entre los vehículos que ingresan nuevos a la modalidad y los que se retiran por cambio de servicio, evitando así la sobreoferta en la prestación del mismo, renovando el parque automotor y la edad de los equipos. Igualmente, es una opción para la salida a los vehículos que no desean continuar en la modalidad, ayuda a aliviar las cargas económicas del sector y posibilita la recuperación parcial de la inversión.</p> <p>Se incluyó un párrafo transitorio que permite el cambio al servicio particular, sin importar el tiempo de permanencia en la modalidad, durante un año contado a partir de su reglamentación, a los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial clase automóvil, campero o camioneta de no más de (9) nueve pasajeros, incluido el</p>

135	20/02/2021	Wilfer Gomez	1- que las empresas no sigan cobrando por desvinculación y vinculación del vehículo. 2-no cobro excesivo tarjeta de operación. 3-no más cobros excesivos de seguros de extra y contra. 4-no más cobros excesivos por rodamiento o admon mensual aún más cuando no ofrecen empleo. 4-que podamos transportar tranquilamente a nuestras familias. 5-que podamos contratar directamente con el cliente. 6-las empresas nos obligan a pagarle el 10 o el 15 % delo s contratos que nosotros mismos conseguimos,para darnos el fue. 7- que la superintendencia nos brinde un mejor acompañamiento a los propietarios(ESTAMOS SOLOS) 8-que los fuec no tengan ningún costo. 9-que podamos hacer los exámenes médicos y la bimensual dónde queramos siempre y cuando el lugar sea certificado,porq hasta con esto las empresas nos cobran mucho dinero ,con los supuestos convenios.	NO ACEPTADA	<p>El contrato de vinculación se rige por las normas del derecho privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación.</p> <p>Por lo anterior, frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos.</p> <p>Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, parágrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes.</p>
136	21/02/2021	Jonathan Camargo	soy propietario de un vehiculo tipo taxi de servicio especial de 5 pasajeros, compre este vehiculo con la esperanza de poderlo trabajar hace dos años y al mes de comprado al solicitar la renovacion de la tarjeta de operacion ha pasado todo este tiempo sin que la empresa ni el ministerio de transporte seccional cundinamarca, me respondan por este documento, a la fecha sigo pagando rodamiento sin tener la opcion de trabajar y no puedo utilizar el vehiculo para mi uso personal, quisiera saber por favor como puedo pasar el vehiculo a la modalidad de servicio particular ya que es modelo 2001 y me djeron en la superintendencia de puertos y transporte que este año ivan a otorgar una excepcion con un decreto por el tema del Covid 19,no quiero perder mi unico ahorro que es el vehiculo en fisico	NO ACEPTADA	<p>Frente a esta observación, se indica que el proyecto de decreto ya establece una disposición para modificar la regla general de cambio de servicio a particular con el propósito principal de generar seriedad en la modalidad, de esta manera, se pretende que quienes deseen ingresar sus vehículos al transporte especial conozcan muy bien las dinámicas del mismo. Igualmente, con esta redefiniciónse permite que vehículos de mayor antigüedad en el servicio adelanten este trámite para generar un equilibrio entre los vehículos que ingresan nuevos a la modalidad y los que se retiran por cambio de servicio, evitando así la sobreoferta en la prestación del mismo, renovando el parque automotor y la edad de los equipos. Igualmente, es una opción para la salida a los vehículos que no desean continuar en la modalidad, ayuda a aliviar las cargas económicas del sector y posibilita la recuperación parcial de la inversión. Se incluyó un parágrafo transitorio que permite el cambio al servicio particular, sin importar el tiempo de permanencia en la modalidad, durante un año contado a partir de su reglamentación, a los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial clase automóvil, campero o camioneta de no más de (9) nueve pasajeros, incluido el conductor</p>
137	21/02/2021	Mary Urrego; William Gonzalez; Sandra Avendaño	No más empresas que nos cobran rodamiento sin dar trabajo.	NO ACEPTADA	<p>El contrato de vinculación se rige por las normas del derecho privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación.</p> <p>Por lo anterior, frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos.</p> <p>Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, parágrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes</p>
138	21/02/2021	Mary Urrego; William Gonzalez; Sandra Avendaño	No más robos de seguros contractual y extracontractual, las empresas tienen este negocio y nos cobran hasta un 80% de más de lo que vale; ejemplo: el Seguro Contractual y Extracontractual vale \$340.000 mil pesos mcte, las empresas nos roban \$950.000 mil pesos mcte.	NO ACEPTADA	<p>Frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos.</p> <p>Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, parágrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes.</p>

139	21/02/2021	Mary Urrego; William Gonzalez; Sandra Avendaño	No más robos por la Tarjeta de Operación. La Tarjeta de Operación vale \$16.000 mil pesos y la empresa nos cobran \$400.000n mil pesos mcte.	NO ACEPTADA	<p>Las observaciones planteadas hacen referencia a algunas presuntas problemáticas surgidas respecto de cobros prohibidos; al respecto, la regulación está concebida para que sea cumplida, por ello existen disposiciones en la normativa vigente de la modalidad que dictan de manera clara la prohibición de realizar algunos de los cobros señalados. Se destaca que los asuntos mencionados son distorsiones de la forma en que ha sido concebida la regulación y que atienden a la presunta falta de cumplimiento de la misma por parte de los actores de la modalidad, aspecto que es del ámbito de control por parte de las autoridades competentes en esta materia y que no puede ser abordado en este escenario.</p> <p>Por lo anterior, frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos.</p> <p>Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, párrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará a conocer su problemática a la Superintendencia de Transporte.</p>
140	21/02/2021	Mary Urrego; William Gonzalez; Sandra Avendaño	Las empresas que no de trabajo tienen que desaparecer.	NO ACEPTADA	<p>Frente a esta observación se aclara que la preocupación de la autoridad por la prestación de un servicio en condiciones de calidad y seguridad ha sido una constante a través de los años, y la regulación vigente persiguió objetivos específicos buscando obtener el fortalecimiento financiero y estructural de la empresa.</p> <p>No obstante, se presentan casos como el mencionado en su observación que corresponden a distorsiones de la forma en que ha sido concebida la regulación y que atienden a la presunta falta de cumplimiento de la misma por parte de los actores de la modalidad, aspecto que es del ámbito de control por parte de las autoridades competentes en esta materia y que no puede ser abordado en este escenario.</p>
141	21/02/2021	Mary Urrego; William Gonzalez; Sandra Avendaño	No más extractos familiares.	NO ACEPTADA	<p>Se realizan manifestaciones acerca de las problemáticas de los actores de la modalidad por cuenta de la pandemia pero no se realiza ninguna observación para considerar. Se aclara que en la normatividad vigente ni en el proyecto de decreto no se incluye la exigencia de otorgar "extractos familiares"</p>
142	21/02/2021	Mary Urrego; William Gonzalez; Sandra Avendaño	Que la contratación sea directa igual que el pago.	NO ACEPTADA	<p>la Ley 336 de 1996 refiere que el servicio público será prestado por la empresa habilitada para operar quien adquiere la calidad de "transportador". De esta manera, no es posible establecer que el contratos se realicen directamente con el conductor.</p>

143	21/02/2021	Mary Urrego; William Gonzalez; Sandra Avendaño	Que la Superintendencia sea veedora de las empresas corruptas y que desaparezcan	NO ACEPTADA	Se destaca que los asuntos mencionados son distorsiones de la forma en que ha sido concebida la regulación y que atienden a la presunta falta de cumplimiento de la misma por parte de los actores de la modalidad, aspecto que es del ámbito de control por parte de las autoridades competentes en esta materia y que no puede ser abordado en este escenario. No obstante se dará traslado de su observación a la Superintendencia de Transporte para lo de su competencia.
144	21/02/2021	Mary Urrego; William Gonzalez; Sandra Avendaño	Que los cambios de empresa no cobren (\$1.000.000), que sea gratis y cuantas veces sea necesaria y que nos colaboren lo más pronto posible en cambiarla para que nuestro trabajo no sea dañado si no en un día hace el cambio de empresa. Hay mucha empresa corrupta.	NO ACEPTADA	<p>Frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos.</p> <p>Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, párrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes</p>
145	21/02/2021	Mary Urrego; William Gonzalez; Sandra Avendaño	Contratación directa ya que las empresas o cooperativas se quedan con más de 80% de nuestro trabajo.	NO ACEPTADA	la Ley 336 de 1996 refiere que el servicio público será prestado por la empresa habilitada para operar quien adquiere la calidad de "transportador". De esta manera, no es posible establecer que el contratos se realicen directamente con el conductor.
146	21/02/2021	Aleida Soler	Se le exija y controle que las empresas de trasporte REALMENTE den trabajo a sus afiliados, con pagos justos. Se fije un tarifario para el cobro de los seguros contra y extra contractual para que no abusen al cobrae más del 100% del valor real. Igualmente se establezcan tarifas por el cobro de la tarjeta de operación, vinculación y desvinculación de los vehículos, cesión de derechos etc. Pará que no sigan abusando en esos y otros cobros. Que NO SE COBRE dinero adicional por cada fuec que expide la empresa.	NO ACEPTADA	<p>El contrato de vinculación se rige por las normas del derecho privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación.</p> <p>Por lo anterior, frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos.</p> <p>Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, párrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes.</p>

147	21/02/2021	Rafael Suárez	1. Que el propietario pueda pagar tarjeta de operación como se adquiere el pase	NO ACEPTADA	La Ley 336 de 1996 refiere que el servicio público será prestado por la empresa habilitada para operar quien adquiere la calidad de "transportador". De esta manera, la empresa es directamente la responsable de la actividad de transporte de tal manera que es ella quien debe tener el control de los equipos propios y vinculados, lo cual se desprende, entre otros, del vigente artículo 2.2.1.6.8.13. del Decreto 1079 de 2015 que dispone que las empresas deberán administrar, mantener en perfecto estado y controlar la operación de los vehículos propios o de terceros y de los que presten el servicio, por esta razón, documentos como la tarjeta de operación deben continuar siendo gestionados por empresa.
148	21/02/2021	Rafael Suárez	2. Que los seguros actual y contractual los compre el propietario como se compra el soat	NO ACEPTADA	Respecto de esta observación, se destaca que no puede hacerse una modificación en tal sentido, en atención a que la disposición que hace referencia al deber de tomar el seguro por parte de la empresa es de rango legal, esto es, el artículo 994 del Código de Comercio, que establece que "el transportador deberá tomar por cuenta propia o por cuenta del pasajero o del propietario de la carga, un seguro que cubra a las personas y las cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte". Lo anterior en concordancia con la Ley 336 de 1996 que refiere que el servicio público será prestado por la empresa habilitada para operar quien adquiere la calidad de "transportador". De esta manera, a nivel reglamentario no se puede realizar el ajuste señalado pues se desbordaría la postestad reglamentaria en cabeza del presidente de la República. Igualmente, se destaca que la empresa es directamente la responsable de la actividad de transporte de tal manera que es ella quien debe tener el control del aseguramiento de los equipos propios y vinculados, lo cual se desprende, entre otros, del vigente artículo 2.2.1.6.8.13. del Decreto 1079 de 2015 que dispone que las empresas deberán administrar, mantener en perfecto estado y controlar la operación de los vehículos propios o de terceros y de los que presten el servicio.
149	21/02/2021	Rafael Suárez	3. Que el rodamiento de pague siempre y cuando el vehículo tenga trabajo	NO ACEPTADA	El contrato de vinculación se rige por las normas del derecho privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación. Por lo anterior, frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos. Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, parágrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes.
150	21/02/2021	Rafael Suárez	4. que no se pague por cambio de empresa	NO ACEPTADA	Al respecto es importante precisar, que la normatividad vigente no establece cobros por concepto de cambio de empresa, la situación planteada se deriva de las condiciones pactadas en el contrato de vinculación. El contrato de vinculación se rige por las normas del derecho privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación. Por lo anterior, frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos. Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, parágrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia

151	21/02/2021	Rafael Suárez	5.que cuando se venda el vehículo no se pague por cambio de dueño	NO ACEPTADA	<p>Al respecto es importante precisar, que la normatividad vigente no establece cobros por concepto de cambio de dueño, la situación planteada se deriva de las condiciones pactadas en el contrato de vinculación. El contrato de vinculación se rige por las normas del derecho privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación.</p> <p>Por lo anterior, frente a las quejas de algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos.</p> <p>Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, parágrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia</p>
152	21/02/2021	Rafael Suárez	6. Que se pueda transportar fácilmente la familia del propietario	NO ACEPTADA	<p>Al respecto, se aclara que el artículo 5 de la Ley 336 de 1996 diferencia el servicio público de transporte del servicio privado que tiende a satisfacer necesidades particulares de movilización; igualmente, el artículo 23 ibidem dispone que las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte solo podrán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio. En consonancia con ello, el artículo 2 de la Ley 699 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, dispone que el vehículo de servicio particular está destinado a satisfacer necesidades privadas de movilización, mientras que el vehículo público al transporte de pasajeros mediante el cobro de una tarifa, porte, flete o pasaje. En ese sentido, no es posible que un mismo vehículo pueda ser de servicio privado y particular pues la ley los diferencia con claridad y además cada uno de ellos para poder movilizarse deben cumplir requisitos diferentes; por lo tanto, no se acoge la propuesta.</p>
153	21/02/2021	Rafael Suárez	7. Que el rodamiento tenga un Valor mensual estándar económico.	NO ACEPTADA	<p>El contrato de vinculación se rige por las normas del derecho privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación.</p> <p>Por lo anterior, frente a las quejas de algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos.</p> <p>Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, parágrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes.</p>
154	21/02/2021	Fredy Torres	1. Que las pólizas contra y extra las podamos comprar directamente en la compañía de seguros. 2. Que el cobro de la targeta de propiedad sea lo justo lo que realmente vale. Que las contrataciones sean directas no más intermediarios Que las afiliaciones ala empresas sea más justo el cobro menos de un mínimo (por papelería) Desaparezca los estratos o fuec familiares	NO ACEPTADA	<p>1. Respecto de esta observación, se destaca que no puede hacerse una modificación en tal sentido, en atención a que la disposición que hace referencia al deber de tomar el seguro por parte de la empresa es de rango legal, esto es, el artículo 994 del Código de Comercio, que establece que "el transportador deberá tomar por cuenta propia o por cuenta del pasajero o del propietario de la carga, un seguro que cubra a las personas y las cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte". Lo anterior en concordancia con la Ley 336 de 1996 que refiere que el servicio público será prestado por la empresa habilitada para operar quien adquiere la calidad de "transportador". De esta manera, a nivel reglamentario no se puede realizar el ajuste señalado pues se desbordaría la postestad reglamentaria en cabeza del presidente de la República. Igualmente, se destaca que la empresa es directamente la responsable de la actividad de transporte de tal manera que es ella quien debe tener el control del aseguramiento de los equipos propios y vinculados, lo cual se desprende, entre otros, del vigente artículo 2.2.1.6.8.13. del Decreto 1079 de 2015 que dispone que las empresas deberán administrar, mantener en perfecto estado y controlar la operación de los vehículos propios o de terceros y de los que presten el servicio.</p> <p>2. Frente a las quejas de algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos</p>

155	21/02/2021	H. Piedrahita	Mi petición principalmente es tratar de controlar más a menudo a las empresas. Con el sobre costo de las pólizas. Y lo de las planillas.	NO ACEPTADA	<p>Frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos.</p> <p>Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, párrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes.</p>
156	21/02/2021	Nelson Erley Urrego	1. Que las empresas de transporte no realicen cobros de administración o hagan firmar contrato de administración con el fin de lucraren por la expedición de la tarjeta de operaciones del vehículo.	NO ACEPTADA	<p>El contrato de vinculación se rige por las normas del derecho privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación.</p> <p>Por lo anterior, frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos.</p> <p>Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, párrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes.</p>
157	21/02/2021	Nelson Erley Urrego	2. Que las empresas de transporte por medio de la pagina del ministerio de transporte o la super transporte publiquen los contratos que tengan con privados o público con el fin de que los que subcontraten con ellos conozcan cual es el valor del contrato y sus ganancias no sean superiores al 20%.	NO ACEPTADA	<p>Esta no es una medida que pueda ser adoptada en el presente proyecto de decreto el cual fue concebido ante la necesidad de adopción de instrumentos que propendan por mitigar el impacto económico que ha tenido la pandemia ocasionada por el Coronavirus – COVID 19 en las empresas de transporte de pasajeros el Ministerio de Transporte inició la modificación del Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte.</p>
158	21/02/2021	Nelson Erley Urrego	3. Que las empresas de transporte no tengan ganancia alguna por adquirir o tramitar pólizas de responsabilidad.	NO ACEPTADA	<p>frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos.</p> <p>Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, párrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes.</p>

159	21/02/2021	Nelson Erley Urrego	4. Si las empresas cobran administración a cada vehículo que sea legalizado bajo ingerencia del salario mínimo legal vigente estandarizado por el gobierno nacional donde no supere 10% del mismo y que este porcentaje cubra las póliza de responsabilidad que deben estar a cargo de las empresas de transporte.	NO ACEPTADA	<p>privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación.</p> <p>Por lo anterior, frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos.</p> <p>Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, parágrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes.</p>
160	21/02/2021	Nelson Erley Urrego	5. El trabajo que consiga el propietario en ningún momento las empresas de transporte puedan lucrarse del mismo ni negar la expedición del extracto de contacto si el vehículo cuenta con la documentación al día.	NO ACEPTADA	<p>Las observaciones planteadas hacen referencia a algunas presuntas problemáticas surgidas respecto de cobros prohibidos; al respecto, la regulación está concebida para que sea cumplida, por ello existen disposiciones en la normativa vigente de la modalidad que dictan de manera clara la prohibición de realizar algunos de los cobros señalados. Se destaca que los asuntos mencionados son distorsiones de la forma en que ha sido concebida la regulación y que atienden a la presunta falta de cumplimiento de la misma por parte de los actores de la modalidad, aspecto que es del ámbito de control por parte de las autoridades competentes en esta materia y que no puede ser abordado en este escenario, de las cuales se dará traslado a la Superintendencia de Transporte</p>
161	21/02/2021	Nelson Erley Urrego	6. Que las empresas de transporte no nieguen la expedición de los extractos de contrato si el vehículo está con la documentación al día y en regla.	NO ACEPTADA	<p>Las observaciones planteadas hacen referencia a algunas presuntas problemáticas surgidas respecto de cobros prohibidos; al respecto, la regulación está concebida para que sea cumplida, por ello existen disposiciones en la normativa vigente de la modalidad que dictan de manera clara la prohibición de realizar algunos de los cobros señalados. Se destaca que los asuntos mencionados son distorsiones de la forma en que ha sido concebida la regulación y que atienden a la presunta falta de cumplimiento de la misma por parte de los actores de la modalidad, aspecto que es del ámbito de control por parte de las autoridades competentes en esta materia y que no puede ser abordado en este escenario, de las cuales se dará traslado a la Superintendencia de Transporte</p>
162	21/02/2021	Nelson Erley Urrego	7. Que por medio de la plataforma del ministerio de transporte o superpuestos los propietarios puedan expedir sus extractos de contrato en línea aprovechando las tecnologías.	NO ACEPTADA	<p>El Ministerio ya se encuentra adelantando los procesos para que a través del sistema RUNT se implemente la expedición del FUEC electrónico, esto con la finalidad de mejorar la prestación del servicio a usuarios y empresarios, contribuir con la modernización del sector transporte, favorecer a la mayor organización y promover la seguridad y confiabilidad de la información, en el servicio público de transporte terrestre automotor especial.</p>

163	21/02/2021	Winner Moreno	1. Que den posibilidad de pasar los vehículos de servicio publico a particular después 7 años de uso por motivo que uno como propietario saca el vehículo para pagar a 5 años y al momento de pagarlo ya las empresas o los contratistas nos están diciendo que los vehículos no cumplen por modelo para licitar	NO ACEPTADA	<p>Frente a esta observación, se indica que ya el proyecto de decreto establece esta mediada y se decidió modificar la regla general de cambio de servicio a particular con el propósito principal de generar seriedad en la modalidad, de esta manera, se pretende que quienes deseen ingresar sus vehículos al transporte especial conozcan muy bien las dinámicas del mismo. Igualmente, con esta redefiniciónse permite que vehículos de mayor antigüedad en el servicio adelanten este trámite para generar un equilibrio entre los vehículos que ingresan nuevos a la modalidad y los que se retiran por cambio de servicio, evitando así la sobreoferta en la prestación del mismo, renovando el parque automotor y la edad de los equipos. Igualmente, es una opción para la salida a los vehículos que no desean continuar en la modalidad, ayuda a aliviar las cargas económicas del sector y posibilita la recuperación parcial de la inversión.</p> <p>Se incluyó un párrafo transitorio que permite el cambio al servicio particular, sin importar el tiempo de permanencia en la modalidad, durante un año contado a partir de su reglamentación, a los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial clase automóvil, campero o camioneta de no más de (9) nueve pasajeros, incluido el conductor</p>
164	21/02/2021	Winner Moreno	2. Las pólizas contra y extra que la dejen comprar directamente a los propietarios de los vehículos ya que las empresas están cobran hasta un 40% más de lo valen y adicional las aseguradoras no entregan la carátula de la compra de las pólizas extra y contra y nosotros somos los que las pagamos las pólizas por medio de la empresa un ejemplo muy claro las pólizas extra y contra valen para una camioneta doble cabina 515.000 pesos y las empresas están cobrando entre 750 y 1.100 están cobrando hasta el 50% de más eso es una usura un abuso a los propietarios de los vehículos	NO ACEPTADA	<p>Respecto de esta observación, se destaca que no puede hacerse una modificación en tal sentido, en atención a que la disposición que hace referencia al deber de tomar el seguro por parte de la empresa es de rango legal, esto es, el artículo 994 del Código de Comercio, que establece que "el transportador deberá tomar por cuenta propia o por cuenta del pasajero o del propietario de la carga, un seguro que cubra a las personas y las cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte". Lo anterior en concordancia con la Ley 336 de 1996 que refiere que el servicio público será prestado por la empresa habilitada para operar quien adquiere la calidad de "transportador". De esta manera, a nivel reglamentario no se puede realizar el ajuste señalado pues se desbordaría la postestad reglamentaria en cabeza del presidente de la República. Igualmente, se destaca que la empresa es directamente la responsable de la actividad de transporte de tal manera que es ella quien debe tener el control del aseguramiento de los equipos propios y vinculados, lo cual se desprende, entre otros, del vigente artículo 2.2.1.6.8.13. del Decreto 1079 de 2015 que dispone que las empresas deberán administrar, mantener en perfecto estado y controlar la operación de los vehículos propios o de terceros y de los que presten el servicio.</p>
165	21/02/2021	Winner Moreno	3. Que desmonte el pico y placa para vehículos de servicio publico ya no es lógico porque razón habrá más vehículos en circunvalación ya que el día de pico y placa las entidades piden otro vehículo de otra placa y van a seguir circulando los mismos vehículos o más.	NO ACEPTADA	<p>Frente a esta observación, se destaca que este no es el escenario para adoptar una medida en el sentido solicitado, en atención a que no existe competencia para ello; lo anterior, teniendo en cuenta que el párrafo 3 del artículo 6 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, dispone que los alcaldes, dentro de su respectiva jurisdicción, deberán expedir las normas y tomar las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías publicas e, igualmente, el artículo 119 ibídem consagra que solo las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, podrán impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos.</p>
166	21/02/2021	Winner Moreno	4. Que las empresas de servicio especial dejen de realizar cobros prohibidos en decreto 431 o la 1079 las empresas no pueden cobrar una afiliación y ellos están cobrando hasta 10 millones de pesos , adicional esta cobrando un rodamiento y no están dando trabajo ,el cambio de empresa o cambio de servicio por la desvinculacion o traslado de empresas están realizando cobro por entregar el paz y Salvo.	NO ACEPTADA	<p>El contrato de vinculación se rige por las normas del derecho privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación.</p> <p>Por lo anterior, frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos.</p> <p>Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, párrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes.</p>

167	21/02/2021	Winner Moreno	5. Que allá mayor regulación en los contratos para las entidades del estado sobre los contratos para el servicio especial ya que las empresas de servicio especial ellos ganan una licitación y ellos se están quedando con más del 60% de la ganancia la cual debería ser 70% por ciento para el propietario y el 30% para la empresa porque nosotros suministramos el combustible, la seguridad social, mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos.	NO ACEPTADA	<p>Sobre esta observación, se destaca que la regulación en materia de la contratación de la administración pública es de orden legal por lo que se trata de una materia que no puede ser abordada en el presente escenario de orden reglamentario. Se aclara que las observaciones planteadas hacen referencia a algunas presuntas problemáticas surgidas respecto de cobros prohibidos; al respecto, la regulación está concebida para que sea cumplida, por ello existen disposiciones en la normativa vigente de la modalidad que dictan de manera clara la prohibición de realizar algunos de los cobros señalados. Se destaca que los asuntos mencionados son distorsiones de la forma en que ha sido concebida la regulación y que atienden a la presunta falta de cumplimiento de la misma por parte de los actores de la modalidad, aspecto que es del ámbito de control por parte de las autoridades competentes en esta materia y que no puede ser abordado en este escenario.</p> <p>El contrato de vinculación se rige por las normas del derecho privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación.</p>
168	21/02/2021	Winner Moreno	6. Que allá una entidad la cual podamos colocar una queja y nos apoye y sigue nuestro caso hasta que sea solucionado ya que uno coloca una queja a puertos y transportes y no transcurre la queja y no pasa nada.	NO ACEPTADA	<p>Referente a esta observación, se destaca que las facultades de inspección, control y vigilancia en el sector están a cargo de la Superintendencia de Transporte quien tiene su marco competencial definido, particularmente, en el Decreto 2409 de 2018. Por esta razón, se dará traslado de su inconformidad ante la Superintendencia de Transporte para que la atienda en virtud de sus competencias</p>
169	21/02/2021	Alfonso Peñaloza	He tratado de hacer este cambio desde el 2019, y cuando abren estas oportunidades de cambio, si uno no está en el medio trabajando día a día no hay como enterarse, (como una que acabo de pasar en dic 2020) por tal razón creo que se debe convocar a la gente interesada (que somos muchos) por medios masivos de comunicación como radio y tv. Esta solicitud se debe a que, por muchos factores como; la pandemia, modelo 2013 ya es muy viejo para las que requieren, etc. estoy sin trabajar más de un año, y las obligaciones que se tienen con este tipo de vehículo sin producir son muy altas, debemos pagar póliza contractual y extracontractual, mensualmente rodamiento a la cooperativa que este uno afiliado, seguro contra todo riesgo a parte del SOAT y el crédito con el que se financio el vehículo , tarjeta operacional, mantenimientos bimensuales etc.	NO ACEPTADA	<p>Frente a esta observación, se indica que ya el proyecto de decreto establece esta mediada y se decidió modificar la regla general de cambio de servicio a particular con el propósito principal de generar seriedad en la modalidad, de esta manera, se pretende que quienes deseen ingresar sus vehículos al transporte especial conozcan muy bien las dinámicas del mismo. Igualmente, con esta redefinición se permite que vehículos de mayor antigüedad en el servicio adelanten este trámite para generar un equilibrio entre los vehículos que ingresan nuevos a la modalidad y los que se retiran por cambio de servicio, evitando así la sobreoferta en la prestación del mismo, renovando el parque automotor y la edad de los equipos. Igualmente, es una opción para la salida a los vehículos que no desean continuar en la modalidad, ayuda a aliviar las cargas económicas del sector y posibilita la recuperación parcial de la inversión. Se incluyó un párrafo transitorio que permite el cambio al servicio particular, sin importar el tiempo de permanencia en la modalidad, durante un año contado a partir de su reglamentación, a los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial clase automóvil, campero o camioneta de no más de (9) nueve pasajeros, incluido el conductor</p>
170	21/02/2021	María Claudia Barbosa	En el punto donde se habla que se pueden pasar a particular. Se debería aumentar la capacidad de los vehículos de 19 pasajeros más conductor. Pues somos muchos los que no podemos continuar y con la pandemia nos quedamos prácticamente quebrados y al menos sería no perder nuestro patrimonio que tanto nos costó o al menos que tuviéramos una retribución por el estado.	NO ACEPTADA	<p>No es posible acoger la solicitud ya que, permitir el cambio de público a particular de vehículos con una mayor capacidad mayor de 9 pasajeros podría conllevar a aumentar la piratería y las rutas ilegales, ya que los buses o micro buses, tienen como principal vocación operar en el servicio público de transporte, donde se requiere una mayor movilización de usuarios, diferentes a las necesidades particulares cuyas necesidades de movilización implican un número menor de personas. No obstante, se informa que el proyecto de decreto en el artículo 10 establece la opción de realizar el cambio de modalidad al servicio público de transporte terrestre automotor mixto siempre y cuando el año modelo no sea de una antigüedad superior a diez (10) años.</p>

171	21/02/2021	Fredy Molano Salgado	Me parece una forma y manera abusiva como las Empresas manejan el tema de las Pólizas Contra y Extra cobrando un valor muy diferente al real en varios cobros superan valores de \$400-500-600 y hasta 800 mil pesos del Valor real de una Póliza, cobran Rodamientos por vehículo para llenar las cuentas de ellos, no dan trabajo, cobran los Fuc, medio ofrecen contratos y se quieren ganar un 30% 40 y hasta 50% es un abusó total, amañan CDA para revisiones de manera obligatoria que se debe llevar el vehículo donde digan, quién sabe que manejo o Negocio tienen con el dueño del CDA. Sale uno a trabajar y parece un delincuente para los señores de tránsito buscan por dónde hacer comparendos sin justa causa, meterle el carro a los patios por lo que sea, una cantidad de cosas que le buscan al servicio especial, que un 100% seguro que paran los SITP y están en peores condiciones todo el tiempo, busca perjudicarnos todo el tiempo, un abusó total de parte de las empresas y de los señores de tránsito. Tenemos derecho a comprar las pólizas nosotros mismos como se hace con el Soat sin que existan intermediarios que se quieren ganar la plática sin hacer prácticamente nada.	NO ACEPTADA	<p>El contrato de vinculación se rige por las normas del derecho privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación.</p> <p>Por lo anterior, frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos.</p> <p>Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, parágrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes.</p>
172	22/02/2021	Jhon Peréz	Es muy triste ver como las empresas se aprovechan día a día con los cobros de rodamiento y como lo incrementan, los cobros de las pólizas que no tienen ninguna regulación ni control con los valores (aparentemente) y nos hacen cobros exagerados del trámite de la tarjeta de operación, hacen incrementos en todos estos casos mencionados sin tener ningún alivio a los propietarios de los vehículos y donde la empresa tampoco brinda ningún trabajo. En conclusión nosotros los propietarios y yo como propietario somos los que pagamos y pagamos porque las empresas nos obligan y lo más triste es que no tenemos forma de hacerlo y cuando tengamos un trabajo estamos endeudados con la empresa y sin oportunidad de empezar a trabajar hasta que no estemos al día con estas empresas aprovechadas.	NO ACEPTADA	<p>El contrato de vinculación se rige por las normas del derecho privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación.</p> <p>Por lo anterior, frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos.</p> <p>Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, parágrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes.</p>
173	22/02/2021	Sergio Figueroa	Mi sugerencia es que permitan el cambio a servicio particular a vehículos de más de 9 pasajeros, pues somos muchos los que queremos salirnos del negocio pues ha sido una reglamentación muy lasciva a los pequeños propietarios, en mi caso personal quiero poder usar mi carro para uso privado, particular y no tener que pagar seguros carísimos, rodamientos, planillas para moverme de un sitio a otro.	NO ACEPTADA	<p>No es posible acoger la solicitud ya que, permitir el cambio de público a particular de vehículos con una mayor capacidad mayor de 9 pasajeros podría conllevar a aumentar la piratería y las rutas ilegales, ya que los buses o micro buses, tienen como principal vocación operar en el servicio público de transporte, donde se requiere una mayor movilización de usuarios, diferentes a las necesidades particulares cuyas necesidades de movilización implican un número menor de personas. No obstante, se informa que el proyecto de decreto en el artículo 10 establece la opción de realizar el cambio de modalidad al servicio público de transporte terrestre automotor mixto siempre y cuando el año modelo no sea de una antigüedad superior a diez (10) años.</p>
174	22/01/2021	Fabio Dolsey González Cortés	mi propuesta es que los vehículos que se quieren desintegrar por 20 años de servicio se puedan pasar a particular, siendo que hay vehículos en buen estado porque No han sido muy trabajados, vemos que a los propietarios de estos vehículos nos han dejado sin ninguna herramienta de trabajo y somos en la mayoría de familias humildes	NO ACEPTADA	<p>Frente a esta observación, se indica que ya el proyecto de decreto establece esta mediada y se decidió modificar la regla general de cambio de servicio a particular con el propósito principal de generar seriedad en la modalidad, de esta manera, se pretende que quienes deseen ingresar sus vehículos al transporte especial conozcan muy bien las dinámicas del mismo. Igualmente, con esta redefinición se permite que vehículos de mayor antigüedad en el servicio adelanten este trámite para generar un equilibrio entre los vehículos que ingresan nuevos a la modalidad y los que se retiran por cambio de servicio, evitando así la sobreoferta en la prestación del mismo, renovando el parque automotor y la edad de los equipos. Igualmente, es una opción para la salida a los vehículos que no desean continuar en la modalidad, ayuda a aliviar las cargas económicas del sector y posibilita la recuperación parcial de la inversión. Se incluyó un parágrafo transitorio que permite el cambio al servicio particular, sin importar el tiempo de permanencia en la modalidad, durante un año contado a partir de su reglamentación, a los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial clase automóvil, campero o camioneta de no más de (9) nueve pasajeros, incluido el conductor. Se aclara que a estas medidas no podrán aplicar los vehículos que antes de la declaratoria de emergencia hayan cumplido el tiempo de uso y la obligación de desintegrar.</p>

175	22/02/2021	Luz Stela Florez	MI INCOMFORMIDAD SE REFIERE AL PAGO INOPORTUNO DE LOS CONTRATOS, ES UN PAGO QUE SE SUPONE QUEDA PROGRAMADO CUARENTA Y CINCO (45) DIAS DESPUES DE FIRMAR CONTRATO, AL PASAR ESE LARGO TIEMPO SIN DINERO PASAN Y PASAN LOS DIAS Y HASTA UN MES MAS PARA PROGRAMAR EL PAGO CUYO DINERO LLEGA INCOMPLETO. NO ES JUSTO QUE UNO VIVIENDO DE LA MENSUALIDAD DEL CARRO CON TANTOS GASTOS QUE ESTE GENERA (GASOLINA, MECANICO , ACITE, REVISION MENSUAL ETC...) TENGAN UN GRADO TAN ALTO DE ESPERA PARA EL DESMBOLSO DEL DINERO. TAMBIEN MANEJAN UN BAJO PERFIL QUE USTED COMO PROPIETARIO PUEDE ESCOGER ENTRE LOS MEJORES CONTRATOS QUE TENGA LA EMPRESA SI DA UN DINERO EXTRA.	ACEPTADA	Frente a lo solicitado se informa que para tal efecto ya existe la Ley 2024 del 23 de julio de 2020 <i>"Por medio de la cual se adoptan normas de pago en plazos justos en el ámbito mercantil y se dictan otras disposiciones en materia de pago y facturación"</i> la cual fue reglamentada mediante Decreto 1733 del 22 de diciembre de 2020 que establece que las obligaciones deben pagarse dentro de los siguientes plazos: 1. 60 días calendario a partir de la recepción de la factura que cumpla con los requisitos establecidos en el Estatuto Tributario, para las facturas recibidas entre el 10 de enero y el 31 de diciembre de 2021 y 2. 45 días calendario a partir de la recepción de la factura que cumpla con los requisitos de establecidos en el Estatuto Tributario, para las facturas recibidas a partir del 10 de enero de 2022. Por lo anterior, se incluye en el proyecto de decreto que los contratos de transporte especial estarán sujetos a la ley de plazos justos pues si bien en ella se define su ámbito de aplicación es importante que esta regulación lo reitere con el objeto de generar mayor importancia frente a los plazos para el pago de los contratos que suscriban en aplicación del principio de buena fe contractual.
176	22/02/2021	John Mancera	sería muy bueno que el gobierno regulará los costos que cobra cada empresa que presta dicho servicio ya que los costos de rodamiento así como los costos por terminación de contrato o de cambio de propietario cambia de acuerdo al propietario de la empresa, en grupo trans 7 de la guajira cobran \$1,700,000 por terminación de contrato, \$500.000 por cambio de propietario y así sucesivamente, en otras empresas no cobran por dichos trámites, pero como NO está regulado o no hay control del gobierno sobre estos costos, cada propietario de empresa cobra lo que quiere, perjudicando gravemente la economía de las familias que viven de prestar este servicio. espero se tenga en cuenta esta observación, ya que por la posibilidad de poder cambiar de servicio, muchos nos veremos alcanzados para poder cubrir los costos de este cambio, es de conocimiento general que los que queremos hacer cambio de servicio es debido a que los caros ya no los contratan por modelo, siendo vehículos con menos de 10 años de uso, y que para poder usarlos así sea de particular con dichas empresas hay que pagar rodamiento, seguros, preventivas, seguridad social y demás que pida la empresa ocasionando gastos difíciles de pagar y sobre todo ni así se puede usar el vehículo con tranquilidad. por esta razón muchos de los que tenemos estos carros de servicio especial nos vemos obligados a cambiarnos de servicio.	NO ACEPTADA	El contrato de vinculación se rige por las normas del derecho privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación. Por lo anterior, frente a las quejas de algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos. Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, parágrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes.
177	22/02/2021	Joenf12@hotmail.com	En vista que el gobierno estudia la regulación de plataformas de transporte. considero que los vehículos de servicio especial cumplen con los requisitos, en cuestión de seguridad vial en protección al conductor y usuarios. en cuestión de seguros y mantenimiento de los vehículos se están al día. Para poder reactivar este sector que lo dejo bastante golpeado la pandemia a los propietarios. Estos vehículos. Mi sugerencia es que estén disponibles a prestar el servicio público por medio de las plataformas digitales. También son vehículos que colaboran a mejorar el medio ambiente ya que en su mayoría de vehículos usan gas natural vehicular reduciendo emisiones contaminantes. Con conductores capacitados a prestar un servicio de satisfacción al usuario.	NO ACEPTADA	La normatividad vigente para la modalidad, no prohíbe el uso de plataformas para la contratación. No obstante, las empresas deben tener presente que para realizar la contratación del transporte especial debe atenderse lo dispuesto en el artículo 2.2.1.6.3.1 del Decreto 1079 de 2015, que señala las formalidades para la suscripción de los contratos de transporte y establece la prohibición de contratar directamente con el conductor o propietario del vehículo.
178	22/02/2021	Juan Rafael Sanchez	Frente al artículo 6º Se sugiere que se amplíe el porcentaje de vehículos que financiados a través de leasing pueden acreditar el cumplimiento del tercer inciso del artículo estudiado a la totalidad del 10% requerido. Esto en razón a que la esencia de las operaciones de leasing se encuentra en que el cliente locatario ostenta todas las facultades de propietario y por ende la vocación a ser dueño. En consecuencia, se propone la siguiente redacción: Artículo 6º. Modifíquese el artículo 2.2.1.6.7.1. del Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, el cual quedará así: "Artículo 2.2.1.6.7.1. Capacidad transportadora. La capacidad transportadora puede ser global u operacional. La capacidad transportadora global es el número de vehículos que se requieren para atender las necesidades de movilización, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 2.2.1.6.2.1 del presente decreto. La capacidad transportadora operacional consiste en el número de vehículos que forman parte del parque automotor o de la flota de vehículos que la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial ocupa en el desarrollo de su actividad. Las empresas de transporte público terrestre automotor especial deberán acreditar, como mínimo, su propiedad sobre el 10% del total de los vehículos que conforman su capacidad operacional, la cual, en ningún caso, podrá ser inferior a un (1) equipo. Si la empresa no cuenta con el 10% de los vehículos de su propiedad, podrá acreditar dicho porcentaje con vehículos adquiridos mediante la figura de "leasing" financiero. En el mismo sentido podrá acreditar hasta el 7% con vehículos adquiridos mediante contratos de arrendamiento operativo.	NO ACEPTADA	El porcentaje mínimo exigido de equipos de propiedad de la empresa ayuda a que estas ejecuten políticas para el fortalecimiento empresarial, al hacer parte estos vehículos del patrimonio de la misma. Pese a lo anterior, debe destacarse que el proyecto de decreto prevé, en aplicación del artículo 22 de la Ley 336 de 1996 formas alternas de cumplir y acreditar hasta el 7% con vehículos en "leasing", no se acoge su propuesta de permitir que la totalidad del porcentaje mínimo sea acreditado con vehículos en leasing, teniendo en cuenta que se debe establecer un límite que permita contar con la garantía de la continuidad del servicio y no se puede obviar que en los casos en los que solo existe el uso y goce del bien existen riesgos asociados derivados de la incertidumbre en la eventual adquisición o no de la propiedad, así como el incumplimiento obligacional que puede implicar la pérdida del bien.

179		Juan Rafael Sanchez	Frente al artículo 12° que pretende un nuevo párrafo, se sugiere que se agregue la condición de arrendataria, teniendo en cuenta que la costumbre mercantil ha utilizado el término locatario para señalar al cliente de los contratos de leasing financiero, con el objeto de distinguirlo del arrendatario en contratos de leasing operativo o de arrendamiento. En consecuencia, se propone la siguiente redacción. "Párrafo 2°. Para la acreditación de los requisitos señalados en los numerales 1 y 9, de conformidad con lo prescrito en el artículo 2.2.1.6.7.1. del presente capítulo, respectivamente, se podrá relacionar el equipo de transporte en "leasing" financiero u operativo con el cual se prestará el servicio y se deberán aportar los respectivos contratos donde la empresa de transporte especial habilitada figure como locataria o arrendataria."	NO ACEPTADA	No se acoge teniendo en cuenta que solo se tendrá en cuenta como forma alterna para acreditar el porcentaje mínimo de propiedad por parte de la empresa el leasing financiero.
180	22/02/2021	Pedro Antonio Hernandez	Si el dueño del vehículo no quiere continuar más en el servicio de transporte especial se brinde la posibilidad de pasar el carro a particular o recuperar su placa particular si fuera el caso, sin importar la edad del vehículo.	NO ACEPTADA	Frente a esta observación, se indica que ya el proyecto de decreto establece esta mediada y se decidió modificar la regla general de cambio de servicio a particular con el propósito principal de generar seriedad en la modalidad, de esta manera, se pretende que quienes deseen ingresar sus vehículos al transporte especial conozcan muy bien las dinámicas del mismo. Igualmente, con esta redefiniciónse permite que vehículos de mayor antigüedad en el servicio adelanten este trámite para generar un equilibrio entre los vehículos que ingresan nuevos a la modalidad y los que se retiran por cambio de servicio, evitando así la sobreoferta en la prestación del mismo, renovando el parque automotor y la edad de los equipos. Igualmente, es una opción para la salida a los vehículos que no desean continuar en la modalidad, ayuda a aliviar las cargas económicas del sector y posibilita la recuperación parcial de la inversión. Se incluyó un párrafo transitorio que permite el cambio al servicio particular, sin importar el tiempo de permanencia en la modalidad, durante un año contado a partir de su reglamentación, a los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial clase automóvil, campero o camioneta de no más de (9) nueve pasajeros, incluido el conductor
181	22/02/2021	Liliana Hernandez	HAY CAPACIDAD TRANSPORTADORA NO UTILIZADA en el caso de Mi empresa son 4 Buses de 40 pasajeros, no los Vincule por que hay convenio con otras empresas que tenían los vehículos parqueados, en Reunión sostenida el el 2019 se le dijo a LA SUBDIRECTORA DE TRANSITO de esa época, la posibilidad de racionalizar la capacidad existente aprobada y no utilizada.	NO ACEPTADA	El Artículo 2.2.1.6.7.5 del Decreto 1079 de 2015, ya consagra el carácter transitorio de la capacidad transportadora y este artículo no fue modificado, lo cual permite que se racionalice la capacidad no utilizada cuando se terminan los contratos de trnsporte. Por tanto, no es necesario realizar la aclaración solicitada.
182	22/02/2021	Fernando Gonzalez	1. Como empresa nueva la ilusión de poder entrar a competir en igualdad de condiciones es poder ofrecer un servicio de acuerdo a la empresa nueva con vehículos nuevos. 2. No entiendo el porque existen empresas con unos cupos para poder ser copados de vehículos nuevos y no usados en mucho tiempo, tener que pagar cupo de afiliación para luego desafiliarse y poder afiliarlos a mi empresa. 3. Me informan que con la modificación del Decreto 1079 si puedo matricular vehículos nuevos de acuerdo a la Fijación de Capacidad Transportadora que se me asignó. Esta es la interpretación de este párrafo. " A su vez, se elimina la suspensión del ingreso de vehículos nuevos de tipologías vehiculares restringidas (camionetas) con el objeto de dotar de herramientas a los actores para renovar el parque automotor y asegurar la prestación en condiciones de calidad, seguridad y comodidad. "	NO ACEPTADA	En efecto, con el objetivo de permitir la dinamización en la operación de la modalidad, generar condiciones de igualdad, competitividad y contribuir en la renovación del parque automotor, el artículo 16 del proyecto de decreto ya prevé la derogatoria del artículo 2.2.1.6.14.5. del Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, que actualmente dispone la suspensión de ingreso de algunas tipologías vehiculares.

183	22/02/2021	Lisandro Castilblanco	1) Sugiero se modifique este artículo con respecto a la flexibilidad para los microbuses de 19 pasajeros para que puedan ser utilizados como servicio particular como vagoneta de carga. El artículo podría quedar así: Cambio de servicio. Los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial clase automóvil, campero o camioneta de no más de nueve (9) pasajeros, incluido el conductor, microbús de carrocería cerrada de no más de diecinueve (19) pasajeros, podrán cambiarse al servicio particular, siempre que hayan permanecido mínimo cinco (5) años en la modalidad, contados a partir del 31 de diciembre del año modelo del vehículo. En todo caso, el propietario del vehículo deberá notificar a la empresa su intención de realizar el cambio de servicio dentro de los quince (15) días hábiles anteriores a la radicación de la solicitud de cambio de servicio ante el Organismo de Tránsito.	NO ACEPTADA	Frente a esta observación, se destaca que la limitación de los vehículos que pueden ser objeto de cambio de servicio de acuerdo con el número de pasajeros, es una medida que propende por evitar el escalamiento de la informalidad en el servicio público de transporte y facilitar el control por parte de las autoridades competentes, pues vehículos de esas capacidades usualmente no obedecen a necesidades particulares de movilización. No obstante, se informa que el proyecto de decreto en el artículo 10 establece la opción de realizar el cambio de modalidad al servicio público de transporte terrestre automotor mixto siempre y cuando el año modelo no sea de una antigüedad superior a diez (10) años.
184	22/02/2021	Lisandro Castilblanco	2) También en el decreto 1079 de 2015 en la SECCIÓN 6 Seguros. Facilitar al dueño del vehículo de servicio Público de transporte terrestre automotor especial la posibilidad de comprar los seguros directamente a las empresas aseguradoras, ya que las empresas de transporte están cobrando el doble o más de los valores que la aseguradoras cobran, debería realizarse estos seguros como el seguro obligatorio que lo compra directamente el dueño del vehículo y no la empresa donde está afiliada, la empresa de transporte debe realizar la tarea de auditoría y no entregar los FUEC necesarios para la operación, como el caso de la revisión técnico mecánica, el SOAT, el mantenimiento preventivo, entre otros.	NO ACEPTADA	Respecto de esta observación, se destaca que no puede hacerse una modificación en tal sentido, en atención a que la disposición que hace referencia al deber de tomar el seguro por parte de la empresa es de rango legal, esto es, el artículo 994 del Código de Comercio, que establece que "el transportador deberá tomar por cuenta propia o por cuenta del pasajero o del propietario de la carga, un seguro que cubra a las personas y las cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte". Lo anterior, en concordancia con la Ley 336 de 1996 que refiere que el servicio público será prestado por la empresa habilitada para operar quien adquiere la calidad de "transportador". De esta manera, a nivel reglamentario no se puede realizar el ajuste señalado pues se desbordaría la postestad reglamentaria en cabeza del presidente de la República. Igualmente, se destaca que la empresa es directamente la responsable de la actividad de transporte de tal manera que es ella quien debe tener el control del aseguramiento de los equipos propios y vinculados, lo cual se desprende, entre otros, del vigente artículo 2.2.1.6.8.13. del Decreto 1079 de 2015 que dispone que las empresas deberán administrar, mantener en perfecto estado y controlar la operación de los vehículos propios o de terceros y de los que presten el servicio.
185	22/02/2021	Lisandro Castilblanco	3) Dentro del decreto debería premiarse y facilitar el uso de vehículos no contaminantes como el caso de los vehículos eléctricos, Conversiones a eléctrico o retrofit. Lo que conlleva a alargar la vida del vehículo a más de 20 años de servicio, a proteger el medio ambiente, a generar empleo y a mantener un control del parque automotriz.	NO ACEPTADA	Sobre esta observación, si bien se comprende la necesidad de generar incentivos y medidas de promoción para los vehículos de cero y bajas emisiones, con el propósito de mitigar el cambio climático y promover el uso de combustibles menos contaminantes, se resalta que el proyecto de decreto tiene como propósito hacer frente directamente a los efectos económicos derivados de la pandemia del Coronavirus COVID-19. De esta manera, la generación de medidas como la solicitada se deberán estudiar en el marco de un programa de promoción de energías vehiculares sostenibles; no obstante, se destaca que, por ejemplo, ya se han generado herramientas de promoción de vehículos eléctricos como lo fue la expedición de la Ley 1964 de 2019.
186	22/02/2021	Edgar Alberto Jiménez Herrera	Se debe permitir el paz y salvo para la desvinculación únicamente para el caso de gastos de administración y pagos de pólizas pues el mismo decreto en su Artículo 2.2.1.6.6.2. Pago de la prima menciona la responsabilidad a cargo de un tercero	NO ACEPTADA	No es posible que en la reglamentación se exija para la desvinculación, en los términos señalados en la observación, la existencia de un paz y salvo, pues ello implicaría una intromisión en los desacuerdos frente al contenido obligacional de los contratos; al respecto, se tiene como antecedente que el Consejo de Estado, mediante sentencia del 22 de septiembre de 2011, determinó que la solicitud de desvinculación tiene un carácter eminentemente administrativo que tiene que ver con el control de la capacidad transportadora que por mandato legal debe asignarse a cada empresa para la correcta prestación del servicio, por lo tanto, situaciones que no tienen el carácter administrativo mencionado quedan por fuera de la órbita de la autoridad de transporte.

187	22/02/2021	Edgar Alberto Jiménez Herrera	Sugerimos diseñar un Formato Único para los Acuerdo de Colaboración Empresarial, donde queden consignados los derechos, obligaciones y responsabilidades de cada una de las empresas que participan en el convenio, así como eliminar el porcentaje de ofrecer o recibir, pues los contratos son muy temporales.	NO ACEPTADA	Frente al primero de los aspectos mencionados, el diseño de un formato único para los acuerdos de colaboración empresarial no es una medida que pueda ser adoptada en el presente proyecto de decreto, las condiciones del convenio deben ser establecidas por las partes de acuerdo con la autonomía de la voluntad privada. Ahora bien, frente a la eliminación del porcentaje del parque automotor que puede ser objeto de convenios de colaboración empresarial, de hecho, frente a la anterior normativa se incrementó en un 10% ese porcentaje. Se precisa que no se consideró oportuno liberalizar el mismo pues se permite que las empresas no vinculen vehículos y tercericen su operación teniendo en cuenta que reducen costos asociados como el de la vinculación de los conductores. En ese sentido, un situación de esta magnitud desestimularía la formalidad de la empresa.
188	22/02/2021	Edgar Alberto Jiménez Herrera	La reposición y el beneficio del IVA se debe hacer sin restricción de unidades para los casos de las empresas habilitadas en el servicio de transporte especial pues a la fecha son propietarios de más de 2 unidades	NO ACEPTADA	Respecto de esta observación, es oportuno mencionar que las medidas de alivio mencionadas adoptadas mediante el Decreto 221 de 2020 y el Decreto Legislativo 789 de 2020, a las cuales se podrá acceder al momento de la adquisición o en el momento de la importación de hasta dos (2) vehículos automotor nuevos o de los chasis con motor y carrocería adquiridos individualmente para conformar un vehículo completo nuevo, tienen naturaleza tributaria y fueron adoptadas en conjunto con la cartera competente, esto es, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, de tal manera que la presente normativa, la cual se refiere a la regulación de la operación de la modalidad no es el escenario para realizar los ajustes solicitados.
189	22/02/2021	Edgar Alberto Jiménez Herrera	Se permita el traslado con origen y destino en un mismo municipio también para los vehículos de menos de 9 pasajeros como van, station wagon, doble cabina y automóvil. Se permita la celebración de contratos para un grupo específico de usuarios (transporte de particulares) para todo vehículo de servicio especial eliminando la restricción que existe para los vehículos de menos de 9 pasajeros.	NO ACEPTADA	Sobre esta observación que cuestiona el que el contrato para un grupo específico de usuarios solo pueda ser realizado por vehículos de más de 9 pasajeros cuando el traslado tenga origen y destino en un mismo municipio, es oportuno señalar que tal previsión responde al necesario equilibrio y condiciones igualitarias de competencia con actores de otras modalidades de transporte como lo es la de individual de pasajeros en vehículos taxi. De esta manera, se evita la superposición de usuarios de cada una de ellas y así garantizar equidad entre las mismas.
190	22/02/2021	Raul Marino Fuentes	Es evidente que el transporte masivo y urbano en las horas pico no pueden responder a las exigencias y demanda de pasajero y el servicio especial jugaría un papel importante ayudando a disminuir el tiempo de llegada de los usuarios y se garantizaría un buen servicio en la ciudad .	NO ACEPTADA	En esta observación se realiza una apreciación general frente a las expectativas del funcionamiento de la modalidad de transporte especial sin que se exponga alguna propuesta concreta al proyecto de reglamentación; no obstante, es oportuno mencionar que la reglamentación propuesta pretende generar medidas de alivio que también se pueden proyectar en el largo plazo y que ayudarán a consolidar el importante rol del servicio especial, se destaca, por ejemplo, la posibilidad de suscripción del contrato de transporte especial para estudiantes universitarios y directamente con personas naturales para el servicio usuarios de servicios de salud, opciones importantes que amplían el rango de acción de esta modalidad y contribuyen en la satisfacción de las necesidades de movilización de muchas personas. No obstante, se informa que el Ministerio de Transporte, mediante Resolución 20203040001245 del 24 de abril de 2020, otorgó permiso especial y transitorio para que durante el término de emergencia sanitaria, las empresas habilitadas en las modalidades de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, y/o especial, sean 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. Así, el artículo 2 de la respectiva resolución establece la obligación de la autoridad municipal, distrital y/o metropolitano de

191	22/02/2021	Janire Cárdenas Velásquez y Leonel Ospina Valencia	Transcribe el párrafo 5 del artículo 2.2.1.6.4.1. del Decreto 1079 de 2015: Se debe mantener el uso de celular vigente, lo que conlleva a que se elimine por competo la exigencia. El sistema de comunicación bidireccional y multioperacional que actualmente utilizan las empresas de transporte especial, es suficiente y óptimo para los fines que se pretenden, razón por la cual debe mantenerse y no intentar implementar otros métodos de comunicación que crearían mayores costos de operación, que aunados a las restricciones adoptadas por el distanciamiento social obligatorio, harían inviable económicamente la operación del transporte especial, al igual que las certificaciones ISO, este podría ser un plus del servicio.	NO ACEPTADA	Frente a esta observación, en primer lugar, es oportuno destacar que el proyecto de decreto publicado en ninguna de sus disposiciones prevé algún ajuste al vigente sistema de comunicación bidireccional que deben implementar las empresas de transporte especial. Por otra parte, las certificaciones de calidad y de seguridad y salud en el trabajo son necesarias teniendo en cuenta la naturaleza especial de este servicio público, que debe realizar la prestación en las mejores condiciones para los usuarios. Así, se trata de disposiciones imprescindibles que atienden al mejoramiento y la competitividad de la modalidad.
192	22/02/2021	Janire Cárdenas Velásquez y Leonel Ospina Valencia	El porcentaje de propiedad de los vehículos debe ser máximo del 3% como se requiere para el servicio colectivo, Metropolitano, distrital y municipal de pasajeros como también para el transporte de pasajeros por carretera Además se debe incluir los vehículos de propiedad de socios. Eliminar, lo ya derogado en el Decreto 348 / 2015, correspondiente al porcentaje de propiedad del parque automotor y unificarlo a la exigencia que se hace para los demás modos de transporte, es decir, el 3% del parque automotor vinculado. La intención de complementar la exigencia con leasing o renting es FINANCIERAMENTE INVARIABLE, Además, se debe incluir los vehículos de propiedad de socios, Se debe eliminar este porcentaje de vehículos de propiedad de las empresas y en su reemplazo, sea un requerimiento aumentar el valor del patrimonio.	NO ACEPTADA	Sobre el primero de los puntos, es oportuno señalar que, en efecto, en otras modalidades de transporte el porcentaje mínimo de propiedad es inferior pero ello no implica la operancia automática de un derecho a la igualdad sin considerar las condiciones especiales de cada modalidad de transporte terrestre automotor. Con esta medida se pretende atacar la informalidad y que las empresas no se conviertan en simples afiliadoras de vehículos, sino que de verdad se involucren en la industria del transporte. El mencionado sistema afiliador que manejan las empresas de transporte público especial genera el incumplimiento de sus obligaciones de administrador y de conseguir contratos de transporte, por lo que los afiliados se ven avocados a realizar la gestión por su cuenta. Así las cosas, el porcentaje de equipos de propiedad de la empresa ayuda a que estas ejecuten políticas para el fortalecimiento empresarial, al hacer parte estos vehículos del patrimonio de la misma. No obstante, se adoptaron otras medidas para reducir esta carga y facilitar a las empresas acreditar este porcentaje, como la posibilidad de acreditar el porcentaje mínimo de propiedad con vehículos adquiridos mediante el mecanismo de leasing, lo cual constituye un beneficio no contemplado en la normativa vigente. En igual sentido, no es plausible permitir la acreditación del porcentaje con vehículos de los socios pues la propiedad debe ser de la empresa de transporte quien es la habilitada para prestarlo. Por último, no es posible eliminar totalmente el porcentaje mínimo de propiedad pues ello iría en contra de lo establecido en el artículo 22 de la Ley 336 de 1996 que establece que toda empresa del servicio público de transporte contará con
193	22/02/2021	Janire Cárdenas Velásquez y Leonel Ospina Valencia	La resoluciones de capacidad transportadora sin importar su fecha de expedición deben de permitir el ingreso de unidades nuevas sin requerir reposición, pues si el ente rector exige unos porcentajes de propiedad a las empresas, y si la misma no tiene parque automotor para desintegración, estaría el ente rector requisitos de imposible cumplimiento. Es un negocio, para las empresas que tienen mucho parque automotor, NO SE DEBERIA PERMITIR incremento de capacidad transportadora, el Ministerio lo podría controlar en oferta y demanda, es decir: - Si un vehículo es nuevo se le asigna un cupo adicional a la empresa donde se va a vincular. - Si un vehículo se va a trasladar de empres, se le quita el cupo donde está afiliado y se le da a la nueva empresa donde se va a vincular. El no permitir el ingreso de unidades nuevas para los vehículos de propiedad de empresa está promoviendo un carrusel de cupos y tramitología innecesaria donde las empresa que tienen resolución de capacidad transportadora después de marzo de 2017 se ven obligadas a solicitar tarjeta de operación con empresa que tenga habitación anterior a marzo de 2017 y después hacer la desvinculación y luego hacer la desvinculación para iniciar otra vez la desvinculación en su empresa .	NO ACEPTADA	En efecto, con el objetivo de permitir la dinamización en la operación de la modalidad, generar condiciones de igualdad, competitividad y contribuir en la renovación del parque automotor, el artículo 16 del proyecto de decreto ya prevé la derogatoria del artículo 2.2.1.6.14.5, del Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, que actualmente dispone la suspensión de ingreso de algunas tipologías vehiculares.
194	22/02/2021	Janire Cárdenas Velásquez y Leonel Ospina Valencia	Transcribe un aparte del artículo 2.2.1.6.8.1. del Decreto 1079 de 2015: Se debe aclarar que el termino de duración también puede darse finalizado y no exigible la permanencia obligatoria de dos años cuando se cumplan los requisitos de desvinculación administrativa o mutuo acuerdo por las dos partes.	NO ACEPTADA	Frente a esta observación, se destaca que el artículo señalado en ningún aparte hace referencia a una duración mínima y obligatoria del contrato de vinculación y, en consecuencia, a una permanencia mínima del tercero de dos años, por el contrario, esta disposición hace referencia a una duración máxima del contrato por lo que las partes en aplicación del principio de autonomía de la voluntad podrán pactar un tiempo inferior. Ahora bien, las partes igualmente podrán dar por terminado el contrato previo al tiempo estipulado con las consecuencias civiles y comerciales que sean del caso, las cuales son de la órbita de la naturaleza privada de este contrato y sobre lo cual no se puede tener injerencia alguna. Por último, esta observación no se considera como una medida urgente a adoptar para generar alivios a la modalidad con ocasión del pandemia del Coronavirus COVID-19, por lo tanto, no se acoge.

195	22/02/2021	Janire Cárdenas Velásquez y Leonel Ospina Valencia	Transcribe un aparte del artículo 2.2.1.6.4.5. del Decreto 1079 de 2015: En los casos de cambios de empresas se solicita que la cancelación de la tarjeta de operación y la expedición de la nueva sea de manera simultánea, pues en la actualidad hay diferencia de días que obligan a parar el rodamiento del vehículo perjudicando los ingresos del pequeño propietario. En caso negativo a la solicitud se debe estipular un periodo de transición razonable desde que se cancela la tarjeta hasta que se emita la nueva.	NO ACEPTADA	Lo solicitado no es una medida que pueda ser adoptada en el presente proyecto de decreto. No obstante, se informa que se adoptarán las medidas necesarias para que los distintos trámites que se adelanten ante las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte se atiendan y resuelvan de la manera más célere posible, de manera que contribuyan en la mitigación de los efectos adversos generados por la pandemia del Coronavirus COVID-19.
196	22/02/2021	Janire Cárdenas Velásquez y Leonel Ospina Valencia	Transcribe un aparte del artículo 2.2.1.6.10.8. del Decreto 1079 de 2015: Consideramos que la afiliación de trabajo directo con la empresa debe ser únicamente para los conductores que conducen los carros propios de las empresas cumpliendo así la ley 336 artículo 36. Para el caso de los afiliados Contrato de vinculación por afiliación, que son identificados como contratista se debe autorizar la vinculación como prestación de servicios y las empresas deben dar cumplimiento a la ley 336 artículo 34 Se debe aceptar la contratación por prestación de servicios pues la contratación actual estatal del servicio se hace por plazo de ejecución entre 2 y 5 meses, lo que conlleva a estar desafiando conductores y afiliando de manera interrumpida, mientras en la realidad en estos periodos los conductores se dedican a otra actividades y si se hace afiliación ante las diferentes empresas parafiscales directamente por parte de los contratistas no habría esta interrupción en las cotizaciones. Uno de los puntos de acuerdo establecidos en anteriores oportunidades entre el Ministerio de Transporte y las Organizaciones Gremiales del sector es que el ente Rector del Transporte no debe legislar en derecho civil, derecho comercial o derecho laboral, y que por lo tanto sus normas sobre estos aspectos deben ser mínimas y no afectar la ley sustancial o procedimental, y para el caso basta con determinar el plazo máximo, con la aclaración que puede ser rescindido en un término menor de tiempo, tal como permite el derecho privado. En este sentido, proponemos que Ministerio de Transporte se abstenga en reglamentar aspectos propios del Derecho Laboral; como el contrato laboral de los conductores, que competen al Ministerio de Trabajo, ya estipulado en la Ley 336/96; que se permitan las diferentes formas de contratación laboral y prestación de servicios, no se restrinja la posibilidad de contratar según la modalidad de los servicios, más en estos momentos de evolución de las formas de trabajo que el gobierno nacional se prepara a regular. Así mismo la norma debe ser general ya que esto no aplica para otras modalidades como por ejemplo los Taxis.	NO ACEPTADA	Frente a este punto, se comprende que existen aspectos sobre derecho privado y laboral en la modalidad, pero no se puede obviar que son asuntos que se dan en el marco de la prestación de un servicio público y, de acuerdo con la Constitución Política y las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, el Estado conserva su facultad de intervención en esta actividad económica en pro del interés general de todos los actores y usuarios. Igualmente, sobre lo dispuesto frente al contrato laboral para los conductores de la modalidad es oportuno indicar que esto se desprende de una obligación consagrada a nivel legal en el artículo 36 de la Ley 336 de 1996 que no puede ser modificada a través de este decreto, lo cual ha sido avalado también vía jurisprudencial.
197	22/02/2021	Janire Cárdenas Velásquez y Leonel Ospina Valencia	Transcribe un aparte del artículo 2.2.1.6.12.8. del Decreto 1079 de 2015: El control del uso de sustancias psicoactivas requiere de una infraestructura científica con costos elevados que no es posible asumir para las empresas de transporte, para los propietarios y menos aún para los conductores; razones por las cuales sugerimos, teniendo en cuenta que es una situación prácticamente ajena en el medio, sea eliminada y solo se exija el control de alcoholemia, mucho más económico y este si un aspecto usual que requiere control estricto.	NO ACEPTADA	Sobre este punto, se resalta que la normativa vigente, la cual no es modificada mediante el proyecto de decreto en comento, no restringe la realización de estos controles por parte de la empresa, pues también se permite que sean realizados por parte de terceros que presten estos servicios. Se recuerda que la seguridad, de acuerdo con la Ley 336 de 1996, es una prioridad esencial en la actividad del sector transporte; por esta razón, todas las acciones implementadas para materializar este principio son necesarias, incluso más si se tiene en cuenta que no solo el alcohol genera conductas de riesgo vial sino que las sustancias psicoactivas también.
198	22/02/2021	Janire Cárdenas Velásquez y Leonel Ospina Valencia	Para el caso de pérdida de tarjeta de operación se debe autorizar el tránsito del vehículo con tarjeta de operación vigente en el RUNT mientras se expide el plástico físico correspondiente y se demuestre con denuncia y la respectiva solicitud de duplicado, teniendo en cuenta que la información reposa en el RUNT, la autoridad de control la puede verificar digitalmente, debe derogarse la exigencia de su porte físico, dando aplicación al art. 2.2.1.6.7.6; igual como sucede con el SOAT Y REVISIÓN TENCOMECANICA Y DE GASES.	NO ACEPTADA	Frente a esta observación, se destaca que el vigente artículo 2.2.1.6.9.10 del Decreto 1079 de 2015 ya prevé que cuando esta tarjeta sea expedida a través del sistema RUNT no será necesario portarla en físico, sino que su control se realizará usando herramientas tecnológicas. En ese sentido, la disposición ya comprende el supuesto de hecho planteado, pero para ello se requerirá la realización de los respectivos desarrollos en el RUNT. Igualmente, se destaca que este no es un asunto que de manera directa implique un alivio a los actores de la modalidad de transporte especial con ocasión de los impactos de la pandemia, lo cual es la motivación de la expedición del presente proyecto de decreto, de tal manera que la observación propuesta no se acoge.

199	22/02/2021	Janire Cárdenas Velásquez y Leonel Ospina Valencia	Transcribe el artículo 3 del proyecto de decreto: Se debe de eliminar por completo el cualquier porcentaje limitante para celebrar convenios de colaboración empresarial. El convenio de colaboración empresarial, es un tema que el misterio de transporte ha definido como "posibilitar una eficiente racionalización en el uso del equipo automotor y la mejor prestación del servicio". Además podría existir parque automotor disponible, con las características mínimas requeridas por el contratante o hasta mejor que estas, pero el vehículo esta afiliado a una empresa que no fue proponente, ni tampoco hace parte de las posibles empresa que se presenten en un proceso contractual, así las cosas serían un parque automotor que se desperdiciaría por los limitantes del ente rector.	NO ACEPTADA	Frente a la observación que propende por la eliminación del porcentaje del parque automotor que puede ser objeto de convenios de colaboración empresarial, de hecho, frente a la anterior normativa se incrementó en un 10% ese porcentaje. Se establece el porcentaje limitante para suscribirlos ya que, la figura de convenio utilizada en exceso podría derivar en que las empresas no vinculen vehículos y tercericen su operación teniendo en cuenta que reducen costos asociados como el de la vinculación de los conductores. En ese sentido, un situación de esta magnitud desestimularía la formalidad de la empresa. Por esta razón, no se acoge la propuesta.
200	22/02/2021	Janire Cárdenas Velásquez y Leonel Ospina Valencia	Sugerimos diseñar un Formato Único para los Acuerdo de Colaboración Empresarial, donde queden consignados los derechos* obligaciones y responsabilidades de cada una de las empresas que participan en el convenio, así como eliminar el porcentaje de freceer o recibir, pues los contratos son muy temporales.	NO ACEPTADA	Frente al primero de los aspectos mencionados, el diseño de un formato único para los acuerdos de colaboración empresarial no es asunto que pueda ser realizado a través del presente proyecto de decreto. Las condiciones del convenio deben ser establecidas por las partes de acuerdo con la autonomía de la voluntad privada, se precisa que no se consideró oportuno liberalizar este porcentaje pues se permite que las empresas no vinculen vehículos y tercericen su operación teniendo en cuenta que reducen costos asociados como el de la vinculación de los conductores. En ese sentido, un situación de esta magnitud desestimularía la formalidad de la empresa. Por lo tanto, no se acoge la observación propuesta.
201	22/02/2021	Janire Cárdenas Velásquez y Leonel Ospina Valencia	Estoy de acuerdo en tener los convenios entre las empresas, con el fin de racionalizar el parque automotor y ser más eficientes, veo innecesario radicar en el Ministerio y la Superintendencia, es llenamos de papelería y solo será archivo.	NO ACEPTADA	Respecto de esta observación, es oportuno mencionar que la radicación de los convenios de colaboración ante el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Transporte apoyan el control del uso de esta figura, la cual, como se ha señalado debe tener naturaleza excepcional pues las empresas deben propender por tener en su parque automotor propio o vinculado los equipos para suplir sus necesidades de contratación. Igualmente, se reitera que la vocación del proyecto de decreto en comento es la generación de medidas de alivio para los actores de la modalidad ante los efectos de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19 y el ajuste aquí propuesto no tiene esa naturaleza.
202	22/02/2021	Janire Cárdenas Velásquez y Leonel Ospina Valencia	Por otro lado y de manera grave veo: La UNICA empresa que debe hacer el fuec, es donde esta afiliado el vehículo, por las siguientes razones a nivel de ejemplo: - Ya existen plataformas donde les venden el fuec a los afiliados, y de esta forma, no hay convenio, no hay control sobre los vehículos, no hay control sobre los conductores, ni sabemos nosotros como empresa quien conduce el vehículo claro pero si ocurre un accidente, ahí es la responsabilidad de la empresa, porque ni el conductor responde, ni el propietario responde. - Personalmente, en este mes de febrero, uno de nuestros afiliados sufrió un siniestro, ohh sorpresa cuando nos llaman a decir que xxx conductor había provocado el accidente y nosotros como empresa ni lo conocemos, pues resulta que donde tenemos el convenio con ese vehículo le hicieron el fuec, cosa que esta bien, actualmente la norma lo permite, pero insisto, que la UNICA responsable debe ser la empresa donde esta afiliado y de esta forma la empresa puede controlar los vehículos y sus conductores.	NO ACEPTADA	Frente a esta observación es oportuno destacar que el FUEC solo puede ser expedido por la empresa que funge como contratante, esto es, el transportador contractual, al ser un extracto del contrato de transporte suscrito y en poder de ella. Igualmente, se reitera que la vocación del proyecto de decreto en comento es la generación de medidas de alivio para los actores de la modalidad ante los efectos de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19 y el ajuste aquí propuesto no tiene esa naturaleza.

203	22/02/2021	Janire Cárdenas Velásquez y Leonel Ospina Valencia	La reposición y el beneficio del IVA se debe hacer sin restricción de unidades para los casos de las empresas habilitadas en el servicio de transporte especial pues a la fecha son para personas naturales.	NO ACEPTADA	Respecto de esta observación, es oportuno mencionar que las medidas de alivio mencionadas adoptadas mediante el Decreto 221 de 2020 y el Decreto Legislativo 789 de 2020, a las cuales se podrá acceder al momento de la adquisición o en el momento de la importación de hasta dos (2) vehículos automotor nuevos o de los chasis con motor y carrocería adquiridos individualmente para conformar un vehículo completo nuevo, tienen naturaleza tributaria y fueron adoptadas en conjunto con la cartera competente, esto es, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, de tal manera que la presente normativa, la cual se refiere a la regulación de la operación de la modalidad no es el escenario para realizar los ajustes solicitados.
204	22/02/2021	Janire Cárdenas Velásquez y Leonel Ospina Valencia	No está permitido ningún cobro por la expedición del Fuec, pero debemos ser coherentes, pues esto conlleva que la empresa debe pagar unos impuestos sobre esos contratos, Tasa de Vigilancia, Aporte al Turismo, Autorenta, Ica, y más ahora con la facturación electrónica.	NO ACEPTADA	Al respecto, se tiene que el FUEC es simplemente un documento que da cuenta de la existencia de un contrato de transporte. De esta manera, es el contrato de transporte el que se encuentra gravado de algunos de los aspectos mencionados en la observación en el cual se debe incluir el valor del FUEC como uno de los costos adicionales de la operación que incidirá en el valor del servicio, por lo que no se observa que este adicionalmente deba ser cobrado a propietario. En ese sentido, no se acoge la observación.
205	22/02/2021	Jairo Wilches	Poder transportar la familia sin ningún inconveniente, ya que muchos nos vemos a adquirir un vehículo particular solo para poder transportar la familia .	NO ACEPTADA	Frente a esta observación, se destaca que el artículo 5 de la Ley 336 de 1996 diferencia el servicio público de transporte del servicio privado que tiende a satisfacer necesidades particulares de movilización; igualmente, el artículo 23 <i>ibidem</i> dispone que las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte solo podrán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio. En consonancia con ello, el artículo 2 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, dispone que el vehículo de servicio particular está destinado a satisfacer necesidades privadas de movilización, mientras que el vehículo público al transporte de pasajeros mediante el cobro de una tarifa, porte, flete o pasaje. En ese sentido, no es posible que un mismo vehículo pueda ser de servicio privado y particular pues la ley los diferencia con claridad y además cada uno de ellos para poder movilizarse deben cumplir requisitos diferentes; por lo tanto, no se acoge la propuesta.
206	22/02/2021	Arturo Horacio Del Rio Berrio	si la gran mayoría de las empresas de transporte especial tienen plataformas digitales el fuec debe ser digital y no impreso.	NO ACEPTADA	Al respecto, en primer lugar, se destaca que el vigente artículo 2.2.1.6.3.3. en su párrafo 1 consagra que el Ministerio de Transporte reglamentará la expedición del FUEC de manera que pueda ser consultado y verificado a través de un sistema de información que permita el control en línea y en tiempo real, en consonancia con ello, el artículo 5 de la Resolución 6652 del 27 de diciembre de 2019 prescribe la implementación en línea y tiempo real de este documento e, igualmente, el artículo 8 <i>ibidem</i> ya contempla que las empresas de transporte especial podrán hacer uso de mensajes de datos para el envío y actualización de la información y uso de firmas digitales en el FUEC cumpliendo las disposiciones aplicables en la materia. En ese sentido, se observa que la normativa vigente ya prevé un desarrollo para el FUEC de manera digital, para lo cual el Ministerio de Transporte se encuentra adelantando las gestiones necesarias que permitirán su implementación y, de otra parte, actualmente ya se permite el uso de documentos electrónicos para esos efectos.

207	22/02/2021	Arturo Horacio Del Rio Berrio	<p>Por que dicen los agentes de tránsito que los conductores y los propietarios de vehículos de transporte especial no podemos contratar si no tenemos una empresa de transporte. Por que una reglamentación tan complicada para el transporte especial cuando las empresas a las que tenemos afiliadas los vehículos no nos dan trabajo lo tenemos que conseguir nosotros los conductores o propietarios. Por su reglamentación tan complicada para el servicio especial es que la policía de carreteras ve un vehículo público inmediatamente lo para y empieza la persecución haber que nos falta.</p>	NO ACEPTADA	<p>Frente a esta observación, la Ley 336 de 1996, entre otros, prescribe que las empresas de transporte las debidamente habilitadas podrán prestar el servicio público de transporte. Ahora, en aplicación de la facultad conferida por el artículo 11 de la Ley 336 de 1996, el Gobierno nacional fijó las condiciones para el otorgamiento de la habilitación en la modalidad de transporte especial a través de la expedición de los Decretos 348 de 2015 y 431 de 2017, ambos compilados en el Decreto 1079 de 2015, en el que se prescribe que son empresas de transporte especial las personas jurídicas debidamente constituidas y, puntualmente, el artículo 2.2.1.6.3.1. dispone que solo podrá contratarse este servicio de transporte con las empresas legalmente constituidas y debidamente habilitadas. Lo anterior, en la medida en que se propende por la formalización de la modalidad a través de empresas de transporte organizadas, con capacidad económica y técnica que permitan asegurar la calidad en la prestación del servicio y facilitar la labor de control por parte de las autoridades.</p>
208	23/02/2021	<p>Isabel Cristina Arias Noguera; Carlo Soler; Martha Claudia Usma Mayorga; APROTES Colombia; Jose Luis Ramirez; Jose Fernando Ortiz; Jazmin Gutierrez; Fernando Montenegro; Arturo Sanchez Reina; Carmen Elena Lopez; Camila Palencia; Luz Adriana Fonseca; Alejandro Rojas; Luis López; Danel Ruben Lancha; Alcirar Vargas; Patricia Roa Calderon; Oswal Gomez; Wils Farfan; Carlos Triana; Jesus Oswaldo Rey; Harold Perez; Rosa Farfan</p>	<p>El objetivo de la empresas de Transporte Especial debe ser la actividad del transporte generando estrategias de marketing, pautas comerciales, de mercadeo y publicitarios para la consecución de contratos para la prestación del servicio de transporte Escolar, de Turismo, Empresarial y de salud para que los desarrolle la flota de vehículos bajo su operación.</p>	NO ACEPTADA	<p>Respecto de esta observación, se resalta que la normativa vigente ya prevé en algunas de sus disposiciones, como por ejemplo, el artículo 2.2.1.6.7.5. del Decreto 1079 de 2015 el deber de la empresa de transporte de procurar, gestionar, celebrar y ejecutar los contratos de transporte y garantizar la sustentabilidad de su operación, lo cual implica la generación de condiciones óptimas no solo para los vehículos de su propiedad, sino también para los vinculados. En igual sentido, el numeral 3 del artículo 2.2.1.6.8.2. <i>ibidem</i> dispone que es responsabilidad de la empresa garantizar la utilización de todos los vehículos en su operación. En ese sentido, se puede concluir válidamente que el marco regulatorio actual de la modalidad ya establece el deber de la empresa en la consecución de los contratos, para lo cual deberá generar las estrategias que considere necesarias y efectivas. Por último, no se verifica en la observación una propuesta puntual a evaluar para lograr lo allí requerido.</p>
209	23/02/2021	<p>Isabel Cristina Arias Noguera; Carlo Soler; Martha Claudia Usma Mayorga; APROTES Colombia; Jose Luis Ramirez; Jose Fernando Ortiz; Jazmin Gutierrez; Fernando Montenegro; Arturo Sanchez Reina; Carmen Elena Lopez; Camila Palencia; Luz Adriana Fonseca; Alejandro Rojas; Luis López; Danel Ruben Lancha; Alcirar Vargas; Patricia Roa Calderon; Oswal Gomez; Wils Farfan; Carlos Triana; Jesus Oswaldo Rey; Harold Perez; Rosa Farfan</p>	<p>Los ingresos de las empresas de transporte deben propender de su gestión comercial, no de los cobros que genere hacia los propietarios de los vehículos, sin otorgarles beneficio alguno. Los ingresos los debe generar las empresas de Transporte de servicio Especial, del trabajo otorgado a los vehículos para su operación y que no exceda el 10% del contrato otorgado y que los descuentos adicionales sean los obligatorios para la protección social del propietario y conductores y los tributarios exigidos.</p>	NO ACEPTADA	<p>Frente a esta observación, en consonancia con lo expuesto anteriormente, la empresa de transporte debe garantizar la sustentabilidad financiera de la operación de los vehículos de su propiedad, así como de los vinculados, lo cual puede desprenderse válidamente de las disposiciones vigentes que regulan la modalidad en el capítulo respectivo del Decreto 1079 de 2015. Ahora bien, las distorsiones en el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades escapan del marco de acción regulatorio que es el convocado con la expedición del presente proyecto de decreto. Para finalizar, se destaca que existen aspectos propios de la naturaleza privada del contrato de vinculación, como los cobros por rodamiento, que no pueden tener injerencia alguna por parte del Estado al considerarse vulneratorios del principio de libertad de las partes quienes autónomamente dirigen su voluntad para la suscripción de estos contratos, de acuerdo con las condiciones pactadas inicialmente, las cuales pueden aceptar o no; por esta razón el artículo 2.2.1.6.8.1. del Decreto 1079 de 2015, en aras del equilibrio y buena fe contractual, dispone que el clausulado del contrato de vinculación deberá igualmente contener en forma detallada los ítems que conformarán los cobros y pagos a que se comprometen las partes y su periodicidad y cualquier diferencia frente a lo pactado deberá ser resuelto por la autoridad competente que es el juez ordinario.</p>
210	23/02/2021	<p>Isabel Cristina Arias Noguera; Carlo Soler; Martha Claudia Usma Mayorga; APROTES Colombia; Jose Luis Ramirez; Jose Fernando Ortiz; Jazmin Gutierrez; Fernando Montenegro; Arturo Sanchez Reina; Carmen Elena Lopez; Camila Palencia; Luz Adriana Fonseca; Alejandro Rojas; Luis López; Danel Ruben Lancha; Alcirar Vargas; Patricia Roa Calderon; Oswal Gomez; Wils Farfan; Carlos Triana; Jesus Oswaldo Rey; Harold Perez; Rosa Farfan</p>	<p>Que sean prohibidos pagos adicionales, como los que generan en la actualidad como son: a. Rodamiento (El rodamiento lo permite es el Ministerio de Transporte a través de la tarjeta de operación, no la empresa de transporte) b. Vinculación: Debieran ser las empresas de Transporte las que paguen a los propietarios este costo, porque es el propietario quien le está entregando su inversión para que ella pueda desarrollar su actividad económica c. FUEC: i. Si la empresa otorga el trabajo por su gestión, el costo del documento debe estar incluido dentro del porcentaje de comisión del 10% ii. Si es el propietario quien crea el puente del contrato establecido con el usuario, no debe generar ningún costo por ello, por el trabajo realizado por el propietario y que le corresponde a la empresa, el único descuento permitido y para beneficio del propietario, es el de la seguridad social y aportes tributarios obligatorios. d. Desvinculación: Todo contrato debe mantenerse por el buen servicio y los beneficios mutuos, si ya no se está cumpliendo este principio, porque se debe sancionar al propietario por desear no continuar con la gestión realizada por la empresa para ofrecer una mayor rentabilidad a su inversión. e. Traspaso del Vehículo o cambio de dueño: La inversión es realizada por el propietario y tiene autonomía sobre su patrimonio y tiene el derecho, de traspasar, vender o ceder los derechos que tiene sobre su patrimonio y la empresa no tiene injerencia sobre este tipo de actividades comerciales. f. La renovación del contrato: La renovación de un contrato, no obliga a que la empresa genere cobro por la renovación, debe realizar una gestión comercial impecable, donde el propietario sea quien decida continuar por esa buena gestión y la rentabilidad que la empresa de transporte por el trabajo otorgado.</p>	NO ACEPTADA	<p>Respecto de esta observación, nuevamente se señala que existen aspectos propios de la naturaleza privada del contrato de vinculación, como algunos de los cobros mencionados, que no pueden tener injerencia alguna por parte del Estado al considerarse vulneratorios del principio de libertad de las partes quienes autónomamente dirigen su voluntad para la suscripción de estos contratos, de acuerdo con las condiciones pactadas inicialmente, las cuales pueden aceptar o no; por esta razón el artículo 2.2.1.6.8.1. del Decreto 1079 de 2015, en aras del equilibrio y buena fe contractual, dispone que el clausulado del contrato de vinculación deberá igualmente contener en forma detallada los ítems que conformarán los cobros y pagos a que se comprometen las partes y su periodicidad y cualquier diferencia frente a lo pactado deberá ser resuelto por la autoridad competente que es el juez ordinario. Ahora bien, se considera oportuno mencionar frente al cobro del FUEC señalado en la propuesta que, para este caso, el artículo 14 de la Resolución 6652 del 27 de diciembre de 2019, prescribe que su expedición no será cobrada al propietario sino que se deberá contemplar como uno de los costos de la operación que se deberá incluir en el valor del servicio con el contratante.</p> <p>Igualmente, se destaca que frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o</p>

211	23/02/2021	Isabel Cristina Arias Noguera; Carlos Soler; Martha Claudia Usma Mayorga; APROTES Colombia; Jose Luis Ramirez; Jose Fernando Ortiz; Jazmin Gutierrez; Fernando Montenegro; Arturo Sanchez Reina; Carmen Elena Lopez; Camila Palencia; Luz Adriana Fonseca; Alejandro Rojas; Luis López; Danel Ruben Lancha; Alcimar Vargas; Patricia Roa Calderon; Oswal Gomez; Wils Farfan; Carlos Triana; Jesus Oswaldo Rey; Harold Perez; Rosa Farfan	Los seguros obligatorios: SOAT, SEGURO CONTRACTUAL Y EXTRA CONTRACTUAL que están a cargo de los propietarios, puedan ser adquiridos por ellos mismos sin intermediación de la empresa de transporte, estableciendo tarifas únicas como el SOAT, para la adquisición de los mismos	NO ACEPTADA	Respecto de esta observación, se destaca que no puede hacerse una modificación en tal sentido, en atención a que la disposición que hace referencia al deber de tomar el seguro por parte de la empresa es de rango legal, esto es, el artículo 994 del Código de Comercio, que establece que "el transportador deberá tomar por cuenta propia o por cuenta del pasajero o del propietario de la carga, un seguro que cubra a las personas y las cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte". Lo anterior, en concordancia con la Ley 336 de 1996 que refiere que el servicio público será prestado por la empresa habilitada para operar quien adquiere la calidad de "transportador". De esta manera, a nivel reglamentario no se puede realizar el ajuste señalado pues se desbordaría la postestad reglamentaria en cabeza del presidente de la República. Igualmente, se destaca que la empresa es directamente la responsable de la actividad de transporte de tal manera que es ella quien debe tener el control del aseguramiento de los equipos propios y vinculados, lo cual se desprende, entre otros, del vigente artículo 2.2.1.6.8.13. del Decreto 1079 de 2015 que dispone que las empresas deberán administrar, mantener en perfecto estado y controlar la operación de los vehículos propios o de terceros y de los que presten el servicio.
212	23/02/2021	Isabel Cristina Arias Noguera; Carlos Soler; Martha Claudia Usma Mayorga; APROTES Colombia; Jose Luis Ramirez; Jose Fernando Ortiz; Jazmin Gutierrez; Fernando Montenegro; Arturo Sanchez Reina; Carmen Elena Lopez; Camila Palencia; Luz Adriana Fonseca; Alejandro Rojas; Luis López; Danel Ruben Lancha; Alcimar Vargas; Patricia Roa Calderon; Oswal Gomez; Wils Farfan; Carlos Triana; Jesus Oswaldo Rey; Harold Perez; Rosa Farfan	Los exámenes médicos de ingreso: Que sean de un centro médico ocupacional certificado a elección del propietario, porque todas las intermediaciones que ejercen las empresas es para generar una nueva fuente de ingresos, afectando nuestra economía.	NO ACEPTADA	Frente a esta observación, se destaca que no es el objeto del proyecto de decreto definir aspectos que, por su naturaleza, son del resorte de la reglamentación en materia de salud ocupacional, frente a la cual la competencia para definir las condiciones respectivas, por ejemplo, en materia de la práctica de los exámenes médicos ocupacionales de ingreso es del Ministerio de Salud y Protección Social. Para ello, se deberá hacer remisión a las reglas establecidas para el efecto en la normativa pertinente, esto es, la Resolución 3246 de 2007, modificada por la Resolución 1918 de 2009. Se reitera que el propósito de este proyecto de decreto es generar medidas de alivio efectivas para los actores de la modalidad antes los impactos derivados de la pandemia del Coronavirus COVID-19. Igualmente, se destaca que frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos. Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, párrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará Respecto de esta observación, se resalta nuevamente el rol esencial de la empresa de transporte especial en la gestión, control y operación del parque automotor de su propiedad y vinculado. Puntualmente, la Resolución 315 de 2013 establece los condicionamientos para efectuar la revisión técnico mecánica y el mantenimiento de los vehículos y puntualmente establece la prohibición de percibir por parte de la empresa algún beneficio económico por la selección del CDA o centro especializado en las que se estas se efectuará. En ese sentido, no resulta acertado realizar la precisión solicitada pues la norma antedicha ya prevé de manera clara el alcance del rol de la empresa en la materia; igualmente, es una obligación contenida en una resolución y en este escenario se está evaluando el contenido del decreto. En adición, es claro que la normativa está prevista para que sea cumplida por lo que cualquier distorsión a la misma por parte de las empresas de transporte escapa del ámbito regulatorio que es el dispuesto en este escenario. Por último, se reitera que el propósito de este proyecto de decreto es generar medidas de alivio efectivas para los actores de la modalidad antes los impactos derivados de la pandemia del Coronavirus COVID-19 y lo aquí solicitado no tiene esa naturaleza.
213	23/02/2021	Isabel Cristina Arias Noguera; Carlos Soler; Martha Claudia Usma Mayorga; APROTES Colombia; Jose Luis Ramirez; Jose Fernando Ortiz; Jazmin Gutierrez; Fernando Montenegro; Arturo Sanchez Reina; Carmen Elena Lopez; Camila Palencia; Luz Adriana Fonseca; Alejandro Rojas; Luis López; Danel Ruben Lancha; Alcimar Vargas; Patricia Roa Calderon; Oswal Gomez; Wils Farfan; Carlos Triana; Jesus Oswaldo Rey; Harold Perez; Rosa Farfan	Las revisiones tecno mecánicas anuales y Bimestrales : Que sean de un CDA certificado a elección del propietario, porque todas las intermediaciones que ejercen las empresas es para generar una nueva fuente de ingresos, afectando nuestra economía.	NO ACEPTADA	Respecto de esta observación, se resalta nuevamente el rol esencial de la empresa de transporte especial en la gestión, control y operación del parque automotor de su propiedad y vinculado. Puntualmente, la Resolución 315 de 2013 establece los condicionamientos para efectuar la revisión técnico mecánica y el mantenimiento de los vehículos y puntualmente establece la prohibición de percibir por parte de la empresa algún beneficio económico por la selección del CDA o centro especializado en las que se estas se efectuará. En ese sentido, no resulta acertado realizar la precisión solicitada pues la norma antedicha ya prevé de manera clara el alcance del rol de la empresa en la materia; igualmente, es una obligación contenida en una resolución y en este escenario se está evaluando el contenido del decreto. En adición, es claro que la normativa está prevista para que sea cumplida por lo que cualquier distorsión a la misma por parte de las empresas de transporte escapa del ámbito regulatorio que es el dispuesto en este escenario. Por último, se reitera que el propósito de este proyecto de decreto es generar medidas de alivio efectivas para los actores de la modalidad antes los impactos derivados de la pandemia del Coronavirus COVID-19 y lo aquí solicitado no tiene esa naturaleza.
214	23/02/2021	Isabel Cristina Arias Noguera; Carlos Soler; Martha Claudia Usma Mayorga; APROTES Colombia; Jose Luis Ramirez; Jose Fernando Ortiz; Jazmin Gutierrez; Fernando Montenegro; Arturo Sanchez Reina; Carmen Elena Lopez; Camila Palencia; Luz Adriana Fonseca; Alejandro Rojas; Luis López; Danel Ruben Lancha; Alcimar Vargas; Patricia Roa Calderon; Oswal Gomez; Wils Farfan; Carlos Triana; Jesus Oswaldo Rey; Harold Perez; Rosa Farfan	Los mantenimientos mecánicos del vehículo : Que sean de un taller certificado a elección del propietario, porque todas las intermediaciones que ejercen las empresas es para generar una nueva fuente de ingresos, afectando nuestra economía.	NO ACEPTADA	Respecto de esta observación, se resalta nuevamente el rol esencial de la empresa de transporte especial en la gestión, control y operación del parque automotor de su propiedad y vinculado. Puntualmente, la Resolución 315 de 2013 establece los condicionamientos para efectuar la revisión técnico mecánica y el mantenimiento de los vehículos y puntualmente establece la prohibición de percibir por parte de la empresa algún beneficio económico por la selección del CDA o centro especializado en las que se estas se efectuará. En ese sentido, no resulta acertado realizar la precisión solicitada pues la norma antedicha ya prevé de manera clara el alcance del rol de la empresa en la materia; igualmente, es una obligación contenida en una resolución y en este escenario se está evaluando el contenido del decreto. En adición, es claro que la normativa está prevista para que sea cumplida por lo que cualquier distorsión a la misma por parte de las empresas de transporte escapa del ámbito regulatorio que es el dispuesto en este escenario. Por último, se reitera que el propósito de este proyecto de decreto es generar medidas de alivio efectivas para los actores de la modalidad antes los impactos derivados de la pandemia del Coronavirus COVID-19 y lo aquí solicitado no tiene esa naturaleza.

215	23/02/2021	Isabel Cristina Arias Noguera; Carlsol Soler; Martha Claudia Usma Mayorga; APROTES Colombia; Jose Luis Ramirez; Jose Fernando Ortiz; Jazmin Gutierrez; Fernando Montenegro; Arturo Sanchez Reina; Carmen Elena Lopez; Camila Palencia; Luz Adriana Fonseca; Alejandro Rojas; Luis López; Danel Ruben Lancha; Alcirar Vargas; Patricia Roa Calderon; Oswal Gomez; Wils Farfan; Carlos Triana; Jesus Oswaldo Rey; Harold Perez; Rosa Farfan	Los cursos requeridos para desarrollar la actividad : Que sean de una Institución reconocida como el SENA, La Cruz Roja, Movilidad, ARL, porque todas las intermediaciones que ejercen las empresas es para generar una nueva fuente de ingresos, afectando nuestra economía.	NO ACEPTADA	<p>Frente a esta observación, vale la pena destacar que el artículo 35 de la Ley 336 de 1996 prevé que las empresas de transporte público, entre ellas, las de transporte especial, deberán desarrollar los programas de capacitación a través del SENA o de entidades especializadas, a todos los operadores de los equipos destinados al servicio público, con el fin de garantizar la eficiencia y tecnificación de los operarios. En ese sentido, la norma de rango legal tiene una cláusula abierta frente a quienes pueden desarrollar esos programas por lo que a nivel reglamentario no se puede realizar la restricción solicitada so pena de exceder la potestad reglamentaria en cabeza del presidente de la República. En este sentido, las entidades especializadas podrán ser: instituciones de educación superior, el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA), o Instituciones para el Trabajo y Desarrollo Humano legalmente constituidas y habilitadas por la autoridad competente (Ministerio de Educación y/o Secretaría de Educación). Por último, se reitera que el propósito de este proyecto de decreto es generar medidas de alivio efectivas para los actores de la modalidad antes los impactos derivados de la pandemia del Coronavirus COVID-19 y lo aquí solicitado no tiene esa naturaleza.</p> <p>Igualmente, se destaca que frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o</p>
216	23/02/2021	Isabel Cristina Arias Noguera; Carlsol Soler; Martha Claudia Usma Mayorga; APROTES Colombia; Jose Luis Ramirez; Jose Fernando Ortiz; Jazmin Gutierrez; Fernando Montenegro; Arturo Sanchez Reina; Carmen Elena Lopez; Camila Palencia; Luz Adriana Fonseca; Alejandro Rojas; Luis López; Danel Ruben Lancha; Alcirar Vargas; Patricia Roa Calderon; Oswal Gomez; Wils Farfan; Carlos Triana; Jesus Oswaldo Rey; Harold Perez; Rosa Farfan	Debe incluirse la actividad de RELEVOS: Esta es una actividad específica, diferente a las mencionadas como es escolar, de turismo, empresarial y de salud. Está actividad es el apoyo para todas las demás actividades y deben estar alertas las 24/7 y las limitan a este apoyo de manera inmediata al exigirles FUEC, para la entidad a la que le prestan el servicio de RELEVO, para que esta actividad siempre sea el apoyo para las demás actividades deben mantener un FUEC ÚNICO donde se especifique que el vehículo desarrolla la actividad de RELEVOS sin necesidad de llevar el nombre de la entidad a donde se dirige el relevo, solo que lo autoricen con un código, como lo realizan los taxis cuando se pide un servicio y que la empresa lo tenga en un registro de control, para liquidar las comisiones sobre el relevo realizado.	NO ACEPTADA	<p>Frente a esta propuesta, es claro que la normativa actual está dispuesta de tal manera que, por ejemplo, la capacidad transportadora sea fijada o incrementada a las empresas exclusivamente en función de los vehículos necesarios para desarrollar su actividad de transporte, esto con el propósito de racionalizar la prestación del servicio y hacer frente a fenómenos complejos como la sobreoferta. Ahora bien, la observación realizada da a entender la creación de un nuevo servicio denominado relevos, pero que parece ser transversal a todos los tipos de servicios de la modalidad; no obstante, no se identifica cuál es la necesidad de la existencia del mismo o qué determina su diferenciación o especificidad, lo cual va en contravía de la clasificación actual de los servicios de transporte especial a prestar que se diferencian en función de los tipos de usuarios y en atención de las particularidades de cada uno de ellos. Así, la creación de la actividad de relevos puede generar problemas en el desarrollo y control de la actividad y perjudicar, por ejemplo, los controles que tiene la empresa en cuanto a su plan de rodamiento y la racional utilización de sus equipos. Igualmente, en atención a que, en efecto, pueden existir circunstancias de fuerza mayor que impidan a un vehículo prestar el servicio, la Resolución 6652 de 2019 prevé la posibilidad de relevar ese equipo y expedir un nuevo FUEC físico o digital para aquel que asuma esa prestación. Por todo lo anterior, no se acepta la propuesta.</p>
217	23/02/2021	Isabel Cristina Arias Noguera; Carlsol Soler; Martha Claudia Usma Mayorga; APROTES Colombia; Jose Luis Ramirez; Jose Fernando Ortiz; Jazmin Gutierrez; Fernando Montenegro; Arturo Sanchez Reina; Carmen Elena Lopez; Camila Palencia; Luz Adriana Fonseca; Alejandro Rojas; Luis López; Danel Ruben Lancha; Alcirar Vargas; Patricia Roa Calderon; Oswal Gomez; Wils Farfan; Carlos Triana; Jesus Oswaldo Rey; Harold Perez; Rosa Farfan	Servicio Individual: Autorizar a los vehículos hasta de 9 pasajeros de Transporte Especial, para poder realizar el servicio individual únicamente a través de las plataformas autorizadas por la empresa, no en las vías. Esta autorización ofrece alternativas legales para el usuario y se estaría combatiendo la ilegalidad, porque el usuario es quien elige los servicios de su preferencia y dentro de la legalidad y no continua exponiéndose a transportarse en vehículos que no cumplen con ninguna normatividad ni protección al usuario.	NO ACEPTADA	<p>Respecto de esta observación, si bien se comprende que la misma pretende atacar el fenómeno de la informalidad, se destaca que este tipo de servicio que pueden prestar las empresas de transporte debe conservarse en los términos prescritos en el numeral 4 del artículo 2.2.1.6.3.2. del Decreto 1079 de 2015 pues con ocasión de los impactos de la pandemia se propende por no establecer medidas que puedan resultar más onerosas para las empresas y que puedan restringir su marco de operación. De igual manera, la normativa está contemplada de tal manera que la prestación del servicio de transporte especial y su regularidad pueda verificarse por las autoridades de control en vía, por ejemplo, a través de la validación de la existencia del extracto del contrato. Por lo anterior, no se acepta la propuesta.</p>
218	23/02/2021	Isabel Cristina Arias Noguera; Carlsol Soler; Martha Claudia Usma Mayorga; APROTES Colombia; Jose Luis Ramirez; Jose Fernando Ortiz; Jazmin Gutierrez; Fernando Montenegro; Arturo Sanchez Reina; Carmen Elena Lopez; Camila Palencia; Luz Adriana Fonseca; Alejandro Rojas; Luis López; Danel Ruben Lancha; Alcirar Vargas; Patricia Roa Calderon; Oswal Gomez; Wils Farfan; Carlos Triana; Jesus Oswaldo Rey; Harold Perez; Rosa Farfan	Supervisar los contratos con los Colegios: debido a las comisiones que cobran a las empresas de transporte especial para otorgarles los contratos, afectando la economía y rentabilidad del inversionista, porque todos los descuentos otorgados por las empresas de transporte especial a los colegios, recaen sobre el propietario.	NO ACEPTADA	<p>La observación se encuentra enfocada en un mejoramiento de la labor de control frente a las empresas de la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor especial; no obstante, el presente proyecto de decreto ha sido elaborado en ejercicio de la labor de regulación que sobre este servicio público tiene el señor presidente de la República junto con la entidad cabeza del sector que naturalmente es el Ministerio de Transporte. De esta manera, el decreto vigente contiene diversas disposiciones para que esta actividad de transporte se realice de manera correcta, atendiendo a la presunción del principio de la buena fe que recae sobre los diversos actores de la modalidad, quienes deben cumplir estas prescripciones pues, en caso contrario, se realizarían las actividades de control a que haya lugar por las autoridades de tránsito y transporte que tienen competencia.</p>

219	23/02/2021	Isabel Cristina Arias Noguera; Carlsol Soler; Martha Claudia Usma Mayorga; APROTES Colombia; Jose Luis Ramirez; Jose Fernando Ortiz; Jazmin Gutierrez; Fernando Montenegro; Arturo Sanchez Reina; Carmen Elena Lopez; Camila Palencia; Luz Adriana Fonseca; Alejandro Rojas; Luis López; Danel Ruben Lancha; Alcirar Vargas; Patricia Roa Calderon; Oswal Gomez; Wils Farfan; Carlos Triana; Jesus Oswaldo Rey; Harold Perez; Rosa Farfan	La chatarrización o expropiación: Al vehículo completar la vida útil y para desintegrarlo debe recibir del gobierno un bono del 30% del vehículo nuevo que adquiere por reposición y que corresponda a las especificaciones del vehículo desintegrado.	NO ACEPTADA	Respecto de esta observación, es oportuno destacar que la adopción de la medida solicitada implica de la creación de todo un plan de modernización para la flota de la modalidad que requiere, en primer lugar, el estudio de la necesidad, oportunidad y beneficios en su implementación, lo cual, necesariamente requiere de la planeación, estructuración y apropiación de recursos considerables o generación de incentivos económicos o tributarios, aspectos que requieren además tener en cuenta las competencias que tienen otras entidades como el Ministerio de Hacienda y Crédito Público. En ese sentido, el presente proyecto de decreto no es el escenario para atender la propuesta.
220	23/02/2021	Isabel Cristina Arias Noguera; Carlsol Soler; Martha Claudia Usma Mayorga; APROTES Colombia; Jose Luis Ramirez; Jose Fernando Ortiz; Jazmin Gutierrez; Fernando Montenegro; Arturo Sanchez Reina; Carmen Elena Lopez; Camila Palencia; Luz Adriana Fonseca; Alejandro Rojas; Luis López; Danel Ruben Lancha; Alcirar Vargas; Patricia Roa Calderon; Oswal Gomez; Wils Farfan; Carlos Triana; Jesus Oswaldo Rey; Harold Perez; Rosa Farfan	Las Empresas de Transporte Especial: No debe exigírseles parque automotor propio, porque su actividad es el transporte y su gestión comercial para generar trabajo y rentabilidad al parque automotor vinculado y al tener parque automotor propio, su objetivo va a ser de generar la mayor rentabilidad y bajar costos de su propio parque automotor cargándoles este costo económico a sus vinculados y disminuyendo la operatividad de ellos.	NO ACEPTADA	Frente a esta observación, en primer lugar, es oportuno mencionar que no es posible eliminar totalmente el porcentaje mínimo de propiedad pues ello iría en contra de lo establecido en el artículo 22 de la Ley 336 de 1996 que establece que toda empresa del servicio público de transporte contará con la capacidad transportadora autorizada para atender la prestación de los servicios otorgados y con un porcentaje de su propiedad. Igualmente, la exigencia de un porcentaje mínimo de propiedad pretende atacar la informalidad y que las empresas no se conviertan en simples afiladoras de vehículos, sino que de verdad se involucren en la industria del transporte. El mencionado sistema afilador que manejan las empresas de transporte público especial genera el incumplimiento de sus obligaciones de administrador y de conseguir contratos de transporte, por lo que los afiliados se ven avocados a realizar la gestión por su cuenta. Así las cosas, el porcentaje de equipos de propiedad de la empresa ayuda a que estas ejecuten políticas para el fortalecimiento empresarial, al hacer parte estos vehículos del patrimonio de la misma.
221	23/02/2021	Isabel Cristina Arias Noguera; Carlsol Soler; Martha Claudia Usma Mayorga; APROTES Colombia; Jose Luis Ramirez; Jose Fernando Ortiz; Jazmin Gutierrez; Fernando Montenegro; Arturo Sanchez Reina; Carmen Elena Lopez; Camila Palencia; Luz Adriana Fonseca; Alejandro Rojas; Luis López; Danel Ruben Lancha; Alcirar Vargas; Patricia Roa Calderon; Oswal Gomez; Wils Farfan; Carlos Triana; Jesus Oswaldo Rey; Harold Perez; Rosa Farfan	Vida útil de los vehículos de Transporte Escolar: solicitamos el derecho a la igualdad, porque los vehículos que realizan otras actividades les están otorgando 20 años de vida útil y de igual manera a pesar que los vehículos que realizan transporte escolar tienen un menor desgaste, se acepta que se les otorgue la misma vida útil que a los vehículos que desarrollan las demás actividades.	NO ACEPTADA	Sobre esta observación de destaca que la seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y, tratándose de servicios que se prestan, en su mayoría, a menores de edad, tal previsión adquiere incluso más rigurosidad. Así, los vehículos que prestan el servicio escolar deben tener mayores exigencias y, para este caso, el condicionamiento del tiempo de uso de los mismos a 16 años resulta proporcional pues materializa algunos principios constitucionales prescritos en favor de la protección de los niños, niñas y adolescentes. Pese a lo anterior, se destaca que la medida de ampliación del tiempo de uso beneficiará a todos los vehículos de la modalidad, incluidos los del servicio escolar.
222	23/02/2021	Isabel Cristina Arias Noguera; Carlsol Soler; Martha Claudia Usma Mayorga; APROTES Colombia; Jose Luis Ramirez; Jose Fernando Ortiz; Jazmin Gutierrez; Fernando Montenegro; Arturo Sanchez Reina; Carmen Elena Lopez; Camila Palencia; Luz Adriana Fonseca; Alejandro Rojas; Luis López; Danel Ruben Lancha; Alcirar Vargas; Patricia Roa Calderon; Oswal Gomez; Wils Farfan; Carlos Triana; Jesus Oswaldo Rey; Harold Perez; Rosa Farfan	Prórroga de cinco (5) años en la vida útil de los vehículos de Transporte Especial: De acuerdo a declaratoria de destacados economistas del país de las universidades más reconocidas, al detener la economía por 3 meses, representa un retroceso en ella de 10 años. Estos estudios y la realidad que correspondió a este gremio, al llevar detenida nuestra actividad desde el 13 de marzo de 2020 y no habiéndose reactivado más allá de un 5%, el retroceso económico de nuestro gremio, es incalculable y de acuerdo a la situación, nos demuestra que en el 2021 no se reactivará nuestra actividad en su totalidad. Esto nos permite ver, que vamos a estar inactivos o activos en un mínimo porcentaje por un periodo de 2 años. Al adicionar únicamente 2 años a la vida útil del vehículo, se está teniendo únicamente en cuenta el periodo de inactividad del vehículo y se está ignorando el retroceso económico que esto ha causado, como resultado de que los compromisos no se detuvieron. Al reactivarnos, los ingresos van a ser destinados a estos compromisos y la rentabilidad va a ser de "-0". Es claro que nuestro retroceso económico es incalculable, estos 5 años adicionales serían un pequeño aporte para obtener el punto de equilibrio en la recuperación de nuestra economía.	NO ACEPTADA	Sobre este punto, es pertinente destacar se decidió ampliar a cuatro (4) años el tiempo de uso a los vehículos de la modalidad de transporte especial, medida que fue adoptada, en primer lugar, teniendo en consideración algunas experiencias internacionales. A lo anterior, se suma que la medida de extensión del tiempo de uso por cuatro (4) años a los vehículos de la modalidad fue acogida teniendo en cuenta un criterio razonable, esto es, en primer lugar, que durante al menos dos (2) años el vehículo no se usará, al menos, en condiciones normales y, en segundo lugar, que se debe otorgar adicionalmente dos (2) años para la reactivación económica la cual ya se está dando de manera exponencial en la medida en que muchos sectores de los que depende el transporte especial están retornando gradualmente operaciones como lo es el sector educativo y turístico. Igualmente, es importante tener en cuenta que para la adopción de las medidas transitorias en el proyecto de decreto con el propósito de ayudar a la modalidad de transporte especial con ocasión del impacto negativo de la pandemia del Coronavirus COVID-19 se verificó que estas respondieran a los efectos verdaderamente causados a los actores del transporte especial por cuenta de esa coyuntura sin precedentes y que no afectarían de manera desproporcionada el principio de seguridad el cual es prioridad del sector.

223	23/02/2021	<p>Isabel Cristina Arias Noguera; Carlo Soler; Martha Claudia Usma Mayorga; APROTES Colombia; Jose Luis Ramirez; Jose Fernando Ortiz; Jazmin Gutierrez; Fernando Montenegro; Arturo Sanchez Reina; Carmen Elena Lopez; Camila Palencia; Luz Adriana Fonseca; Alejandro Rojas; Luis López; Danel Ruben Lancha; Alcimar Vargas; Patricia Roa Calderon; Oswal Gomez; Wils Farfan; Carlos Triana; Jesus Oswaldo Rey; Harold Perez; Rosa Farfan</p>	<p>Derecho al Trabajo: Las Empresas de Transporte Especial, deben ser generadoras de trabajo y por esta gestión generar sus ingresos. No deben violar el Derecho al trabajo a sus vinculados generando costos indebidos y coaccionando con ello el poder desarrollar la actividad. Las empresas deben ejercer un control sobre sus vinculados para que cumplan con la reglamentación establecida para el desarrollo de la actividad y el único motivo por el cual pueden negarse a la expedición de un FUEC , es al vinculado no estar cumpliendo con la normatividad en su totalidad, "NUNCA" por concepto de cobros generados indebidamente.</p>	NO ACEPTADA	<p>Las observaciones planteadas hacen referencia a algunas presuntas problemáticas surgidas respecto de cobros realizados por las empresas y su aparente negativa a expedir en algunas ocasiones FUEC; al respecto, la regulación está concebida para que sea cumplida, por ello existen disposiciones en la normativa vigente de la modalidad que dictan de manera clara la prohibición de realizar algunos cobros y los demás deben ser establecidos de manera consensuada por las partes del contrato de vinculación, por lo que cualquier desacuerdo en esta materia debe ser resuelta por el juez ordinario pues son asuntos de derecho privado en los que no se debe tener injerencia. Finalmente, se destaca que los asuntos señalados son distorsiones de la forma en que ha sido concebida la regulación y que atienden a la presunta falta de cumplimiento de la misma por parte de los actores de la modalidad, aspecto que es del ámbito de control por parte de las autoridades competentes en esta materia y que no puede ser abordado en este escenario. Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes</p>
224	23/02/2021	<p>Isabel Cristina Arias Noguera; Carlo Soler; Martha Claudia Usma Mayorga; APROTES Colombia; Jose Luis Ramirez; Jose Fernando Ortiz; Jazmin Gutierrez; Fernando Montenegro; Arturo Sanchez Reina; Carmen Elena Lopez; Camila Palencia; Luz Adriana Fonseca; Alejandro Rojas; Luis López; Danel Ruben Lancha; Alcimar Vargas; Patricia Roa Calderon; Oswal Gomez; Wils Farfan; Carlos Triana; Jesus Oswaldo Rey; Harold Perez; Rosa Farfan</p>	<p>Causales para negarse a expedir un FUEC: a. SOAT vencido b. SEGURO CONTRACTUAL Y EXTRACONTRACTUAL: vencido c. REVISION TECNOMECANICA ANUAL: Vencida d. REVISIONES PREVENTIVAS: Vencidas e. No estar cotizando a seguridad social, fondo de pensiones y ARL f. Comparendos pendientes y que no se presente acuerdo de pago o derecho de petición por impugnación. g. Capacitación requerida al día h. Exámenes de Ingreso</p>	NO ACEPTADA	<p>Frente a esta propuesta, se destaca que causales como las aquí propuestas pueden ser establecidas por las partes del contrato de vinculación, el cual es de naturaleza privada y que debe contener como mínimo las obligaciones, derechos y prohibiciones para cada una de ellas. En ese sentido, no se acepta la observación señalada. De igual manera, es oportuno resaltar que el propósito de este proyecto de decreto es generar medidas de alivio directas y efectivas para los actores de la modalidad antes los impactos derivados de la pandemia del Coronavirus COVID-19 y lo aquí solicitado no tiene esa naturaleza.</p>
225	23/02/2021	<p>Isabel Cristina Arias Noguera; Carlo Soler; Martha Claudia Usma Mayorga; APROTES Colombia; Jose Luis Ramirez; Jose Fernando Ortiz; Jazmin Gutierrez; Fernando Montenegro; Arturo Sanchez Reina; Carmen Elena Lopez; Camila Palencia; Luz Adriana Fonseca; Alejandro Rojas; Luis López; Danel Ruben Lancha; Alcimar Vargas; Patricia Roa Calderon; Oswal Gomez; Wils Farfan; Carlos Triana; Jesus Oswaldo Rey; Harold Perez; Rosa Farfan</p>	<p>Cambio modalidad de servicio: Los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial clase automóvil, campero o camioneta de no más de diecinueve (19) pasajeros, más el conductor, podrán cambiarse al servicio particular, siempre que hayan permanecido mínimo cinco (5) años en la modalidad, contados a partir del 31 de diciembre del año modelo del vehículo.</p>	NO ACEPTADA	<p>Frente a esta observación, se destaca que la limitación de los vehículos que pueden ser objeto de cambio de servicio de acuerdo con el número de pasajeros, es una medida que propende por evitar el escalamiento de la informalidad en el servicio público de transporte y facilitar el control por parte de las autoridades competentes, pues vehículos de esas capacidades usualmente no obedecen a necesidades particulares de movilización. De esta manera, no se acepta la propuesta relativa a permitir que vehículos de hasta diecinueve (19) pasajeros puedan cambiarse al servicio particular, se mantiene esa posibilidad para equipos de hasta nueve (9) pasajeros. No obstante, se informa que el proyecto de decreto en el artículo 10 establece la opción de realizar el cambio de modalidad al servicio público de transporte terrestre automotor mixto siempre y cuando el año modelo no sea de una antigüedad superior a diez (10) años.</p>
226	23/02/2021	<p>Isabel Cristina Arias Noguera; Carlo Soler; Martha Claudia Usma Mayorga; APROTES Colombia; Jose Luis Ramirez; Jose Fernando Ortiz; Jazmin Gutierrez; Fernando Montenegro; Arturo Sanchez Reina; Carmen Elena Lopez; Camila Palencia; Luz Adriana Fonseca; Alejandro Rojas; Luis López; Danel Ruben Lancha; Alcimar Vargas; Patricia Roa Calderon; Oswal Gomez; Wils Farfan; Carlos Triana; Jesus Oswaldo Rey; Harold Perez; Rosa Farfan</p>	<p>Controlar a las empresas privadas y gubernamentales que estén incentivando la ilegalidad, al contratar con vehículos particulares su servicio de transporte, ignorando la reglamentación establecida para este tipo de servicios.</p>	NO ACEPTADA	<p>Frente a esta observación, se destaca que el presente proyecto de decreto ha sido elaborado en ejercicio de la labor de regulación que sobre este servicio público tiene el señor presidente de la República junto con la entidad cabeza del sector que naturalmente es el Ministerio de Transporte y que a través de él se regula las condiciones para el funcionamiento y correcta operación de la modalidad de transporte especial. De esta manera, las labores de control solicitadas no pueden ser atendidas en este escenario, sino que se deberá acudir a las autoridades de control competentes en aquellos casos en que se evidencie que existen sujetos que facilitan la vulneración de las normas de transporte, especialmente, las contenidas en las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996.</p>

227	23/02/2021	Isabel Cristina Arias Noguera; Carlos Soler; Martha Claudia Usma Mayorga; APROTES Colombia; Jose Luis Ramirez; Jose Fernando Ortiz; Jazmin Gutierrez; Fernando Montenegro; Arturo Sanchez Reina; Carmen Elena Lopez; Camila Palencia; Luz Adriana Fonseca; Alejandro Rojas; Luis López; Danel Ruben Lancha; Alcirar Vargas; Patricia Roa Calderon; Oswal Gomez; Wils Farfan; Carlos Triana; Jesus Oswaldo Rey; Harold Perez; Rosa Farfan	Los vehiculos tienen una vida útil de 20 años: Los vehiculos se les ha otorgado este derecho, y son vehiculos que por su mantenimiento y el servicio que prestan se mantienen en muy buenas condiciones, por lo que no debiera permitirse a las empresas que inactiven los vehiculos de más de cinco (5) años mientras su mantenimiento y condiciones sean óptimos, porque cinco (5) años no genera la rentabilidad para recuperar la inversión.	NO ACEPTADA	Esta observación no es clara; no obstante, si hace referencia a la redefinición de la regla de cambio de servicio a particular propuesta en el proyecto de decreto para aquellos vehiculos de una antigüedad superior a 5 años, se destaca, en primer lugar, que se trata de un asunto potestativo al que se podrán acoger las empresas o propietarios de los vehiculos ante una evaluación de los beneficios reales que les reporta su actividad económica, de tal manera que si consideran que les favorecerá más la operación del vehiculo en el servicio particular pueden optar por ese cambio. De esta manera, la observación no se puede acoger pues tiene una interpretación errada de la medida adoptada en la reglamentación bajo análisis.
228	23/02/2021	Isabel Cristina Arias Noguera; Carlos Soler; Martha Claudia Usma Mayorga; APROTES Colombia; Jose Luis Ramirez; Jose Fernando Ortiz; Jazmin Gutierrez; Fernando Montenegro; Arturo Sanchez Reina; Carmen Elena Lopez; Camila Palencia; Luz Adriana Fonseca; Alejandro Rojas; Luis López; Danel Ruben Lancha; Alcirar Vargas; Patricia Roa Calderon; Oswal Gomez; Wils Farfan; Carlos Triana; Jesus Oswaldo Rey; Harold Perez; Rosa Farfan	Modificar: El parque automotor que cumpla el tiempo de uso debe ser sometido a desintegración física total y podrá ser objeto de reposición por uno nuevo de la misma clase o por uno nuevo de diferente clase, evento en el cual se deberán garantizar las equivalencias entre el número de sillas del vehiculo desintegrado y el vehiculo nuevo a ingresar, de conformidad con lo que para tal efecto disponga el Ministerio de Transporte, por la desintegración física y con el fin de reposición el Ministerio de Transporte entregará un bono del 30% del valor del nuevo vehiculo que tenga las equivalencias del vehiculo desintegrado.	NO ACEPTADA	Respecto de esta observación, es oportuno destacar que la adopción de la medida solicitada implica de la creación de todo un plan de modernización para la flota de la modalidad que requiere, en primer lugar, el estudio de la necesidad, oportunidad y beneficios en su implementación, lo cual, necesariamente requiere de la planeación, estructuración y apropiación de recursos considerables o generación de incentivos económicos o tributarios, aspectos que requieren además tener en cuenta las competencias que tienen otras entidades como el Ministerio de Hacienda y Crédito Público. En ese sentido, el presente proyecto de decreto no es el escenario para atender la propuesta.
229	23/02/2021	Isabel Cristina Arias Noguera; Carlos Soler; Martha Claudia Usma Mayorga; APROTES Colombia; Jose Luis Ramirez; Jose Fernando Ortiz; Jazmin Gutierrez; Fernando Montenegro; Arturo Sanchez Reina; Carmen Elena Lopez; Camila Palencia; Luz Adriana Fonseca; Alejandro Rojas; Luis López; Danel Ruben Lancha; Alcirar Vargas; Patricia Roa Calderon; Oswal Gomez; Wils Farfan; Carlos Triana; Jesus Oswaldo Rey; Harold Perez; Rosa Farfan	Derogar: Los vehiculos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, registrados a partir del 14 de marzo de 2017, solo podrán prestar el servicio escolar por dieciséis (16) años, contados a partir del 31 de diciembre del año modelo del vehiculo. Vencido el tiempo de uso antes establecido, podrán continuar prestando el servicio en los otros grupos de usuarios de la modalidad tales como turismo, empleados, servicios de salud y grupo específicos de usuarios, hasta alcanzar los veinte (20) años de uso, momento en el cual deberán ser objeto de desintegración física total.	NO ACEPTADA	Sobre esta observación de destaca que la seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y, tratándose de servicios que se prestan, en su mayoría, a menores de edad, tal previsión adquiere incluso más rigurosidad. Así, los vehiculos que prestan el servicio escolar deben tener mayores exigencias y, para este caso, el condicionamiento del tiempo de uso de los mismos a 16 años resulta proporcional pues materializa algunos principios constitucionales prescritos en favor de la protección de los niños, niñas y adolescentes. Pese a lo anterior, se destaca que la medida de ampliación del tiempo de uso beneficiará a todos los vehiculos de la modalidad, incluidos los del servicio escolar.
230	23/02/2021	Isabel Cristina Arias Noguera; Carlos Soler; Martha Claudia Usma Mayorga; APROTES Colombia; Jose Luis Ramirez; Jose Fernando Ortiz; Jazmin Gutierrez; Fernando Montenegro; Arturo Sanchez Reina; Carmen Elena Lopez; Camila Palencia; Luz Adriana Fonseca; Alejandro Rojas; Luis López; Danel Ruben Lancha; Alcirar Vargas; Patricia Roa Calderon; Oswal Gomez; Wils Farfan; Carlos Triana; Jesus Oswaldo Rey; Harold Perez; Rosa Farfan	MODIFICACIÓN Los vehiculos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, prestarán el servicio en grupos de usuarios de la modalidad tales como escolar, turismo, empleados, servicios de salud y grupo específicos de usuarios, hasta alcanzar los veinte (20) años de uso, momento en el cual deberán ser objeto de desintegración física total. □ SUSTENTACIÓN: Los vehiculos que prestan el servicio de transporte escolar desgastan su maquinaria en un 50% menos con relación a las demás actividades, a razón de que el período académico escolar es de 10 meses y de esos 10 meses períodos cesantes como vacaciones de semana santa, vacaciones de medio año, semana de receso de octubre, fines de semana, festivos, jornadas pedagógicas académicos, y se labora aproximadamente 180 días por año, que corresponde a 6 meses por año. Al decretar una vida útil para esta actividad de 16 años, el usufructo real es de 8 años en la actividad escolar y sumándole los 4 años en la realización en otra actividad diferente a la escolar, sumaría una vida útil real de 12 años, lo que solicitamos el derecho a la igualdad, porque los vehiculos que realizan otras actividades les están otorgando 20 años de vida útil y de igual manera a pesar que los vehiculos que realizan transporte escolar tienen un menor desgaste, se acepta que se les otorgue la misma vida útil que a los vehiculos que desarrollan las demás actividades.	NO ACEPTADA	Sobre esta observación de destaca que la seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y, tratándose de servicios que se prestan, en su mayoría, a menores de edad, tal previsión adquiere incluso más rigurosidad. Así, los vehiculos que prestan el servicio escolar deben tener mayores exigencias y, para este caso, el condicionamiento del tiempo de uso de los mismos a 16 años resulta proporcional pues materializa algunos principios constitucionales prescritos en favor de la protección de los niños, niñas y adolescentes. Pese a lo anterior, se destaca que la medida de ampliación del tiempo de uso beneficiará a todos los vehiculos de la modalidad, incluidos los del servicio escolar.

231	23/02/2021	Isabel Cristina Arias Noguera; Carlos Soler; Martha Claudia Usma Mayorga; APROTES Colombia; Jose Luis Ramirez; Jose Fernando Ortiz; Jazmin Gutierrez; Fernando Montenegro; Arturo Sanchez Reina; Carmen Elena Lopez; Camila Palencia; Luz Adriana Fonseca; Alejandro Rojas; Luis López; Danel Ruben Lancha; Alcirar Vargas; Patricia Roa Calderon; Oswal Gomez; Wils Farfan; Carlos Triana; Jesus Oswaldo Rey; Harold Perez; Rosa Farfan	DEROGAR: Parágrafo 1°. Los vehículos matriculados con anterioridad al 14 de marzo de 2017 podrán continuar prestando el servicio de transporte escolar hasta los veinte (20) años de uso, contados a partir del 31 de diciembre del año modelo del vehículo. SUSTENTACIÓN: solicitamos el derecho a la igualdad, porque los vehículos que realizan otras actividades les están otorgando 20 años de vida útil y de igual manera a pesar que los vehículos que realizan transporte escolar tienen un menor desgaste, se acepta que se les otorgue la misma vida útil que a los vehículos que desarrollan las demás actividades.	NO ACEPTADA	Sobre esta observación de destaca que la seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y, tratándose de servicios que se prestan, en su mayoría, a menores de edad, tal previsión adquiere incluso más rigurosidad. Así, los vehículos que prestan el servicio escolar deben tener mayores exigencias y, para este caso, el condicionamiento del tiempo de uso de los mismos a 16 años resulta proporcional pues materializa algunos principios constitucionales prescritos en favor de la protección de los niños, niñas y adolescentes. Pese a lo anterior, se destaca que la medida de ampliación del tiempo de uso beneficiará a todos los vehículos de la modalidad, incluidos los del servicio escolar.
232	23/02/2021	Isabel Cristina Arias Noguera; Carlos Soler; Martha Claudia Usma Mayorga; APROTES Colombia; Jose Luis Ramirez; Jose Fernando Ortiz; Jazmin Gutierrez; Fernando Montenegro; Arturo Sanchez Reina; Carmen Elena Lopez; Camila Palencia; Luz Adriana Fonseca; Alejandro Rojas; Luis López; Danel Ruben Lancha; Alcirar Vargas; Patricia Roa Calderon; Oswal Gomez; Wils Farfan; Carlos Triana; Jesus Oswaldo Rey; Harold Perez; Rosa Farfan	Respecto del artículo 1. MODIFICACION Parágrafo 2°. Los vehículos matriculados con anterioridad a la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social mediante Resolución 385 del 12 de marzo de 2020, como consecuencia de la pandemia ocasionada por el Coronavirus COVID-19, contarán con un tiempo de uso de cinco (5) años adicional al establecido en el presente artículo. La presente disposición no aplicará para los vehículos que debían ser desintegrados con anterioridad a la declaratoria de la referida emergencia." <input type="checkbox"/> SUSTENTACIÓN: Según estudio de los economistas 3 meses de aislamiento e inactividad económica, representa un retroceso de la economía de 10 años, la actividad del transporte especial a la fecha no se ha reactivado en su totalidad, y está completando un (1) año sin generar ingresos y el 2021 no muestra que nos reactivemos al 100%, por lo que el retroceso económico es incalculable, por ello se pide como tiempo compensatorio los cinco (5) años. 2 años de inactividad de reposición y 3 años para poder recuperarse en un mínimo porcentaje en su economía	NO ACEPTADA	Sobre este punto, es pertinente destacar se decidió ampliar a cuatro (4) años el tiempo de uso a los vehículos de la modalidad de transporte especial, medida que fue adoptada, en primer lugar, teniendo en consideración algunas experiencias internacionales. A lo anterior, se suma que la medida de extensión del tiempo de uso por cuatro (4) años a los vehículos de la modalidad fue acogida teniendo en cuenta un criterio razonable, esto es, en primer lugar, que durante al menos dos (2) años el vehículo no se usará, al menos, en condiciones normales y, en segundo lugar, que se debe otorgar adicionalmente dos (2) años para la reactivación económica la cual ya se está dando de manera exponencial en la medida en que muchos sectores de los que depende el transporte especial están retornando gradualmente operaciones como lo es el sector educativo y turístico. . Igualmente, es importante tener en cuenta que para la adopción de las medidas transitorias en el proyecto de decreto con el propósito de ayudar a la modalidad de transporte especial con ocasión del impacto negativo de la pandemia del Coronavirus COVID-19 se verificó que estas responderían a los efectos verdaderamente causados a los actores del transporte especial por cuenta de esa coyuntura sin precedentes y que no afectarían de manera desproporcionada el principio de seguridad el cual es prioridad del sector.
233	23/02/2021	Isabel Cristina Arias Noguera; Carlos Soler; Martha Claudia Usma Mayorga; APROTES Colombia; Jose Luis Ramirez; Jose Fernando Ortiz; Jazmin Gutierrez; Fernando Montenegro; Arturo Sanchez Reina; Carmen Elena Lopez; Camila Palencia; Luz Adriana Fonseca; Alejandro Rojas; Luis López; Danel Ruben Lancha; Alcirar Vargas; Patricia Roa Calderon; Oswal Gomez; Wils Farfan; Carlos Triana; Jesus Oswaldo Rey; Harold Perez; Rosa Farfan	Respecto del artículo 2. MODIFICACION: Parágrafo 1°. Es obligación de las empresas generar gestión de mercadeo y publicidad para obtener contratos que generen tener en operación sus vehículos vinculados y descontar el 10% por su gestión al otorgar el trabajo más los gastos parafiscales y tributarios a cargo del propietario del vehículo y presentar los soportes respectivos que justifique los descuentos al propietario. Cuando sea el propietario quien presenta el contrato de servicio que requiere el usuario a la empresa de transporte, la empresa de transporte no podrá descontar el valor de su gestión, únicamente podrá descontar los gastos parafiscales y tributarios a cargo del propietario del vehículo. Parágrafo 2°. Las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial debidamente habilitadas no podrán celebrar contratos de transporte en esta modalidad, con juntas de acción comunal, administradores o consejos de administración de conjuntos residenciales. <input type="checkbox"/> ADICIÓN: Parágrafo 3°. Las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial debidamente habilitadas no podrán generar costos adicionales al propietario del vehículo, diferentes a los establecidos en el Parágrafo 1	NO ACEPTADA	Frente a esta observación, es oportuno mencionar que hace referencia a asuntos propios de las condiciones que pueden establecerse en el contrato de vinculación, por ejemplo, en materia de los cobros o pagos a los que se obligan las partes en igualdad. Se destaca que el contrato mencionado es de naturaleza privada existen aspectos como el objeto de cuestión frente a los cuales no se puede tener injerencia en respeto a principios como el de la libertad contractual, por lo que no hay lugar a la modificación del presente proyecto de Decreto.
234	23/02/2021	Isabel Cristina Arias Noguera; Carlos Soler; Martha Claudia Usma Mayorga; APROTES Colombia; Jose Luis Ramirez; Jose Fernando Ortiz; Jazmin Gutierrez; Fernando Montenegro; Arturo Sanchez Reina; Carmen Elena Lopez; Camila Palencia; Luz Adriana Fonseca; Alejandro Rojas; Luis López; Danel Ruben Lancha; Alcirar Vargas; Patricia Roa Calderon; Oswal Gomez; Wils Farfan; Carlos Triana; Jesus Oswaldo Rey; Harold Perez; Rosa Farfan	Respecto del artículo 6. DEROGAR: Las empresas de transporte público terrestre automotor especial deberán acreditar, como mínimo, su propiedad sobre el 10% del total de los vehículos que conforman su capacidad operacional, la cual, en ningún caso, podrá ser inferior a un (1) equipo. Si la empresa no cuenta con el 10% de los vehículos de su propiedad, podrá acreditar hasta el 7% con vehículos adquiridos mediante las figuras de "leasing" financiero u operativo. <input type="checkbox"/> SUSTENTACIÓN: Las empresas de transporte público terrestre automotor especial deberán acreditar su capacidad de gestión para consecución de contratos para los vehículos vinculados y tenerlos en operación para generar rentabilidad a los propietarios de los vehículos y por su gestión también generar rentabilidad para sus empresas. Al ser propietarias de parque automotor, se olvidan del objetivo de su actividad principal, que es generar beneficios y rentabilidad a sus vinculados.	NO ACEPTADA	Frente a esta observación, en primer lugar, es oportuno mencionar que no es posible eliminar totalmente el porcentaje mínimo de propiedad pues ello iría en contra de lo establecido en el artículo 22 de la Ley 336 de 1996 que establece que toda empresa del servicio público de transporte contará con la capacidad transportadora autorizada para atender la prestación de los servicios otorgados y con un porcentaje de su propiedad. Igualmente, la exigencia de un porcentaje mínimo de propiedad pretende atacar la informalidad y que las empresas no se conviertan en simples afiliadoras de vehículos, sino que de verdad se involucren en la industria del transporte. El mencionado sistema afiliador que manejan las empresas de transporte público especial genera el incumplimiento de sus obligaciones de administrador y de conseguir contratos de transporte, por lo que los afiliados se ven avocados a realizar la gestión por su cuenta. Así las cosas, el porcentaje de equipos de propiedad de la empresa ayuda a que estas ejecuten políticas para el fortalecimiento empresarial, al hacer parte estos vehículos del patrimonio de la misma.

235	23/02/2021	Isabel Cristina Arias Noguera; Carlo Soler; Martha Claudia Usma Mayorga; APROTES Colombia; Jose Luis Ramirez; Jose Fernando Ortiz; Jazmin Gutierrez; Fernando Montenegro; Arturo Sanchez Reina; Carmen Elena Lopez; Camila Palencia; Luz Adriana Fonseca; Alejandro Rojas; Luis López; Danel Ruben Lancha; Alcirar Vargas; Patricia Roa Calderon; Oswal Gomez; Wils Farfan; Carlos Triana; Jesus Oswaldo Rey; Harold Perez; Rosa Farfan	Respecto del artículo 8. DEROGAR Las empresas de transporte público terrestre automotor especial deberán acreditar su capacidad de gestión para consecución de contratos para los vehículos vinculados y tenerlos en operación para generar rentabilidad a los propietarios de los vehículos y por su gestión también generar rentabilidad para sus empresas. Al ser propietarias de parque automotor, se olvidan del objetivo de su actividad principal, que es generar beneficios y rentabilidad a sus vinculados.	NO ACEPTADA	Frente a esta observación, en primer lugar, es oportuno mencionar que no es posible eliminar totalmente el porcentaje mínimo de propiedad pues ello iría en contra de lo establecido en el artículo 22 de la Ley 336 de 1996 que establece que toda empresa del servicio público de transporte contará con la capacidad transportadora autorizada para atender la prestación de los servicios otorgados y con un porcentaje de su propiedad. Igualmente, la exigencia de un porcentaje mínimo de propiedad pretende atacar la informalidad y que las empresas no se conviertan en simples afiladoras de vehículos, sino que de verdad se involucren en la industria del transporte. El mencionado sistema afiliador que manejan las empresas de transporte público especial genera el incumplimiento de sus obligaciones de administrador y de conseguir contratos de transporte, por lo que los afiliados se ven avocados a realizar la gestión por su cuenta. Así las cosas, el porcentaje de equipos de propiedad de la empresa ayuda a que estas ejecuten políticas para el fortalecimiento empresarial, al hacer parte estos vehículos del patrimonio de la misma.
236	23/02/2021	Isabel Cristina Arias Noguera; Carlo Soler; Martha Claudia Usma Mayorga; APROTES Colombia; Jose Luis Ramirez; Jose Fernando Ortiz; Jazmin Gutierrez; Fernando Montenegro; Arturo Sanchez Reina; Carmen Elena Lopez; Camila Palencia; Luz Adriana Fonseca; Alejandro Rojas; Luis López; Danel Ruben Lancha; Alcirar Vargas; Patricia Roa Calderon; Oswal Gomez; Wils Farfan; Carlos Triana; Jesus Oswaldo Rey; Harold Perez; Rosa Farfan	MODIFICACIÓN: Parágrafo transitorio. A partir de la entrada en vigencia del presente decreto y por el término de dos (02) año contado a partir de la reglamentación de este parágrafo por parte del Ministerio de Transporte, los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial clase automóvil, campero o camioneta de no más de diecinueve (19) pasajeros, más el conductor, podrán ser cambiados al servicio particular sin importar su año modelo. El cambio de servicio realizado en aplicación de esta disposición no implicará al ajuste de la capacidad transportadora de que trata el parágrafo 1° del presente artículo." □ SUSTENTACIÓN: Son muchos los vehículos de modelo reciente a causa de que las empresas limitan la expedición de los FUEC, por los costos que le generan a los vehículos llevando al detrimento patrimonial del inversionista y se ve en la necesidad de pasar su vehículo a servicio particular, debido a que no puede cumplir el objetivo por el cual realizó la inversión. Quedo atento a su respuesta favorable y a que legisle a favor de los actores que intervienen en la regulación para el desarrollo de esta actividad.	NO ACEPTADA	Frente a esta observación, se destaca que la limitación de los vehículos que pueden ser objeto de cambio de servicio de acuerdo con el número de pasajeros, es una medida que propende por evitar el escalamiento de la informalidad en el servicio público de transporte y facilitar el control por parte de las autoridades competentes, pues vehículos de esas capacidades usualmente no obedecen a necesidades particulares de movilización. De esta manera, no se acepta la propuesta relativa a permitir que vehículos de hasta diecinueve (19) pasajeros puedan cambiarse al servicio particular, se mantiene esa posibilidad para equipos de hasta nueve (9) pasajeros. Igualmente, se considera que el término de 1 año para cambiar de servicio a los vehículos sin importar su año modelo es razonable y proporcional, por lo que no se considera necesario aumentarlo, más si se tiene en cuenta que la regla general de la figura de cambio de servicio fue redefinida y amplía el universo de vehículos que pueden acceder a ella. No obstante, se informa que el proyecto de decreto en el artículo 10 establece la opción de realizar el cambio de modalidad al servicio público de transporte terrestre automotor mixto siempre y cuando el año modelo no sea de una antigüedad superior a diez (10) años.
237	23/02/2021	Luis Felipe Gómez	Ver la opción de poder cambiar los vehículos de servicio especial a particular . Para vehículos de más de 10 y/o 20 pasajeros ya que con la chatarrización se pierde nuestro capital . Igualmente solicitarles que el plazo que se está proponiendo no sea de 3 años sino de 5 años para poder recuperar en algo lo que se ha perdido en casi 18 meses de inactividad .	NO ACEPTADA	Frente a esta observación, se destaca que la limitación de los vehículos que pueden ser objeto de cambio de servicio de acuerdo con el número de pasajeros, es una medida que propende por evitar el escalamiento de la informalidad en el servicio público de transporte y facilitar el control por parte de las autoridades competentes, pues vehículos de esas capacidades usualmente no obedecen a necesidades particulares de movilización. De esta manera, no se acepta la propuesta relativa a permitir que vehículos de hasta diecinueve (19) pasajeros puedan cambiarse al servicio particular, se mantiene esa posibilidad para equipos de hasta nueve (9) pasajeros. No obstante, se informa que el proyecto de decreto en el artículo 10 establece la opción de realizar el cambio de modalidad al servicio público de transporte terrestre automotor mixto siempre y cuando el año modelo no sea de una antigüedad superior a diez (10) años. Por su parte, es pertinente destacar se decidió ampliar a cuatro (4) años el tiempo de uso a los vehículos de la modalidad de transporte especial, medida que fue adoptada, en primer lugar, teniendo en consideración algunas experiencias internacionales. A lo anterior, se suma que la medida de extensión del tiempo de uso por cuatro (4) años a los vehículos de la modalidad fue acogida teniendo en cuenta un criterio razonable, esto es, en primer lugar, que durante al menos dos (2) años el vehículo no se usará, al menos, en condiciones normales y, en segundo lugar, que se debe otorgar adicionalmente dos (2) años para la
238	23/02/2021	José Zambrano	1.- LAS EMPRESAS COBRAN UN ALTO COSTO POR AFILIACIÓN (CUPO) DE HASTA 7 VECES EL PAGO DE CAPACIDAD TRANSPORTADORA DE ESTE TIPO DE VEHÍCULOS AL MINISTERIO DE TRANSPORTE, SABIENDO QUE LAS EMPRESAS SON CLASIFICACIÓN A-1 Y PAGAN SOLO HASTA 2 SMLV. ALGO DESPROPORCIONADO, ESTA SITUACIÓN DEBERÍA SER CONTROLADA, Y REGLAMENTAR UN VALOR MÁXIMO QUE BENEFICIE A LAS DOS PARTES (EMPRESA - PROPIETARIO).	NO ACEPTADA	Frente a esta observación, es oportuno mencionar que hace referencia a asuntos propios de las condiciones que pueden establecerse en el contrato de vinculación, por ejemplo, en materia de los cobros o pagos a los que se obligan las partes en igualdad. Se destaca que el contrato mencionado es de naturaleza privada existen aspectos como el objeto de cuestión frente a los cuales no se puede tener injerencia en respeto a principios como el de la libertad contractual. No obstante, se destaca que frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-2014400028277 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos. Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, parágrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes.

239	23/02/2021	José Zambrano	2.- ESTAS EMPRESAS DE TRANSPORTE ESPECIAL, COBRAN UN RODAMIENTO O CUOTA MENSUAL DE ADMINISTRACIÓN, Y DICHAS EMPRESAS EN SU MAYORÍA NO GENERAN TRABAJOS O SERVICIOS, Y LOS PROPIETARIOS DEBEMOS CONSEGUIR NUESTROS PROPIOS CONTRATOS, LA ADMINISTRACIÓN O RODAMIENTO QUE COBRAN ES OBLIGATORIO, SI NO SE CANCELA NO GENERAN EL FUEC, Y ESTO PERJUDICA DE MANERA PERSONAL AL PROPIETARIO, QUE NO PUEDE TRANSITAR CON EL VEHÍCULO PARA CONSEGUIR INGRESOS.	NO ACEPTADA	<p>Como se indicó, frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos.</p> <p>Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, párrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes.</p>
240	23/02/2021	José Zambrano	3.- LOS ALTOS COSTOS DE LAS PÓLIZAS.	NO ACEPTADA	<p>Esta no es una medida que pueda tomarse en el presente proyecto de decreto, teniendo en cuenta que es una previsión que no puede ser adoptada en el marco de sus competencias por el Ministerio de Transporte. Se debe recordar que la reglamentación en este aspecto se encuentra autorizada en virtud del artículo 994 del Código de Comercio y esta no puede exceder los aspectos allí contemplados. Ahora bien, en materia de seguros y, con ocasión de la pandemia, mediante Circular 021 de 2020 expedida por la Superintendencia Financiera se emitieron diferentes instrucciones, entre las que requirió establecer políticas y metodologías internas con el fin de: (i) identificar los productos respecto de los cuales exista una disminución del riesgo asegurado como consecuencia de las medidas de aislamiento preventivo, exceptuando aquéllos a los que se refiere el artículo 1060 del Código de Comercio y el SOAT; (ii) cuantificar la disminución del riesgo y la reducción correspondiente de la prima, con el fin de efectuar su reintegro mediante la devolución de sumas de dinero, la extensión en la cobertura del seguro o cualquier otro mecanismo definido por la entidad y aceptado de forma expresa o tácita por el tomador y (iii) definir procedimientos idóneos para aplicar tales mecanismos.</p>
241	23/02/2021	José Zambrano	4.- AL REALIZAR EL CONTRATO DE AFILIACIÓN, OBLIGAN FIRMAR UN PAGARÉ EN BLANCO EN CASO DE ALGÚN ACTO ADMINISTRATIVO, PERO ELLOS ESTE PAGARÉ LO HACEN VER COMO UN CAMBIO DE CONTRATO Y ES DE UN COSTO MUY ALTO CUANDO SE CAMBIA LA TARJETA DE OPERACIONES, CUENDO EL COSOTO ES DE SOLO \$30.000.00, COBRAN EN ALGUNAS EMPRESAS HASTA \$400.000.00, POR CAMBIO DE LATARJETA DE OPERACIONES, SINO SE PAGA NO TRAMITAN LA TARJETA.	NO ACEPTADA	<p>Las observaciones planteadas hacen referencia a algunas presuntas irregularidades presentadas en los contratos de vinculación en cuanto a los cobros a realizar a los propietarios; al respecto, la regulación está concebida para que sea cumplida, por ello existen disposiciones en la normativa vigente de la modalidad que dictan de manera clara la prohibición de realizar algunos de los cobros señalados. Se destaca que los asuntos señalados son distorsiones de la forma en que ha sido concebida la regulación y que atienden a la presunta falta de cumplimiento de la misma por parte de los actores de la modalidad, aspecto que es del ámbito de control por parte de las autoridades competentes en esta materia y que no puede ser abordado en este escenario.</p> <p>Igualmente, se destaca que frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos.</p> <p>Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, párrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se</p>
242	23/02/2021	José Zambrano	5.- SI DESEO DESVINCULAR EL VEHÍCULO EXIGEN CANCELAR EL VALOR, DE 2\$MMLV . ES DECIR EN ESTE CASO COBRAN POR AFILIAR Y DESAFILIAR, O SEA ELLOS NO PIERDEN Y SI VIOLAN EL LIBRE DERECHO A MI TRABAJO O A TRABAJAR CON QUIEN YO DESEE. LA DESVINCULACION DEBERIA SER GRATUITA	NO ACEPTADA	<p>Las observaciones planteadas hacen referencia a algunas presuntas irregularidades presentadas en los contratos de vinculación en cuanto a los cobros a realizar a los propietarios; al respecto, la regulación está concebida para que sea cumplida, por ello existen disposiciones en la normativa vigente de la modalidad que dictan de manera clara la prohibición de realizar algunos de los cobros señalados. Se destaca que los asuntos expuestos son distorsiones de la forma en que ha sido concebida la regulación y que atienden a la presunta falta de cumplimiento de la misma por parte de los actores de la modalidad, aspecto que es del ámbito de control por parte de las autoridades competentes en esta materia y que no puede ser abordado en este escenario.</p> <p>Igualmente, se destaca que frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos.</p> <p>Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, párrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se</p>

243	23/02/2021	José Zambrano	6.- CUANDO SE PRESENTA EL CASO LOS VEHICULOS DE ESTE TIPO, NO SEAN ACEPTADOS POR LOS USUARIOS DESPUES DE CIERTOS MODELOS SEDEBE DAR UNA AMNISTIA MINIMA DE TRES AÑOS PARA CAMBIO DE SERVICIO PUBLICO A PARTICULAR	NO ACEPTADA	<p>Frente a esta observación, en primer lugar, resulta oportuno destacar que ya en el proyecto de decreto se decidió modificar la regla de cambio de servicio a particular con el propósito principal de generar seriedad en la modalidad; de esta manera, se pretende que quienes deseen ingresar sus vehículos al transporte especial conozcan muy bien las dinámicas del mismo. La figura del cambio de servicio fue redefinida de forma tal que permita nuevamente, que vehículos de mayor antigüedad en el servicio adelanten este trámite para generar un equilibrio entre los vehículos que ingresan nuevos a la modalidad y los que se retiran por cambio de servicio, evitando así la sobreoferta en la prestación del mismo, renovando el parque automotor y la edad de los equipos. Igualmente, es una opción para la salida a los vehículos que no desean continuar en la modalidad, ayuda a aliviar las cargas económicas del sector y posibilita la recuperación parcial de la inversión. Igualmente, se considera que el término de 1 año para cambiar de servicio a los vehículos sin importar su año modelo es razonable y proporcional, por lo que no se considera necesario aumentarlo, más si se tiene en cuenta que la regla general de la figura de cambio de servicio, como se indicó, fue redefinida y amplía el universo de vehículos que pueden acceder a ella.</p>
244	23/02/2021	Henry Patiño	Pongo a consideracion Sobrecostos Onerosos en pagos de seguros derchos de tarjeta de operacion hasta 5 o 6 veces . Las empresas no generan oferta de trabajo solo para sus vehiculos estsn primero ellos. Las empresas se inscriben con camaras de comercio sedes donde no operan territoriales que demoran en expedir las tarjetas de operacion no atienden por ningun medio perjudicando a propietarios. No estamos de acuerdo en que impongan pago de parafiscales completos si los propietarios o conductores algunos pagan pensión otros no y ver si las empresas si aportan dichos cobros porque no somos subordinados de las empresas unicamente afiliados. Los vehiculos no dan extractos para transportar a la familia	NO ACEPTADA	<p>Las observaciones planteadas hacen referencia a algunas presuntas irregularidades presentadas en los los cobros a realizados a los propietarios por parte de las empresas; al respecto, la regulación está concebida para que sea cumplida, por ello existen disposiciones en la normativa vigente de la modalidad que dictan de manera clara la prohibición de realizar algunos de los cobros señalados. Se destaca que los asuntos señalados son distorsiones de la forma en que ha sido concebida la regulación y que atienden a la presunta falta de cumplimiento de la misma por parte de los actores de la modalidad, aspecto que es del ámbito de control por parte de las autoridades competentes en esta materia y que no puede ser abordado en este escenario.</p> <p>Igualmente, se destaca que frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos.</p> <p>Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, párrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará Referente a esta observación, si bien no se precisan las aparentes disposiciones constitucionales vulneradas con la medida adoptada, en primer lugar, es oportuno destacar que la propiedad privada es una función social que implica obligaciones, igualmente de conformidad con la jurisprudencia de la Corte Constitucional y el Consejo de Estado 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. Por su parte, se 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 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 servicio; lo anterior, con mayor apremio si se tiene en cuenta que la seguridad es una prioridad para el sector</p>
245	23/02/2021	Nelson Rojas	Observación #1 Artículo 2.2.1.6.2.2. Este Artículo fue impuesto en contra de la Constitución Colombiana por el firmante PRESIDENTE JUAN MANUEL SANTOS puesto que ninguna Ley, Decreto, Norma, etc. , es retroactiva, Esta debe empezar a regir a partir de la fecha de su publicación, en caso contrario y solamente si es por el bien común para esta obligación de chatarrizar se deberá indemnizar y dejar excepto de impuestos para una nueva compra similar a los perjudicados, en este caso ha sido arbitrario y no ha existido indemnización o pago de los vehículos perjudicando gravemente a los propietarios de los mismos en el Servicio Especial SOLICITAMOS Se Cumpla La Constitución de Colombia la cual ordena en este caso la indemnización Obligatoria al valor comercial Legal de cada vehículo o se nos permita el cambio de Servicio Público a Particular para todos los carros, sin discriminación, matriculados antes de la publicación del Decreto 1079 del año 2015	NO ACEPTADA	
246	23/02/2021	Nelson Rojas	Observación #2 Artículo 2.2.1.6.15.4. Cambio De Servicio que Discrimina porque solo se está permitiendo para Automóvil, campero o camioneta de no más de nueve pasajeros, Dejando por fuera a los propietarios que como en nuestro caso poseemos vehiculos pequeños tipo Microbús de 16 a 19 pasajeros lo que afecta gravemente nuestra economía y de paso la del País. SOLICITAMOS Se incluya en esta Artículo a los Vehículos tipo Microbús, especialmente a los afectados ilegalmente con la publicación Anti Constitución en el Artículo del Decreto 1079 en el año 2015 firmada por el presidente de la época, señor Juan Manuel Santos en el cual ordena arbitrariamente la chatarrización retroactiva sin indemnización para los propietarios	NO ACEPTADA	<p>Frente a esta observación, se destaca que la limitación de los vehículos que pueden ser objeto de cambio de servicio de acuerdo con el número de pasajeros, es una medida que propende por evitar el escalamiento de la informalidad en el servicio público de transporte y facilitar el control por parte de las autoridades competentes, pues vehículos de esas capacidades usualmente no obedecen a necesidades particulares de movilización. No obstante, se informa que el proyecto de decreto en el artículo 10 establece la opción de realizar el cambio de modalidad al servicio público de transporte terrestre automotor mixto siempre y cuando el año modelo no sea de una antigüedad superior a diez (10) años.</p>

247	23/02/2021	Mario Alberto Jimenez Bay	1 Es bienvenida la extensión de tiempo de 3 años más de servicio para los vehículos afectados por la emergencia sanitaria, ya que los vehículos escolares quedaron totalmente cesantes; sin ninguna posibilidad de ayudas razonables tanto por parte del gobierno como por aseguradoras y las mismas empresas de transportes, que ya no vieron a sus afiliados como miembros de las mismas, sino como los clientes que podrían salvarlos del colapso, continuando con los cobros como si nada hubiese sucedido al gremio y estuviesen laborando normalmente. Muy pocas empresas se apersonaron de la situación en pro del afiliado.	NO ACEPTADA	No se establece puntualmente una observación, sino que se valora una de las medidas acogidas en el proyecto de decreto.
248	23/02/2021	Mario Alberto Jimenez Bay	2 En cuanto a los contratos de transporte (formatos suministrados por las empresas), es bien sabido que en la base de la pirámide (LOS AFILIADOS) son llenados por propietario o responsable del vehículo, ya que las personas del común desconocen la existencia de las empresas y mucho más la existencia de una normativa para tal fin. Esto sucede en razón a que el propietario del vehículo debe conseguirse su propia clientela en la mayoría de las ocasiones (hablando en términos de transporte escolar y de turismo de un grupo específico de personas) ya que las empresas no tienen la logística ni la capacidad de llegar a cada barrio, colegio o rincón de la ciudad o municipio, sector en el que si se mueve el afiliado como parte y célula de la empresa conociendo la dinámica del lugar, porque es allí donde vive y donde hace su sustento y ganancia para pagar los gastos que demanda la empresa por una "administración de flota" que según esta sencilla explicación "Es nula, no existe no aplica" pero si se cobra MES A MES. Sin embargo, la sección 8 artículo 20 habla del contrato de vinculación de flota donde "la empresa incorpora más vehículos y se compromete a usarlos en rotación y remuneración equitativa". Y lo reitera el artículo 21 en su numeral 3 que reza "garantizar el uso de todos los vehículos en su operación" Es apenas obvio que estos contratos si funcionan para entidades o instituciones grandes y bien organizadas y; se hace visible que hay sitios en los que por el simple estrato socio-económico de la población deja de tener aplicabilidad de la manera en que lo dicta la norma.	NO ACEPTADA	Frente a este punto, no se considera conveniente permitir la prestación del servicio por parte de personas naturales en la medida en que se generan riesgos como la informalidad y la afectación a la calidad del servicio, pues la empresa, entendida como persona jurídica legalmente constituida, es una unidad de explotación económica debe tener importantes recursos humanos, financieros, organizacionales, entre otros, que permiten generar más valor a la prestación del servicio y facilitar la labor de control por parte de las autoridades competentes. Por lo anterior, no se acoge la propuesta planteada.
249	23/02/2021	Mario Alberto Jimenez Bay	3 En cuanto a la capacidad transportadora otorgada a las empresas, que para el caso mío como afiliado sería FLOTANTE y que se entiende en el decreto en su artículo de fijación e incremento de capacidad transportadora, como "un vehículo que necesita la empresa para su servicio a plenitud"; pero como tres párrafos atrás lo argumentaba, si es el afiliado quien se debe conseguir su propia clientela y su propio trabajo (ADMINISTRAR SU PROPIA FLOTA) esta figura de afiliado debería recibir otro término y cobros distintos, acorde a la situación que se está presentando. Lo anterior lo expongo debido a que las afiliaciones a las empresas de transportes SI LAS COBRAN (y el colmo es que el cupo que pertenece a la empresa pero lo paga el afiliado) con un valor entre 15 a 3 millones de pesos (ahora en pandemia, algunas no estaban cobrando y hacían propaganda por redes, para captar afiliados y poder solicitar ampliación de la capacidad transportadora) y se paga una administración de flota inexistente mensual, que fluctúa entre unos valores de 120 a 180, 200 mil pesos según la empresa, cosa que debería ser estandarizada para evitar abusos y el lucro por un trabajo de administración no realizado. Las empresas de transporte ya no lo son. Pasaron a ser EMPRESAS AFILIADORAS Y COBRADORAS DE MENSUALIDADES dejando de lado lo que realmente dice la norma, respaldados porque la documentación que llenamos los afiliados lleva todos sus logos, más otros argumentos de ley.	NO ACEPTADA	El contrato de vinculación se rige por las normas del derecho privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación. Por lo anterior, frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos. Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, párrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes.
250	23/02/2021	Mario Alberto Jimenez Bay	4 También se ha de nombrar el caso de las tarjetas de operación, que en el decreto claramente expresa el "no cobro de dinero alguno a los afiliados por el trámite de este documento". Sin embargo, poniendo en números los valores expresados por colegas, el costo de esta se encuentra entre los 40, los 80 y hasta 200 mil pesos, cuando en la superintendencia de puertos y transportes el valor es menor a 25 mil pesos.	NO ACEPTADA	El contrato de vinculación se rige por las normas del derecho privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación. Por lo anterior, frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos. Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, párrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes.

251	23/02/2021	Mario Alberto Jimenez Bay	<p>5 Sumado a ello los valores de las Pólizas RC y RCE oscilan entre 1.1, 1.7 a 2.3 millones de pesos para microbuses de 16 a 19 pasajeros y, en ocasiones las empresas ocultan al afiliado cuales son los beneficios específicos o especiales de estas pólizas CORPORATIVAS. Preguntas que surgen por el hecho de dudar de los valores tan diferentes que tienen entre empresas y que se ha sabido, que algunas los han elevado a la hora de enviarlos a los afiliados para su pago. Que más injusto que tras UN AÑO DE COMPLETA INACTIVIDAD; a la fecha de hoy 23 de febrero de 2021 solo dieron un mes de prolongación a las vigencias de las pólizas RC (contractual) y RCE (extracontractual), que por la misma inactividad del gremio de MUY POCO SIRVIÓ y; los seguros SOAT nunca fueron modificados; más la ganancia para las aseguradoras con la baja accidentalidad durante la emergencia sanitaria, fue total</p>	NO ACEPTADA	<p>Esta no es una medida que pueda tomarse en el presente proyecto de decreto, teniendo en cuenta que es una previsión que no puede ser adoptada en el marco de sus competencias por el Ministerio de Transporte. Se debe recordar que la reglamentación en este aspecto se encuentra autorizada en virtud del artículo 994 del Código de Comercio y esta no puede exceder los aspectos allí contemplados. Ahora bien, en materia de seguros y, con ocasión de la pandemia, mediante Circular 021 de 2020 expedida por la Superintendencia Financiera se emitieron diferentes instrucciones, entre las que requirió establecer políticas y metodologías internas con el fin de: (i) identificar los productos respecto de los cuales exista una disminución del riesgo asegurado como consecuencia de las medidas de aislamiento preventivo, exceptuando aquéllos a los que se refiere el artículo 1060 del Código de Comercio y el SOAT; (ii) cuantificar la disminución del riesgo y la reducción correspondiente de la prima, con el fin de efectuar su reintegro mediante la devolución de sumas de dinero, la extensión en la cobertura del seguro o cualquier otro mecanismo definido por la entidad y aceptado de forma expresa o tácita por el tomador y (iii) definir procedimientos idóneos para aplicar tales mecanismos.</p>
252	23/02/2021	Mario Alberto Jimenez Bay	<p>6 Los contratos de afiliación en muchas ocasiones poseen cláusulas amañadas y en nada se acercan a que la empresa "debe garantizar el uso de todos los vehículos en su operación" como lo estipula el decreto. Así como también se da el cobro de los FUEC o los contratos de viajes ocasionales por parte de algunas empresas sin generar recibo. Trabajo buscado por el afiliado y costo que hay que asumir, ya que el trámite de la queja por el abuso, causa más perjuicio que beneficio (en cuanto a represalias se trata). Distinto todo esto cuando la empresa busca al afiliado para la realización de un trabajo en donde es la empresa quien pone su precio y saca sus ganancias. En otras ocasiones obligan a la firma de distintos documentos como pagares en blanco a favor de las empresas, con la excusa de que son para la protección de la misma.</p>	NO ACEPTADA	<p>El contrato de vinculación se rige por las normas del derecho privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación.</p> <p>Por lo anterior, frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos.</p> <p>Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, parágrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes.</p>
253	23/02/2021	Mario Alberto Jimenez Bay	<p>7 En cuanto a las revisiones bimensuales, ha sido todo un negocio; porque un microbús con lo pequeño que es, paga al año revisiones tecnomecánicas por el mismo valor de un tractocamión de 35, 40 toneladas (en promedio 400 mil pesos) : Sn entrar en discusión de lo que son estas bimensuales en un CDA, que como mecánico automotriz con algo más de 10 años de experiencia, rayan en lo inútil e ineficaces cuando se fijan más en una calcomanía, que en elementos vitales para la seguridad y operación óptima del vehículo.</p>	NO ACEPTADA	<p>Al respecto, se destaca que la seguridad es prioridad en el sector, por esta razón, todas las revisiones y mantenimientos necesarios para garantizar la calidad de los equipos y la seguridad de los usuarios que prestan el servicio se mantendrán, se debe recordar que se trata de vehículos que prestan un servicio público por lo que sus exigencias técnicas deben ser mayores. Se resalta que las observaciones no son objeto del presente proyecto de decreto.</p>
254	23/02/2021	Freddy Velandia A	<p>considero que se tienen que realizar cambios más de fondo, en estas circunstancias que nos ha impuesto la vida como lo es la pandemia por el covid 19, quedo plenamente demostrado que el transporte especial es una rueda suelta en el andamiaje del sector transporte, es absolutamente cierto que fue uno de los sectores más golpeados del país, pero esto no es por culpa del gobierno nacional, desafortunadamente es responsabilidad del mismo sector, pues este se ha venido manejando de manera incorrecta, dentro del gremio existen factores predominantes como son la corrupción, la ilegalidad, la informalidad, la explotación laboral, la evasión de impuestos entre otras. Como ejemplo y observación puntual a uno solo de los items del proyecto de reforma considero que en el tema específico: Contrato para transporte de estudiantes: Ahora también podrá contratar el servicio un representante de un grupo de estudiantes universitarios, mayores de edad. Contrato para transporte de usuario del servicio de salud: Este tipo de contrato ahora también podrá ser celebrado por personas naturales que demanden la necesidad de transporte para atender un servicio de salud que por su condición o estado no requieran de una ambulancia de traslado asistencial básico o medicalizado. Esta medida no es buena pues abre la puerta a la ilegalidad e informalidad, a manera de ejemplo pongo a su consideración un escenario futuro, como es de su conocimiento las empresas de transporte especial su principal objeto social es el de prestar el servicio de transporte de pasajeros, y para lograr el desarrollo de éste puede vincular vehículos homologados para la prestación del servicio, pero nada más alejado de la realidad que esto, pues las empresas se han convertido en empresas afiliadoras de vehículos y viven de la explotación a los transportadores, muchas de ellas no tienen ningún contrato a desarrollar y solo se lucran de los denominados rodamientos, si bien es cierto que para las empresas de transporte especial deben presentar un plan de rodamiento para poder estudiar su adjudicación o ampliación de su respectiva capacidad transportadora, en este plan de rodamiento su eje principal son los contratos que las empresas presentan, será muy fácil conseguir la firma de</p>	NO ACEPTADA	<p>Las observaciones planteadas hacen referencia a algunas presuntas irregularidades que se presentarían ante la ampliación del rango de acción de las empresas con los contratos a de transporte para universitarios y personas naturales que requieran un servicio de salud; al respecto, la regulación está concebida para que sea cumplida, por ello los asuntos señalados son distorsiones de la forma en que se adopta la regulación y que atenderían a la presunta falta de cumplimiento de la misma por parte de los actores de la modalidad, aspecto que no puede ser abordado en este escenario. De igual manera, las medidas aludidas pretenden generar beneficios a todos los actores de la modalidad quienes tendrían más posibilidades para prestar el servicio, aspecto esencial ante los impactos de la pandemia.</p>

255	23/02/2021	Freddy Velandia A	De igual manera se tiene que observar que el "estudiante universitario" o el "usuario de salud" desde el punto de vista jurídico, estos al hacerse responsables del grupo específico que cada uno pueda llegar a representar, cual sería la responsabilidad que acarrearía en un eventual caso de accidente de tránsito. Dra. Angela María Orozco y Dra. María del Rosario Oviedo con todo el respeto, me gustaría tener la oportunidad de presentarles un modelo de proyecto en el que vengo trabajando desde hace unos años, en el cual se podrían desarrollar una serie de modificaciones que permitirían la eficiente prestación del servicio del transporte especial, su efectiva regulación, administración y control y un eficaz modelo de negocio que equilibra la balanza para todos los actores del sector, aunado a lo anterior, se eliminarían los factores de corrupción, se formalizaría gran cantidad de trabajo informal y se abrirían cientos de puestos de trabajo, se corregiría la ilegalidad en la prestación del servicio, se reduciría los niveles de accidentalidad y el Estado se beneficiaría con el recaudo de recursos a través de impuestos que en la actualidad se están dejando de percibir.	NO ACEPTADA	Frente a esta observación, en primer lugar, es oportuno señalar que la responsabilidad del transportador en los casos planteados es la la establecida para el transporte de pasajeros en los artículos 982 y siguientes del Código de Comercio. Igualmente, frente a la propuesta planteada, se destaca que el tiempo para allegar las observaciones o propuestas para el presente proyecto de decreto finalizó el pasado 25 de febrero de 2021, por lo tanto, si bien se valora la presentación de la misma, esta ya sería considerada extemporánea, al menos, para efectos de la expedición de la reglamentación bajo estudio.
256	23/02/2021	Luis Elver Gomez	Me gustaría que regularán los costos, que cobran las empresas transportadoras, donde están afiliados los vehículos de servicio especial, estos son los costos que cobran: -Polizas contractual y extracontractual, las empresas nos cobran cara, está póliza, deberíamos comprarla directamente a la aseguradora, como el Soat. - Rodamiento mensual. -tarjeta de operación. -traspaso cuando se vende un vehículo, cambio de afiliado. -planillas. -Otros. Aparte se paga también: -El Soat -La revisión tecnomecnica. -Impuestos.	NO ACEPTADA	El contrato de vinculación se rige por las normas del derecho privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación. Por lo anterior, frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos. Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, parágrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes.
257	23/02/2021	John Jairo Ortega	Solicitamos al ministerio de transporte Paraque nos ponga cuidado por que Tenemos muchas empresas de garaje Que no cumplen con lo exigido por el Ministerio de transportes y superior Nos están matando lentamente Tenemos vehículos placas blancas Paradas y en el gremio delas doble cabinas Platón un gran porcentaje de camionetas particulares se encuentran tarbajando en contratos con telecomunicaciones, energio, salud ,acueducto y otros los que tenemos placas de Bogotá que pagamos impuestos ni siquiera nos tienen en cuenta para los contratos de las alcaldias Los cobros prohibidos Por todos los conceptos Rodamientos Fuec Tarjeta de op Polizas Y otros	NO ACEPTADA	El contrato de vinculación se rige por las normas del derecho privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación. Por lo anterior, frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos. Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, parágrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes.
258	23/02/2021	Mary Alvarez	Intervenir para que las empresas de transporte no cobren ningún cargo mientras los vehículos no estén operando, por razones ajenas al popietario	NO ACEPTADA	El contrato de vinculación se rige por las normas del derecho privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación. Por lo anterior, frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos. Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, parágrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes.

259	23/02/2021	Mary Alvarez	<p>Está estipulado que las empresas no pueden cobrar valor diferente al que establece la compañía de seguros cuando expide las pólizas correspondientes a responsabilidad civil contractual y extracontractual. Sin embargo, muchas empresas se están lucrando indebidamente al cobrar a sus afiliados/vinculados valores superiores. (Ver Artículo 2.2.1.6.5.2 Pago de la prima. Del capítulo 6 del decreto 1079 de 26 de mayo de 2015)...“Cuando el servicio se preste en vehículos que no sean de propiedad de la empresa, en el contrato de administración de flota deben quedar claramente definidas las condiciones y el procedimiento mediante el cual será descontado o recaudado el valor de la prima correspondiente, sin que éste pueda ser superior al que la empresa cancele a la respectiva compañía de seguros”, ... estas disposiciones NO se cumplen, ¿quién regula y vela por los derechos de los propietarios? (En todo caso las Superintendencias de Transporte, de Comercio y Financiera no lo hacen)</p>	NO ACEPTADA	<p>El contrato de vinculación se rige por las normas del derecho privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación.</p> <p>Por lo anterior, frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión “Conceptos similares o derivados del Cupo” para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos.</p> <p>Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, parágrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes.</p>
260	23/02/2021	Mary Alvarez	<p>A pesar de que los contratos de afiliación/vinculación de vehículos a las diferentes empresas son de carácter privado, es usual que en ellos se incluyan por parte de las empresas, cláusulas que finalmente solo comprometen y obligan a los vinculados/afiliados haciendo que sobre éstos recaigan todas las obligaciones, responsabilidades y pagos que las empresas en su condición de parte dominante eluden persistentemente.</p>	NO ACEPTADA	<p>Frente a esta observación, se destaca que las partes son quienes deben definir al momento de la suscripción del contrato de administración de flota, en cualquiera de sus clases, de manera consensuada y libre las condiciones que lo regirán. De esta manera, en efecto, al tratarse de un asunto de naturaleza eminentemente privada, cualquier diferencia respecto de estas condiciones generará las consecuencias civiles y comerciales que sean del caso, por parte de la autoridad competente. Así, al tratarse de un asunto que escapa del ámbito regulatorio al que obedece el presente proyecto de decreto, no se puede atender la observación.</p> <p>No obstante, frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión “Conceptos similares o derivados del Cupo” para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos.</p> <p>Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, parágrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias...</p>
261	23/02/2021	Mary Alvarez	<p>Reglamentar el margen máximo de intermediación, gestión empresarial y/o comisiones que puedan obtener las empresas, ya que en la actualidad el modelo es totalmente desventajoso para los propietarios quienes son los que soportan tanto la operación, el mantenimiento, la depreciación de los vehículos, etc. así como los gastos de salarios de conductores y auxiliares de ruta o monitores y el total de la carga de seguridad social correspondiente, y son los propietarios – y no las empresas - quienes poniendo su propio capital obtienen generalmente menores ingresos por su trabajo.</p>	NO ACEPTADA	<p>Frente a esta observación, se destaca que las partes son quienes deben definir al momento de la suscripción del contrato de administración de flota, en cualquiera de sus clases, de manera consensuada y libre las condiciones que lo regirán. De esta manera, en efecto, al tratarse de un asunto de naturaleza eminentemente privada, cualquier diferencia respecto de estas condiciones generará las consecuencias civiles y comerciales que sean del caso, por parte de la autoridad competente. Igualmente, el contrato de vinculación se rige por las normas del derecho privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación.</p> <p>Por lo anterior, frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión “Conceptos similares o derivados del Cupo” para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos.</p>
262	23/02/2021	Mary Alvarez	<p>Muy seguramente las empresas podrían argumentar que no pueden retribuir bien - o al menos de manera justa - los servicios que reciben de sus afiliados/vinculados porque deben pagar al colegio que les da el contrato una intermediación representada en una altísima comisión. A la luz de lo estipulado en los Artículos 2.2.1.6.10.4 y 2.2.1.6.10.5 del capítulo 6 del Decreto 1079 del 26 de mayo de 2015 que dicen, el primero (en su tercer párrafo): “...Ningún establecimiento educativo ni persona natural o jurídica podrá cobrar comisiones o intermediación en relación con el valor que se pague por el servicio a la empresa habilitada”, y el siguiente (en su parágrafo 1): “...los establecimientos educativos no podrán percibir ninguna remuneración o ingreso por intermediación en la contratación del transporte escolar...”, ¿falta control por parte de los entes correspondientes?</p>	NO ACEPTADA	<p>Las observaciones planteadas hacen referencia a algunas presuntas problemáticas surgidas respecto de cobros prohibidos; al respecto, la regulación está concebida para que sea cumplida, por ello existen disposiciones en la normativa vigente de la modalidad que dictan de manera clara la prohibición de realizar algunos de los cobros señalados. Se destaca que los asuntos mencionados son distorsiones de la forma en que ha sido concebida la regulación y que atienden a la presunta falta de cumplimiento de la misma por parte de los actores de la modalidad, aspecto que es del ámbito de control por parte de las autoridades competentes en esta materia y que no puede ser abordado en este escenario.</p> <p>No obstante, frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión “Conceptos similares o derivados del Cupo” para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos.</p> <p>Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, parágrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de</p>

263	23/02/2021	Mary Alvarez	No debe permitirse la figura de grupo empresarial o holding de empresas de transporte especial por las implicaciones que sobre el mercado conlleva y, sobre todo, por las condiciones injustas – y por qué no decirlo: de explotación- que recaen sobre sus afiliados/vinculados ya que generalmente son éstos quienes deben conseguir su propio trabajo y mantener al día todos los pagos de rodamientos, gestión empresarial, seguros y los demás cargos que les exigen las empresas para expedirles los FUEC y vivir así de los propietarios de los vehículos, ya que ellas ni siquiera consiguen los contratos de trabajo a que están obligadas.	NO ACEPTADA	<p>privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniaras incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación.</p> <p>Por lo anterior, frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos.</p> <p>Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, párrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes</p>
264	23/02/2021	Mary Alvarez	¿Quién vigila la relación de las empresas y sus afiliados? (preguntada la Supertransporte al respecto respondió que está fuera de su ámbito por tratarse de relación entre particulares). Es común que las empresas elaboren y hagan firmar sí o sí a los propietarios los contratos de afiliación sin que se les permita a estos leer y estar o no de acuerdo con las cláusulas, así como hacer firmar pagarés en blanco e imponer condiciones francamente lesivas para el propietario y responder de manera intimidante las inquietudes que se les plantean, so pena de no darles FUEC u otros documentos y tampoco aceptar desvinculación de mutuo acuerdo, etc	NO ACEPTADA	<p>Frente a esta observación, se destaca que las partes son quienes deben definir al momento de la suscripción del contrato de administración de flota, en cualquiera de sus clases, de manera consensuada y libre las condiciones que lo regirán. De esta manera, en efecto, al tratarse de un asunto de naturaleza eminentemente privada, cualquier diferencia respecto de estas condiciones generará las consecuencias civiles y comerciales que sean del caso, por parte de la autoridad competente. Así, al tratarse de un asunto que escapa del ámbito regulatorio al que obedece el presente proyecto de decreto, no se puede atender la observación.</p> <p>Se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes</p>
265	23/02/2021	Mary Alvarez	Verificar cuáles empresas funcionan realmente como tales, pues existen un sinnúmero de empresas de papel, que no tienen contratos y que solo viven de los rodamientos que cobran sagradamente a sus afiliados (sin tener en cuenta circunstancias especiales como la que se está viviendo por la pandemia). Son empresas afiliadoras de vehículos y no de servicio de transporte	NO ACEPTADA	<p>privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniaras incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación.</p> <p>Por lo anterior, frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos.</p> <p>Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, párrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes</p>
266	23/02/2021	Laura Gallo	por medio de la presente quiero manifestar que lo establecido en la modificación del decreto 1079-2015, más específicamente, "Artículo 2.2.1.6.15.4. Cambio de servicio, debería incluirse los casos en que los vehículos se encuentran en casos especiales como sucesión o algo por el estilo mantener dicho cambio de servicio debido a que por lo menos en mi caso mi padre fallece en el 2014 pero es hasta el 2018 que el juzgado nos adjudica el vehículo por lo que no pude realizar dicho cambio de servicio en el año 2017 y la empresa menciona que no tienen contratos para generar la tarjeta de operación pues el vehículo es modelo 2007, pase derechos de petición tanto a la superintendencia y al ministerio para ver si le exigían a la empresa generarme la tarjeta de operación pues hasta donde tengo entendido son ellos quienes deben conseguir los contratos o si se podía realizar algún cambio o algo pero sus respuestas fueron negativas, por lo que sugiero se pudiera tener casos especiales pues muchas veces la cabeza del hogar en este caso mi padre era quien gestionaba ante la empresa todos los trámites y demás para seguir laborando. anexo respuestas	NO ACEPTADA	<p>Referente a esta observación, se resalta que el artículo 15 del proyecto de decreto prevé una nueva transitoriedad que posibilita que los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial clase automóvil, campero o camioneta de no más de (9) nueve pasajeros, incluido el conductor, sean cambiados al servicio particular sin importar su año modelo. Esta transitoriedad operará a partir de la entrada en vigencia del decreto y por el término de un (1) año contado a partir de la reglamentación de la misma por parte del Ministerio de Transporte. Así, se permite que vehículos que no pudieron ser cambiados al servicio particular en oportunidades pasadas y que cumplan los requisitos para el efecto puedan hacerlo como una medida de alivio ante los impactos generados por la pandemia del Coronavirus COVID-19.</p>

267	23/02/2021	ORLANDO RODRÍGUEZ PÉREZ	Y si es posible que el mismo vehículo sirva para transportar la familia	NO ACEPTADA	Frente a esta observación, se destaca que el artículo 5 de la Ley 336 de 1996 diferencia el servicio público de transporte del servicio privado que tiende a satisfacer necesidades particulares de movilización; igualmente, el artículo 23 <i>ibidem</i> dispone que las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte solo podrán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio. En consonancia con ello, el artículo 2 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, dispone que el vehículo de servicio particular está destinado a satisfacer necesidades privadas de movilización, mientras que el vehículo público al transporte de pasajeros mediante el cobro de una tarifa, porte, flete o pasaje. En ese sentido, no es posible que un mismo vehículo pueda ser de servicio privado y particular pues la ley los diferencia con claridad y además cada uno de ellos para poder movilizarse deben cumplir requisitos diferentes; por lo tanto, no se acoge la propuesta.
268	23/02/2021	JAIME PASTOR MONTENEGRO DÍAZ	Como es posible que uno como propietario consiga con tanto esfuerzo un vehículo generalmente con créditos bancarios y que por la normatividad actual no podamos transportar a nuestra familia, si bien es cierto que es un vehículo de servicio público en mi caso es una camioneta 4x4 con platón, también tenemos derecho a transportar a nuestros seres queridos y al menos el tiempo libre que tengamos lo podamos disfrutar con ellos. Yo personalmente pago cumplidamente todos los seguros, pólizas y demás obligaciones que tienen que ver con mi vehículo y no es lógico que no pueda transportar a mi familia. Es ilógico esta discriminación y si es así con nosotros entonces porque no es igual con los demás automotores de servicio público (Taxis, Vans, camiones, etc). Todos somos colombianos y tenemos igualdad de derechos y deberes.	NO ACEPTADA	Frente a esta observación, se destaca que el artículo 5 de la Ley 336 de 1996 diferencia el servicio público de transporte del servicio privado que tiende a satisfacer necesidades particulares de movilización; igualmente, el artículo 23 <i>ibidem</i> dispone que las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte solo podrán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio. En consonancia con ello, el artículo 2 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, dispone que el vehículo de servicio particular está destinado a satisfacer necesidades privadas de movilización, mientras que el vehículo público al transporte de pasajeros mediante el cobro de una tarifa, porte, flete o pasaje. En ese sentido, no es posible que un mismo vehículo pueda ser de servicio privado y particular pues la ley los diferencia con claridad y además cada uno de ellos para poder movilizarse deben cumplir requisitos diferentes; por lo tanto, no se acoge la propuesta.
269	23/02/2021	ARLEX CASTRO	Excelente la oportunidad y que quede establecido que al chatarrizar un vehículo pueda ser reemplazado por otro de su misma capacidad.... SIN IMPORTAR SU TIPOLOGÍA... así AUTOMOVIL... CAMIONETA... O CAMPERO HASTA 5 PASAJEROS PARA SOLUCIONAR NECESIDADES EN EL SECTOR.... Habría que ampliar la condición para VANS hasta 9 pasajeros si se podría reemplazar con Micro... O con que vehículo... Ya que es un vehículo de poca utilidad.	NO ACEPTADA	Respecto de esta observación, en el artículo 16 del proyecto de decreto, se establece expresamente que se deroga el artículo 2.2.1.6.14.5 el cual señalaba la suspensión de ingreso de vehículos nuevos tipo automóvil, campero, camioneta y microbús. Esto con el objetivo de permitir la dinamización en la operación de la modalidad, generar condiciones de igualdad, competitividad y contribuir en la renovación del parque automotor. También es oportuno señalar que el artículo 1 del proyecto de decreto modifica en algunos aspectos del vigente artículo 2.2.1.6.2.2. del Decreto 1079 de 2015; no obstante, se mantiene lo relativo a que el parque automotor que cumpla el tiempo de uso, que debe ser sometido a desintegración física total, podrá ser objeto de reposición por uno nuevo de la misma clase o por uno nuevo de diferente clase, evento en el cual se deberán garantizar las equivalencias entre el número de sillas del vehículo desintegrado y el vehículo nuevo a ingresar. De esta manera, lo relacionado en la observación actualmente se puede realizar, siempre y cuando se cumplan las equivalencias respectivas y, adicionalmente, esta disposición se mantendrá pues no fue objeto de modificación con el proyecto de decreto bajo análisis.
270	23/02/2021	ARLEX CASTRO	Para buses y busetas de servicio urbano se debiera permitir nuevamente el cambio a servicio especial antes de los 6 años de uso.... En servicio especial el trabajo es menor.... Y así dinamizar la comercialización de vehículos nuevos en rutas intermunicipales que obviamente se tenía más establecidas la modernización del parque automotor.	NO ACEPTADA	No se considera oportuno el ingreso de vehículos de otras modalidades de transporte al servicio especial, el cual, por su naturaleza, se caracteriza por tener estándares de calidad más altos en su operación. Se debe tener en cuenta que el servicio ofrecido por las empresas de transporte especial no corresponde a un servicio básico, por tanto, las exigencias son mayores que las demás modalidades. En ese sentido, no se acoge la propuesta.

271	23/02/2021	ARLEX CASTRO	La autorización a cambio de modalidad para vehículos hasta 9 pasajeros... Se debe dejar de manera permanente a fin de garantizar que estos vehículos se puedan ir renovando constantemente y al pasar a particular los propietarios puedan recuperar algo de la inversión.	NO ACEPTADA	Referente a esta observación, se indica que ya en el proyecto de decreto se incluye una disposición que modifica de carácter permanente como regla general de cambio de servicio a particular exigiendo un término de permanencia mínima de 5 años en la modalidad. Igualmente, se incluyó una disposición transitoria permitiendo el cambio de servicio sin importar el año modelo, permitiendo ampliar el universo de vehículos que pueden acceder a ella. En ese orden de ideas, la propuesta prevista en el proyecto de decreto cumple los mismos propósitos planteados en la observación.
272	23/02/2021	YOHANNY RODRIGUEZ RODRIGUEZ	Buena tarde mi observación va todo más al control de las empresas que tienen un cobro exagerado en las pólizas extra y contra, en la tarjeta de operación que tienen un incremento exagerado	NO ACEPTADA	<p>El contrato de vinculación se rige por las normas del derecho privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación.</p> <p>Por lo anterior, frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos.</p> <p>Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, parágrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes</p>
273	23/02/2021	NESTOR HERNÁN MÉNDEZ LEÓN	Mi observación y opinión al cambio en el decreto, es de estar de acuerdo a los cambios que se piensan realizar, de igual manera que sea posible realizar el cambio de servicio público especial a servicio particular, podría ser con 10 o 12 años de haber sido matriculado el vehículo. Considero que ya hay personas que no desean seguir, por razones de salud o simplemente por qué se ha cumplido el ciclo, que no hay modos ni medios de realizar una reposición de vehículo y que además desearíamos seguir con el vehículo. También se debe tener en cuenta que las empresas no están dando trabajo y solo se dedican a cobrar el rodamiento. Gracias por tener en cuenta mi opinión.	NO ACEPTADA	Frente a esta observación, se indica que ya el proyecto de decreto propone modificar la regla general de cambio de servicio a particular con el propósito principal de generar seriedad en la modalidad, de esta manera, se pretende que quienes deseen ingresar sus vehículos al transporte especial conozcan muy bien las dinámicas del mismo. Igualmente, con esta redefinición se permite que vehículos de mayor antigüedad en el servicio adelanten este trámite para generar un equilibrio entre los vehículos que ingresan nuevos a la modalidad y los que se retiran por cambio de servicio, evitando así la sobreoferta en la prestación del mismo, renovando el parque automotor y la edad de los equipos. Igualmente, es una opción para la salida a los vehículos que no desean continuar en la modalidad, ayuda a aliviar las cargas económicas del sector y posibilita la recuperación parcial de la inversión. Se incluyó un parágrafo transitorio que permite el cambio al servicio particular, sin importar el tiempo de permanencia en la modalidad, durante un año contado a partir de su reglamentación, a los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial clase automóvil, campero o camioneta de no más de (9) nueve pasajeros, incluido el conductor
274	23/02/2021	JORGE TORRES MONTAÑO	Solicito muy comedidamente que al momento de reglamentar el decreto en referencia ,puedan las secretarías de tránsito Municipales y distritales certificar lo concerniente a la' verificación de la retirada de todos los distintivos y logos de la empresa de servicio público, la lámina reflectiva con numero de placas en costados y parte superior externa del vehículo entre otros y realizar el respectivo registro fotográfico en el que conste que estos fueron retirados" para aquellos vehículos que tienen como residencia y ruedan en un municipio o distrito diferente de donde proceden las placas . Esto porque en la Resolución 0002661 del 24 de Julio del 2017 ,que adiciono el capítulo XV a la resolución 12379 de 2012 ,modificado por la resoluciones 5748 de 2016,2501 de 2015 ,3798 y 3405 del 2013 en su numeral 5 , decía que la verificación se debía efectuar en el organismo de tránsito de donde eran originarias las placas, lo que al propietario del vehículo como en el caso mío, que el vehículo circulaba en Cali, y tenía Placas de Bogotá ,tendría que desplazarme con mi vehículo y permanecer de 3 o cuatro días en la Capital hasta que se terminara el proceso, Esto implicaba mas costos, por lo que opte por trasladar la cuenta de Bogotá hacia Cali, Bogotá envió la documentación y Cali devolvió por una presunta inconsistencia, el organismo de tránsito de Bogotá, demoro más de seis meses en devolver los documentos a Cali y en ese tiempo se me venció el plazo otorgado por el decreto 2661 y la ampliación dada en la circular MT No. 20184100308201 del 8 de Agosto del 2018.	NO ACEPTADA	La observación planteada no puede ser acogida en el presente proyecto de decreto que ha sido elaborado en ejercicio de la labor de regulación que sobre este servicio público tiene el señor presidente de la República junto con la entidad cabeza del sector que naturalmente es el Ministerio de Transporte. De esta manera, las mencionadas autoridades de tránsito deberán cumplir la normativa respectiva, la cual no es adoptada a través de la presente propuesta de reglamentación, sino aquella que particularmente se refiera a los procedimientos y requisitos fijados para efectuar el cambio de servicio que en su momento será desarrollada por el Ministerio de Transporte como autoridad técnica y competente en la materia; no obstante, se tendrán en cuenta los planteamientos aquí expresados para analizar su viabilidad al momento de expedir la reglamentación referida.

275	23/02/2021	OSCAR IVAN ORDUZ VELA	<p>1. Que las empresas no nos cobren por vinculación (por cupos que no nos pertenecen) y desvinculación de los vehículos de las mismas.</p> <p>2. Que los seguros Extra y Contra actuales los podamos comprar como se compra el Soat, ya que las empresas nos cobran por encima del valor real de lo que en realidad cuesta, un seguro que cuesta 450.000 las empresas lo cobran hasta en 900.000.</p> <p>3. Que las tarjetas de operación las podamos comprar directamente en el ministerio de trasporte ya que las empresas las están cobrando por encima del valor real.</p> <p>4. Que las empresas que no dan trabajo sean investigadas y cerradas ya que estas deben velar por el trabajo para sus afiliados.</p> <p>5. Que podamos cargar en los vehículos a nuestras familias, ya que muchos de nosotros siendo propietarios no contamos con carros particulares y los fines de semana descansamos para compartir con ellos.</p> <p>6. Que podamos hacer contrataciones directas con las empresas, ya que muchas empresas de transporte se aprovechan de nosotros y nos hacen pagos a 90 días y eso nos perjudica bastante.</p> <p>7. Que el cambio de empresa sea gratuito y que se pueda hacer cuantas veces sea necesario para trabajar con empresas que en realidad aporten a la economía del país.</p> <p>8. Que la superintendencia sea veedora y regule a las empresas, ya que muchas de estas solo se dedicaron a cobrar rodamientos, tarjetas y seguros contra y extra contractuales.</p>	NO ACEPTADA	<p>Las observaciones planteadas hacen referencia a algunas presuntas problemáticas surgidas respecto de cobros prohibidos por concepto de cobro de afiliación, desvinculaciones y expedición de paz y salvo; al respecto, la regulación está concebida para que sea cumplida, por ello existen disposiciones en la normativa vigente de la modalidad que dictan de manera clara la prohibición de realizar algunos de los cobros señalados. Se destaca que los asuntos señalados son distorsiones de la forma en que ha sido concebida la regulación y que atienden a la presunta falta de cumplimiento de la misma por parte de los actores de la modalidad, aspecto que es del ámbito de control por parte de las autoridades competentes en esta materia y que no puede ser abordado en este escenario.</p> <p>El contrato de vinculación se rige por las normas del derecho privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación.</p> <p>Por lo anterior, frente a las quejas de algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-2</p>
276	24/02/2021	Alexander León; Transportes Especiales	<p>La capacidad transportadora operacional consiste en el número de vehículos que forman parte del parque automotor o de la flota de vehículos que la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial ocupa en el desarrollo de su actividad. Las empresas de transporte público terrestre automotor especial deberán acreditar, como mínimo, su propiedad sobre el 10% del total de los vehículos que conforman su capacidad operacional." De acuerdo a lo anterior, este requisito referente a que Las empresas de transporte público terrestre automotor especial deberán acreditar, como mínimo, su propiedad sobre el 10% del total de los vehículos que conforman su capacidad operacional, es un requisito desproporcionado y nos coloca en un plano de desigualdad frente a otros modelos de transporte como es el de carga, quienes no están obligados a tener el 10%, sino mucho menos. (Subrayado negrilla mio) En ese sentido, solicitamos reevaluar el porcentaje que actualmente nos exigen y excluirlo de la norma, o en su defecto reducirlo en un 8%.</p>	NO ACEPTADA	<p>Sobre el primero de los puntos, es oportuno señalar que, en efecto, en otras modalidades de transporte el porcentaje mínimo de propiedad es inferior, pero ello no implica la operancia automática de un derecho a la igualdad sin considerar las condiciones especiales de cada modalidad de transporte terrestre automotor. Con esta medida se pretende atacar la informalidad y que las empresas no se conviertan en simples afiliadoras de vehículos, sino que de verdad se involucren en la industria del transporte. El mencionado sistema afiliador que manejan las empresas de transporte público especial genera el incumplimiento de sus obligaciones de administrador y de conseguir contratos de transporte, por lo que los afiliados se ven avocados a realizar la gestión por su cuenta. Así las cosas, el porcentaje de equipos de propiedad de la empresa ayuda a que estas ejecuten políticas para el fortalecimiento empresarial, al hacer parte estos vehículos del patrimonio de la misma. No obstante, resulta oportuno destacar que con el presente proyecto de decreto se adoptaron otras medidas para reducir esta carga y facilitar a las empresas acreditar este porcentaje, como lo es la posibilidad de acreditar hasta en un 7% con vehículos adquiridos mediante los mecanismos de leasing, lo cual constituye un beneficio no contemplado en la normativa vigente.</p>
277	24/02/2021	Alexander León; Transportes Especiales	<p>PAZ Y SALVO: "Es el documento que expide la empresa de transporte al propietario del vehículo en el que consta la inexistencia de obligaciones derivadas exclusivamente del contrato de vinculación." Artículo 2.2.1.6.8.1. Modificado por el Decreto 431 de 2017, artículo 20. "Parágrafo. El paz y salvo de las partes entre sí no tendrá costo alguno y en ningún caso será condición para la desvinculación o para la realización de trámites de tránsito o transporte." De acuerdo a lo anterior, solicitamos que sea obligatorio la expedición del Paz y Salvo por parte de la empresa y que sea condición para la desvinculación o para realizar trámites ante cualquier autoridad. La justificación está en el sentido de que los propietarios adquieren unas obligaciones contractuales con las empresas, pero al momento en que solicitan desvinculación de forma unilateral, se están desvinculando con el aval del ministerio sin importar dichas obligaciones y las empresas estamos en detrimento por esta situación.</p>	NO ACEPTADA	<p>No es posible que en la reglamentación se exija para la desvinculación en los presupuestos señalados en la observación la existencia de un paz y salvo, pues ello implicaría una intromisión en los desacuerdos frente al contenido obligacional de los contratos; al respecto, se tiene como antecedente que el Consejo de Estado, mediante sentencia del 22 de septiembre de 2011, determinó que la solicitud de desvinculación tiene un carácter eminentemente administrativo que tiene que ver con el control de la capacidad transportadora que por mandato legal debe asignarse a cada empresa para la correcta prestación del servicio, por lo tanto, situaciones que no tienen el carácter administrativo mencionado quedan por fuera de la órbita de la autoridad de transporte.</p>
278	24/02/2021	Alexander León; Transportes Especiales	<p>: Contratación. "Artículo 2.2.1.6.10.8. Modificado por el Decreto 431 de 2017, artículo 35. Parágrafo. El conductor será contratado directamente por la empresa operadora de transporte especial, cuando se trate de transporte público, o por el Establecimiento Educativo, si este presta el servicio por cuenta propia. En todo caso, el conductor deberá estar debidamente formado en competencias laborales en la modalidad de servicio especial por el Sena o las instituciones habilitadas." Solicitamos aclaración en el sentido de permitir la vinculación de los conductores bajo la modalidad de contratación de prestación de servicios, en atención a que un conductor del servicio especial no labora más de 3 horas al día. En ese sentido vincular a los conductores bajo contrato laboral, sale muy oneroso para las empresas y adicional que es imposible mantener a 200 o más conductores en las instalaciones de las empresas, agravando la situación que se generaría un hacinamiento lo cual es perjudicial para la salud por el tema de la pandemia.</p>	NO ACEPTADA	<p>Frente a este punto, se comprende que existen aspectos sobre derecho privado y laboral en la modalidad, pero no se puede obviar que son asuntos que se dan en el marco de la prestación de un servicio público y, de acuerdo con la Constitución Política y las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, el Estado conserva su facultad de intervención en esta actividad económica en pro del interés general de todos los actores y usuarios. Igualmente, sobre lo dispuesto frente al contrato laboral para los conductores de la modalidad es oportuno indicar que esto se desprende de una obligación consagrada a nivel legal en el artículo 36 de la Ley 336 de 1996 que no puede ser modificada a través de este decreto, lo cual ha sido avalado también vía jurisprudencial.</p>

279	24/02/2021	Alexander León; Transportes Especiales	Restricción empresas nuevas para vincular vehículos 0 kilómetros: Esta prohibición solicitamos modificarla en atención a que en estos momentos las empresas nuevas, nos encontramos frente a una desigualdad, con respecto a las empresas creadas con anterioridad.	NO ACEPTADA	En efecto, con el objetivo de permitir la dinamización en la operación de la modalidad, generar condiciones de igualdad, competitividad y contribuir en la renovación del parque automotor, el artículo 16 del proyecto de decreto ya prevé la derogatoria del artículo 2.2.1.6.14.5, del Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, que actualmente dispone la suspensión de ingreso de algunas tipologías vehiculares.
280	24/02/2021	Leonor ferrucho S.	El transporte especial es la ruina el MINISTERIO DEL TRANSPORTE como tal debía de acabar el servicio publico porque no hacen nada solo las plataformas son las que trabajan a costos bajos porque no pagan seguros. Y el servicio especial para tramitar una tarjeta de operacion duran hasta 6 meses en especial la Territorial Caldas y en la cual habilitan empresas de garaje para dar capacidades transportadoras sin cumplir los requisitos por parte de las empresas . Cobro de seguros contractual y extracontractual en plena pandemia asi como el llamado rodamiento que ahora le dicen Administracion . Sancionar a las empresas que no tienen la documentacion para ser habilitadas y perjudican a los propietarios al quedar lis vehiculos cesantes . Concertar se fijen precios para todos los temas relacionados con esta actividad porque cobran a su antojo supuestamente porque le "dan trabajo" . Sancionarlos por cobrar sumas exageradas para la matricula con el supuesto "cupo". Verificar ante las autoridades las reincidencias y actos judiciales para no habilitar estas empresas estafadoras y quitarles la habilitacion por un tiempo.	NO ACEPTADA	<p>privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación.</p> <p>Por lo anterior, frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos. Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, parágrafo del artículo 2.2.1.6.8.1).</p> <p>Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes.</p>
281	24/02/2021	Leonor ferrucho S.	Se deberian generar documentos para poder llevar a familiares hasta con 3er grado de consanguinidad.	NO ACEPTADA	Ahora bien, se destaca que el artículo 5 de la Ley 336 de 1996 diferencia el servicio público de transporte del servicio privado que tiende a satisfacer necesidades particulares de movilización; igualmente, el artículo 23 ibidem dispone que las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte solo podrán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio. En consonancia con ello, el artículo 2 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, dispone que el vehículo de servicio particular está destinado a satisfacer necesidades privadas de movilización, mientras que el vehículo público al transporte de pasajeros mediante el cobro de una tarifa, porte, flete o pasaje. En ese sentido, no es posible que un mismo vehículo pueda ser de servicio privado y particular pues la ley los diferencia con claridad y además cada uno de ellos para poder movilizarse deben cumplir requisitos diferentes; por lo tanto, no se acoge la propuesta.
282	24/02/2021	GUILLERMO MADRID CEBALLOS	En aras de participar activamente en la REACTIVACION ECONOMICA DE LOS SERVICIOS ESPECIALES consideramos que el Gobierno nacional a través del Ministerio de transportes debe considerar LA ELIMINACION DE TODA SUSPENSION DE INGRESO DE TIPOLOGIAS VEHICULARES RESTRINGIDAS. Actualmente se exige el cumplimiento del porcentaje de acreditación y es claro por la misma entidad, que desde hace mucho tiempo en Colombia se encuentra un parque automotor con miras a la REPOSICION DE EQUIPO. Que mejor forma de poder ayudar a propietarios y empresas de transportes en este tiempo de crisis y situación difícil en el sector que permitirles el ingreso de AUTOMOVILES, CAMIONETAS, CAMPEROS Y MICROBUS sin ningún tipo de requerimiento. Propuesta que pretende el mejoramiento en la prestación del servicio desde un punto de vista competitivo y tecnológico. Las contrataciones requieren de equipos novedosos, confortables y seguros. La mejor estrategia para minimizar este impacto negativo de desempleo y quiebra financiera de cooperativas y empresas es utilizando dentro del marco del decreto a definir una reactivación económica concreta y realista. Por favor eliminar este requisito de ACREDITACION DE PORCENTAJE DE VEHICULOS PROPIOS para la continuidad y el desarrollo del transporte especial en Colombia.	NO ACEPTADA	En efecto, con el objetivo de permitir la dinamización en la operación de la modalidad, generar condiciones de igualdad, competitividad y contribuir en la renovación del parque automotor, el artículo 16 del proyecto de decreto ya prevé la derogatoria del artículo 2.2.1.6.14.5, del Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, que actualmente dispone la suspensión de ingreso de algunas tipologías vehiculares.

283	24/02/2021	SANDRA MILENA VALENCIA	<p>Teniendo en cuenta lo mencionado en el Artículo 1 parágrafo 2 donde se hace mención sobre el tiempo de uso de los vehículos, que debido a la emergencia sanitaria Covid-19, darán 3 años más, NO estoy de acuerdo, por las siguientes razones:</p> <p>1. La emergencia sanitaria no ha durado 3 años, solo vamos a cumplir 1 año, en donde ha llegado la vacuna para erradicar este virus, estos vehículos de modelo 2000, son vehículos que por mas que tengamos medidas de seguridad y mantenimiento son vehículos muy inseguros ya q la tecnología ha avanzando para proteger nuestras vidas, y el índice de mortalidad y accidentalidad es bastante alto en estos vehículos de modelo 2000.</p> <p>2. Esta bien que se les de un año, debido a esta emergencia sanitaria, por q si ustedes dan estos 3 años, muchos podrán entablar demandas al ministerio de transporte por el derecho a la igualdad con respecto a los vehículos ya desintegrados y vehículos de años posteriores, lloverán demandas, tutelas, en donde la rama judicial estará colapsada, dando respuestas en base a la constitución.</p> <p>3. Como empresa de transporte especial de pasajeros, hemos desvinculado estos vehículos que han cumplido con su vida útil, así que nos veríamos en la obligación de recibir nuevamente estos vehículos, dañando contratos empresariales ya que los empresarios solicitan mejorar el equipo de transporte por la seguridad de sus empleados.</p> <p>4. Afectaría económicamente a todas las empresas de transporte especial de pasajeros por que la póliza colectiva de seguros contra y extracontractual quedaría un valor supremamente alto por el índice de accidentalidad, en el cual llegaríamos a un punto donde no nos volverían a asegurar los vehículos, además la mayoría de estas personas incumplen con la formalidad de la reglamentación dada por el ministerio de transporte.</p>	NO ACEPTADA	<p>Sobre este punto, es pertinente destacar se decidió ampliar a cuatro (4) años el tiempo de uso a los vehículos de la modalidad de transporte especial, medida que fue adoptada, en primer lugar, teniendo en consideración algunas experiencias internacionales.</p> <p>A lo anterior, se suma que la medida de extensión del tiempo de uso por cuatro (4) años a los vehículos de la modalidad fue acogida teniendo en cuenta un criterio razonable, esto es, en primer lugar, que durante al menos dos (2) años el vehículo no se usará, al menos, en condiciones normales y, en segundo lugar, que se debe otorgar adicionalmente dos (2) años para la reactivación económica la cual ya se está dando de manera exponencial en la medida en que muchos sectores de los que depende el transporte especial están retornando gradualmente operaciones como lo es el sector educativo y turístico.</p> <p>Igualmente, es importante tener en cuenta que para la adopción de las medidas transitorias en el proyecto de decreto con el propósito de ayudar a la modalidad de transporte especial con ocasión del impacto negativo de la pandemia del Coronavirus COVID-19 se verificó que estas respondieran a los efectos verdaderamente causados a los actores del transporte especial por cuenta de esa coyuntura sin precedentes y que no afectarían de manera desproporcionada el principio de seguridad el cual es prioridad del sector.</p>
284	24/02/2021	Martha Esperanza Nino Gómez	<p>Solicito respetuosamente tener en cuenta</p> <p>1. el cambio de servicio a las camionetas escolares con más de nueve (9) pasajeros.</p>	NO ACEPTADA	<p>Ahora bien, en lo relacionado con el las consecuencias jurídicas</p> <p>Frente a esta observación, se destaca que la limitación de los vehículos que pueden ser objeto de cambio de servicio de acuerdo con el número de pasajeros, es una medida que propende por evitar el escalamiento de la informalidad en el servicio público de transporte y facilitar el control por parte de las autoridades competentes, pues vehículos de esas capacidades usualmente no obedecen a necesidades particulares de movilización. No obstante, se informa que el proyecto de decreto en el artículo 10 establece la opción de realizar el cambio de modalidad al servicio público de transporte terrestre automotor mixto siempre y cuando el año modelo no sea de una antigüedad superior a diez (10) años.</p>
285	24/02/2021	Martha Esperanza Nino Gómez	<p>2. Las empresas siguen cobrando mensualidades altas qué no son otra cosa qué el rodamiento, con nombres diferentes, ejemplo cobros por administración. Si esto fuera así, desde marzo 15 no trabajamos y cobran la mensualidad, ¿¿qué están administrando, si no estamos trabajando??</p> <p>Las empresas cobran por todo, ejemplo, por la tarjeta de operación. Por otro lado, no podemos determinar cuál es el valor qué realmente debemos pagar por los seguros contractual y extracontractual, las empresas aseguradoras, deberían enviar a los afiliados un comprobante correspondiente a el valor qué le corresponde pagar a cada afiliado.</p>	NO ACEPTADA	<p>El contrato de vinculación se rige por las normas del derecho privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación.</p> <p>Por lo anterior, frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos.</p> <p>Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, parágrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes</p>
286	24/02/2021	Victor Acuña	<p>En cuanto las modificaciones y las observaciones hechas por esta entidad las apoyamos pero sugiero tener en cuenta lo siguiente. El proyecto es excluyente no esta enfocado a resolver las malas practicas por parte de los empresarios y propietarios que nos han llevado a prestar un servicio de mala calidad por el exceso de normas que en vez de mejorar el sector lo que han hecho es asumirlo en una profunda crisis.</p>	NO ACEPTADA	<p>Al respecto, se resalta que el presente proyecto de decreto busca generar de manera inmediata y efectiva medidas de alivio a los diferentes actores de la modalidad de transporte especial ante los impactos generados por la pandemia, esto de acuerdo con las diferentes propuestas elevadas por los mismos en las mesas de trabajo que se realizaron para esos efectos. De esta manera, el proyecto propuesto, de paso, pretende mejorar la calidad el servicio, dotando de mecanismos flexibles a sus actores para ello.</p>

287	24/02/2021	Victor Acuña	En cuanto al artículo referente a las empresas nuevas se deben flexibilizar los requisitos para la habilitación tanto para nuevas como para las ya existentes para permitir la creación de empresas de propietarios para el desarrollo personal y bienestar como derecho fundamental consagrado en nuestra Constitución.	NO ACEPTADA	Como se indicó, el presente proyecto de decreto busca generar de manera inmediata y efectiva medidas de alivio a los diferentes actores de la modalidad de transporte especial ante los impactos generados por la pandemia, esto de acuerdo con las diferentes propuestas elevadas por los mismos en las mesas de trabajo que se realizaron para esos efectos; así, las medidas solicitadas en la presente observación no pueden ser adoptadas, al menos mediante la presente reglamentación, la cual pretende hacer frente, como se mencionó, a los efectos inmediatos generados por la referida coyuntura.
288	24/02/2021	Victor Acuña	En cuanto al art. referente al cambio de servicio se permita incluir a las vanes y microbuses dándole oportunidad a los propietarios que se quieren salir del negocio y vender para invertir en otra actividad.	NO ACEPTADA	En todo caso, la regla general de cambio de servicio, así como la transitoriedad prevista para esos efectos limita de los vehículos que pueden ser objeto de ese cambio de acuerdo con un número razonable de máximo (9) pasajeros. Esta es una medida que propende por evitar el escalamiento de la informalidad en el servicio público de transporte y facilitar el control por parte de las autoridades competentes, pues vehículos de capacidades superiores usualmente no obedecen a necesidades particulares de movilización. No obstante, se informa que el proyecto de decreto en el artículo 10 establece la opción de realizar el cambio de modalidad al servicio público de transporte terrestre automotor mixto siempre y cuando el año modelo no sea de una antigüedad superior a diez (10) años.
289	24/02/2021	Victor Acuña	Es de anotar que muchos artículos del decreto ameritan un análisis por que son violatorios como es el tema de la contratación de conductores imponen una sola forma y el código sustantivo del trabajo establece 6 formas de contratos	NO ACEPTADA	Sobre lo dispuesto frente al contrato laboral para los conductores de la modalidad es oportuno indicar que esto se desprende de una obligación consagrada a nivel legal en el artículo 36 de la Ley 336 de 1996 que no puede ser modificada a través de este decreto, lo cual ha sido avalado también por jurisprudencia.
290	24/02/2021	Victor Acuña	el tema de los equipos tecnológicos que se le implementarán a los vehículos como las luces amarillas implica adulterar la ficha técnica del fabricante y de homologación y que puede ocasionar corto en el sistema eléctrico por la sobre carga en el sistema eléctrico y que pone en riesgo la vida de los usuarios el ministerio debe expedir la norma técnica para que estos vehículos de servicio especial ingresen al mercado con todas esas especificaciones de fábrica. Gracias espero agregar estas observaciones	NO ACEPTADA	Al respecto, es oportuno mencionar que el numeral 6 del numeral 2 del artículo 2.2.1.6.10.3. del vigente Decreto 1079 de 2015, consagrado originalmente en el Decreto 348 de 2015, prescribe la obligación cuestionada, la cual no ha sido objeto de modificación por el presente proyecto de decreto. Igualmente, se destaca que la reglamentación propuesta busca generar de manera inmediata y efectiva medidas de alivio a los diferentes actores de la modalidad de transporte especial ante los impactos generados por la pandemia, de tal manera que se observa que para lo aquí señalado no se identifica con claridad que tenga esa finalidad. Por lo tanto, no se acoge la observación.

291	24/02/2021	GERMAN PAEZ	Art. 2.2.1.6.2.2 ¿Los tres (3) años adicionales de uso aplican para todos los servicios, incluido el escolar?	NO ACEPTADA	<p>El párrafo incluido con la modificación al artículo 2.2.1.6.2.2. del vigente Decreto 1079 de 2015 prevé una extensión de uso de tres años para los vehículos matriculados antes del 30 de mayo de 2020, fecha en que finalizó la primera vigencia de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social mediante Resolución 385 del 12 de marzo de 2020, sin discriminar el servicio que preste.</p> <p>Sin embargo, se destaca que se decidió ampliar a cuatro (4) años el tiempo de uso a los vehículos de la modalidad de transporte especial, medida que fue adoptada, en primer lugar, teniendo en consideración algunas experiencias internacionales.</p> <p>A lo anterior, se suma que la medida de extensión del tiempo de uso por cuatro (4) años a los vehículos de la modalidad fue acogida teniendo en cuenta un criterio razonable, esto es, en primer lugar, que durante al menos dos (2) años el vehículo no se usará, al menos, en condiciones normales y, en segundo lugar, que se debe otorgar adicionalmente dos (2) años para la reactivación económica la cual ya se está dando de manera exponencial en la medida en que muchos sectores de los que depende el transporte especial están retornando gradualmente operaciones como lo es el sector educativo y turístico.</p>
292	24/02/2021	GERMAN PAEZ	Art. 2.2.1.6.15.4 Cambio de Servicio, Incluir en el cambio camionetas de no más de 19 pasajeros, incluido el conductor	NO ACEPTADA	<p>Frente a esta observación, se destaca que la limitación de los vehículos que pueden ser objeto de cambio de servicio de acuerdo con el número de pasajeros, es una medida que propende por evitar el escalamiento de la informalidad en el servicio público de transporte y facilitar el control por parte de las autoridades competentes, pues vehículos de esas capacidades usualmente no obedecen a necesidades particulares de movilización. No obstante, se informa que el proyecto de decreto en el artículo 10 establece la opción de realizar el cambio de modalidad al servicio público de transporte terrestre automotor mixto siempre y cuando el año modelo no sea de una antigüedad superior a diez (10) años.</p>
293	24/02/2021	GERMAN PAEZ	Parágrafo Transitorio, Incluir en el cambio camionetas de no más de 19 pasajeros, incluido el conductor	NO ACEPTADA	<p>Frente a esta observación, se destaca que la limitación de los vehículos que pueden ser objeto de cambio de servicio de acuerdo con el número de pasajeros, es una medida que propende por evitar el escalamiento de la informalidad en el servicio público de transporte y facilitar el control por parte de las autoridades competentes, pues vehículos de esas capacidades usualmente no obedecen a necesidades particulares de movilización. No obstante, se informa que el proyecto de decreto en el artículo 10 establece la opción de realizar el cambio de modalidad al servicio público de transporte terrestre automotor mixto siempre y cuando el año modelo no sea de una antigüedad superior a diez (10) años.</p>
294	24/02/2021	GERMAN PAEZ	Varios: 1- Establecer un control a las empresas que solamente se dedican a afiliar vehículos pero que no tienen contratos de trabajo. Son los propietarios de esos vehículos quienes tienen que conseguir sus propios trabajos 2- Que el Ministerio establezca el contenido de los contratos de afiliación de terceros a las empresas para evitar que éstas manipulen las condiciones, incluyendo con frecuencia cobros de rubros no debidos, en claro detrimento de los afiliados 3- Instruir a las empresas acerca de su obligación de permitir la desvinculación de los vehículos sin que interpongan los innumerables recursos, obligaciones y pagos que obstaculizan el justo derecho de los propietarios de los vehículos a tomar decisiones sobre su propio capital	NO ACEPTADA	<p>El contrato de vinculación se rige por las normas del derecho privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación.</p> <p>Por lo anterior, frente a las quejas de algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos.</p> <p>Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, párrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes</p>

295	24/02/2021	GERMAN PAEZ	4- Limitar la cantidad de empresas que se están creando y/o que se están constituyendo en conglomerados de empresas.	NO ACEPTADA	Respecto de esta observación, si bien en aplicación del principio de libertad de empresa no se puede restringir la creación de empresas que deseen tener por objeto la prestación del servicio de transporte especial, el presente proyecto de decreto prevé, por ejemplo, en su artículo 7, un requisito para que estas nuevas empresas, que soliciten habilitación con posterioridad a la entrada en vigencia de la norma propuesta deban, dentro de los cuatro (4) meses siguientes a la fecha de la ejecutoria del acto de habilitación, solicitar la fijación de capacidad transportadora y, que en caso de no hacerlo, opere una condición resolutoria tácita del mencionado acto de habilitación, esta medida busca generar seriedad para nuevos actores de la modalidad y un verdadero equilibrio con los actores antiguos de la misma, de tal manera que se busca atacar la creación de empresas de papel y fomentar a aquellas empresas formales, con los recursos humanos, técnicos y financieros que contribuyen en el mejoramiento de la calidad del servicio.
296	24/02/2021	GERMAN PAEZ	5- Sugerir y permitir a la Superintendencia de Transporte una acción ágil y oportuna sobre las quejas que allí se reciben especialmente en lo que tiene que ver con el lucro que obtienen las empresas por conceptos de seguros de responsabilidad civil, rodamientos y otros cargos, impuestos arbitrariamente y que deben sufragar obligatoriamente los propietarios so pena de no recibir FUEC, firma de convenios etc.	NO ACEPTADA	El contrato de vinculación se rige por las normas del derecho privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación. Por lo anterior, frente a las quejas de algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos. Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, parágrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes
297	24/02/2021	GERMAN PAEZ	5A- Permitir que los propietarios paguen directamente a las compañías de seguros las pólizas de los seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual, con el ánimo de que las empresas de transporte no hagan intermediación por el pago de dichas primas, violando lo consagrado en el artículo 2.2.1.6.5.2 del decreto 1079 de 2015	NO ACEPTADA	Respecto de esta observación, se destaca que no puede hacerse una modificación en tal sentido, en atención a que la disposición que hace referencia al deber de tomar el seguro por parte de la empresa es de rango legal, esto es, el artículo 994 del Código de Comercio, que establece que "el transportador deberá tomar por cuenta propia o por cuenta del pasajero o del propietario de la carga, un seguro que cubra a las personas y las cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte". Lo anterior, en concordancia con la Ley 336 de 1996 que refiere que el servicio público será prestado por la empresa habilitada para operar quien adquiere la calidad de "transportador". De esta manera, a nivel reglamentario no se puede realizar el ajuste señalado pues se desbordaría la postestad reglamentaria en cabeza del presidente de la República. Igualmente, se destaca que la empresa es directamente la responsable de la actividad de transporte de tal manera que es ella quien debe tener el control del aseguramiento de los equipos propios y vinculados, lo cual se desprende, entre otros, del vigente artículo 2.2.1.6.8.13. del Decreto 1079 de 2015 que dispone que las empresas deberán administrar, mantener en perfecto estado y controlar la operación de los vehículos propios o de terceros y de los que presten el servicio.
298	24/02/2021	German Antonio Mayorga	quisiera manifestar se permita a los vehículos de servicios especiales contratar con personas naturales el servicio ejecutivo ya que este se encuentra reglamentado para uso de operación nacional ofreciendo una alternativa a las personas que requieren de seguridad y comodidad al desplazarse. Ya que siendo un modelo que esta debidamente reglamentado competiría con las plataformas que ofrecen servicios de transporte en vehículos no autorizados (particularidades) que no cumplen con la normativa para tal fin.	NO ACEPTADA	Bajo el entendido de que lo que se solicita en esta observación es que las empresas de la modalidad de transporte especial puedan celebrar directamente el contrato para transporte empresarial con personas naturales, no se considera oportuno adoptar una medida en este sentido en atención a que facilitaría la informalidad en la prestación del servicio, podría suponer una superposición con el actuar de otras modalidades de transporte frente a lo cual se pretende su equilibrio y se dificultaría la labor de control por parte de las autoridades competentes. En ese sentido, no se adopta la medida solicitada. No obstante, con el ánimo de ampliar el rango de acción de las empresas de esta modalidad de transporte se destacan los ajustes realizados en materia de transporte de estudiantes universitarios y contratos para el transporte de usuarios del servicio de salud.

299	24/02/2021	PABLO EMILIO DELGADILLO BARON	Es así como solicito, se indique que la capacidad de pasajeros, para poder cambiar de servicio público de transporte terrestre automotor especial, al servicio particular, sea hasta de 12 (doce) pasajeros, con lo cual la norma quedaría así: "Artículo 2.2.1.6.15.4. Cambio de Servicio. Los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial clase automóvil, de no más de doce (12) pasajeros, incluido el conductor, podrán cambiarse al servicio particular, siempre que hayan permanecido mínimo cinco (5) años en la modalidad, contados a partir del 31 de diciembre del año modelo del vehículo." La anterior consideración, se basa, que actualmente con la pandemia, estos vehículos con la capacidad de pasajeros tan reducida (debido a las normas sobre las medidas mínimas de distanciamiento), no muestran las condiciones de seguridad que permitan su contratación confiable (padres) a un número de oferentes (en especial estudiantes de jardín y primaria), tan reducido para su transporte, disminuyéndose notablemente su cupo en clientes y sus ingresos. De la misma forma, para quienes tenemos este tipo de vehículos, estamos atados, sin poder negociarlos (debido a su poca capacidad de pasajeros y baja rentabilidad), y con gastos, que no se mejorarían a un corto plazo, pues con este virus, tendremos que adaptarnos por un término bastante largo, ó de por vida. Tal aprobación, nos permitiría a los propietarios de dichos vehículos, tomar decisiones, optando algunos por su salida, por no desear continuar en la modalidad, reactivarnos económicamente, recuperando la inversión en dichos automotores, permitiendo que nuevos vehículos, con el debido aforo, y medidas de seguridad propias ingresen a las Empresas Transportadoras, evitando la sobreoferta en la prestación del servicio, renovando el parque automotor. Es fundamental ver que efectivamente la filosofía primordial del proyecto del decreto en referencia, tiene como idea principal, proteger, flexibilizar, aliviar y entregar herramientas a aquellos transportadores que como todos, hemos sufrido del presente mal mundial, por lo cual sería importante, tener en cuenta la modificación al proyecto arriba descrito, definiéndolo tal como respetuosamente lo solicito, para tomar otras alternativas económicas de	NO ACEPTADA	Frente a esta observación, se destaca que la limitación de los vehículos que pueden ser objeto de cambio de servicio de acuerdo con el número de pasajeros, es una medida que propende por evitar el escalamiento de la informalidad en el servicio público de transporte y facilitar el control por parte de las autoridades competentes, pues vehículos de esas capacidades usualmente no obedecen a necesidades particulares de movilización. No obstante, se informa que el proyecto de decreto en el artículo 10 establece la opción de realizar el cambio de modalidad al servicio público de transporte terrestre automotor mixto siempre y cuando el año modelo no sea de una antigüedad superior a diez (10) años.
300	24/02/2021	Yesid Mayorga	Mi sugerencia es que se legalice el uso del fue electrónico, eso sí con todas sus anexidades para que pueda ser corroborado por las autoridades.	NO ACEPTADA	El Ministerio ya se encuentra adelantando los procesos para que a través del sistema RUNT se implemente la expedición del FUEC electrónico, esto con la finalidad de mejorar la prestación del servicio a usuarios y empresarios, contribuir con la modernización del sector transporte, favorecer a la mayor organización y promover la seguridad y confiabilidad de la información, en el servicio público de transporte terrestre automotor especial.
301	24/02/2021	Yesid Mayorga	Por otro lado, que se permita a los vehículos de menos de 9 pasajeros contratar con personas naturales para viajes de un punto a otro dentro de un mismo municipio, pero con tarifas diferenciales respecto a los taxis, para sectorizar los usuarios que lo tomen, así se desestimula el uso de las plataformas ilegales.	NO ACEPTADA	Sobre esta observación que cuestiona el que el contrato para un grupo específico de usuarios solo pueda ser realizado por vehículos de más de 9 pasajeros cuando el traslado tenga origen y destino en un mismo municipio, es oportuno señalar que tal previsión responde al necesario equilibrio y condiciones igualitarias de competencia con actores de otras modalidades de transporte como lo es la de individual de pasajeros en vehículos taxi. De esta manera, se evita la superposición de usuarios de cada una de ellas y así garantizar equidad entre las mismas, esto teniendo en cuenta también que todas las modalidades se han visto afectadas por cuenta de la pandemia del Coronavirus COVID-19, de tal manera que se ha considerado pertinente generar medidas de alivio equilibradas que a la vez salvaguarden los intereses de los diversos actores del sector transporte.
302	24/02/2021	Hernando Tatis Gil	Modificación propuesta: "Artículo 10". Modifíquese el artículo 2.2.1.6.8.9. del Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, el cual quedará así: "Artículo 2.2.1.6.8.9. Cambio de modalidad. Se permitirá el ingreso de vehículos de otra modalidad al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial. Se podrá realizar el cambio de modalidad de los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial a la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Mixto, siempre y cuando cuenten con la homologación para esta última modalidad y que el modelo no sea de una antigüedad superior a diez (10) años. Se permitirá el ingreso de vehículos provenientes de la modalidad de transporte terrestre de pasajeros por carretera, al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, siempre y cuando cuenten con la homologación para esta última modalidad y que el modelo no sea de una antigüedad superior a cinco (5) años. Se permitirá el ingreso de vehículos provenientes de la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros, al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, siempre y cuando cuenten con la homologación para esta última modalidad y que el modelo no sea de una antigüedad superior a cinco (5) años."	NO ACEPTADA	No se considera oportuno el ingreso de vehículos de otras modalidades de transporte al servicio especial, el cual, por su naturaleza, se caracteriza por tener estándares de calidad más altos en su operación. Se debe tener en cuenta que el servicio ofrecido por las empresas de transporte especial no corresponde a un servicio básico, por tanto, las exigencias son mayores que las demás modalidades. Así mismo, como bien lo detallan las cifras expuestas en la observación, si bien se pretende que los vehículos que lleguen a la modalidad de transporte especial de otras modalidades como la de pasajeros por carretera tengan un tiempo máximo de 5 años de antigüedad, lo cierto es que los mismos tienen condiciones de operación muy diferentes que implican un desgaste mayor lo que desnaturalizarían la razón de ser del transporte especial, como un servicio con requerimientos y condiciones precisamente más exigentes. En ese sentido, no se acoge la propuesta planteada.

303	24/02/2021	Hernando Tatis Gil	Se recomienda precisar si el cambio de servicio sería posible para todo tipo de vehículo vinculado en cualquiera de las modalidades, esto es a las modalidades de transporte terrestre de pasajeros por carretera y de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros. La ANDI defiende los principios del libre mercado y la libertad de empresa, sin embargo, reconoce la importancia de la sana intervención del Estado cuando se presentan fallas en la competencia, especialmente si ellas se atribuyen a fenómenos como la informalidad o incumplimiento de disposiciones legales, cosa que, en el presente caso, no ocurre. Por ello y por las razones anteriormente expuestas, la ANDI considera conveniente que se adopten medidas integrales para resolver de manera definitiva los problemas de mercado presentes en el transporte especial, sin trasladarlos a las otras modalidades. Este documento plasma la visión de las empresas de transporte Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros, Especial e Intermunicipal de pasajeros representadas en la ANDI, que ven en el transporte un motor de competitividad, eficiencia e industria de calidad para el país. Cuenta usted con nuestra disponibilidad para ampliar y discutir lo aquí expuesto.	NO ACEPTADA	No se considera oportuno el ingreso de vehículos de otras modalidades de transporte al servicio especial, el cual, por su naturaleza, se caracteriza por tener estándares de calidad más altos en su operación. Se debe tener en cuenta que el servicio ofrecido por las empresas de transporte especial no corresponde a un servicio básico, por tanto, las exigencias son mayores que las demás modalidades. Así mismo, como bien lo detallan las cifras expuestas en la observación, si bien se pretende que los vehículos que lleguen a la modalidad de transporte especial de otras modalidades como la de pasajeros por carretera tengan un tiempo máximo de 5 años de antigüedad, lo cierto es que los mismos tienen condiciones de operación muy diferentes que implican un desgaste mayor lo que desnaturalizarían la razón de ser del transporte especial, como un servicio con requerimientos y condiciones precisamente más exigentes. En ese sentido, no se acoge la propuesta planteada. De acuerdo con la normativa vigente para la modalidad y con los ajustes planteados en el proyecto de decreto que propenden por generar medidas de alivio para la modalidad de transporte especial, solo se permite el cambio a la modalidad de transporte mixto y el cambio al servicio particular cumpliendo los requisitos previstos para cada una de estas opciones.
304	24/02/2021	Óscar Moná Molina, Jhon Fredy Guayara, Samuel Cárdenas Torres, María del Pilar Montoya, Juan Carlos Chica Suárez, Germán Grajales, Víctor Acuña Villera y Luis Francisco López	Leyendo los considerandos del proyecto de decreto entendemos la buena intención de ordenar nuestra reglamentación, que van a beneficiar la modalidad. Los sustentos de esta posición gremial unificada de propietarios de la modalidad, señora viceministra con todo respeto, solicitamos reforma para la época de pandemia, dejando la integralidad para un futuro, pues ello amerita un trabajo más extenso e intenso, pero reposado con la participación de todos los actores, construida para momentos de pospandemia, pues nuestras monitoras, nuestros conductores, las comunicaciones, la contratación en todas sus vertientes, ya serán de otros tiempos que nunca volverán.	NO ACEPTADA	De acuerdo, el presente proyecto de decreto se centró en ajustar aquellos aspectos esenciales de la reglamentación de la modalidad que permitan mitigar los efectos económicos adversos ocasionados por la pandemia del Coronavirus.
305	24/02/2021	Óscar Moná Molina, Jhon Fredy Guayara, Samuel Cárdenas Torres, María del Pilar Montoya, Juan Carlos Chica Suárez, Germán Grajales, Víctor Acuña Villera y Luis Francisco López	Artículo 2.2.1.6.3.4. Convenios de colaboración empresarial. Se acepta la modificación de su parágrafo 3°, pero con el contenido propuesto por estos gremios, apoyando al transportador contractual, el cual no debe tener restricción si está proporcionando trabajo. No tiene sentido subir del 30 al 40 por ciento, porque que el fin de la racionalización de la capacidad transportadora, es que las empresas no la incrementen de forma irreal, sino que responda a un criterio empresarial, favoreciendo que se tengan más contratos que unidades de vehículos sin trabajo, el transportador de hecho si debe cumplir con ese porcentaje del 40 %.	NO ACEPTADA	Se establece el porcentaje limitante para suscribirlos ya que, la figura de convenio utilizada en exceso podría derivar en que 1. algunas empresas no utilicen su capacidad transportadora y todos los contratos que obtengan los atenderán con vehículos en convenio y no con vehículos propios o vinculados, 2. Desincentivar a las empresas en la adquisición de parque automotor propio y en la vinculación de vehículos. 3. Puede generar una sobreoferta de vehículos de la modalidad, 4. La mayoría de las empresas preferirán tercerizar la prestación del servicio con otras empresas para evitar costear cargas laborales, operacionales y de mantenimiento de equipos, teniendo en cuenta que quien asume estas cargas es quien presta el servicio (transportador de hecho) Y 5. Incentiva el modelo afiliador de las empresas ya que las empresas no ejecutarían la actividad transportadora y no gestionarían contratos para sus vinculados.
306	24/02/2021	Óscar Moná Molina, Jhon Fredy Guayara, Samuel Cárdenas Torres, María del Pilar Montoya, Juan Carlos Chica Suárez, Germán Grajales, Víctor Acuña Villera y Luis Francisco López	Artículo 2.2.1.6.3.7. Empresa nueva. Se acepta la propuesta en el proyecto de reforma del decreto siempre y cuando se suspendan las habilitaciones por el término de un (1) improrrogable, con la obligación de que la SuperTransport en conjunto con el Ministerio de Transporte y la veeduría ciudadana de los gremios legalmente constituidos y vigentes en el cumplimiento de toda la normatividad inherente a las entidades sin ánimo de lucro, realice la revisión in situ de las empresas actualmente habilitadas y confirme el cumplimiento de todos y cada uno de los requisitos que dieron origen a su habilitación desde el 2015. No se puede seguir improvisando en este delicado tema, que mucho mal ha causado a la modalidad en pleno. Ya que muchas empresas creadas con el decreto 174 (especialmente las solo afiliadoras) cerraron su puertas, dejando a la deriva a los vinculados. Pero han creado nuevas empresas.	NO ACEPTADA	Respecto de esta observación, se considera que resulta jurídicamente inviable pues va en contravía de una disposición de rango superior como lo es el artículo 333 de la Constitución Política de Colombia que establece la libertad de la iniciativa privada. Igualmente, la reglamentación de la modalidad debe respetar lo prescrito en el artículo 3 de la Ley 105 de 1993 relativo a la libertad de empresa y a que las restricciones a la iniciativa privada solo podrán realizarse en virtud de lo prescrito en la ley. Por esta razón, no se acepta la propuesta. Pese a ello, se destaca que el proyecto de decreto bajo estudio sí comprende algunas disposiciones que propenden por generar equilibrio entre los antiguos y nuevos actores de la modalidad, por ejemplo, se establece un plazo perentorio para que las empresas fijen y hagan uso de su capacidad transportadora y gestionen las tarjetas de operación de sus vehículos, lo cual genera senedad para la modalidad y evita el escalamiento de empresas de papel que afectan la calidad del servicio.

307	24/02/2021	Óscar Moná Molina, Jhon Fredy Guayara, Samuel Cárdenas Torres, María del Pilar Montoya, Juan Carlos Chica Suárez, Germán Grajales, Víctor Acuña Villera y Luis Francisco López	Artículo 2.2.1.6.7.2. Fijación e incremento. Se solicita dejar su contenido como está en la actual reglamentación, pero por favor eliminando el párrafo tercero, que obliga a la SuperTransporte a dar "... concepto favorable de sustentabilidad financiera,...", pues ello simplemente es una traba más a lo relacionado con la fijación o incremento de capacidad transportadora, una acción técnica que le corresponde al Ministerio de Transporte y no a la SuperTransporte. Porque no puede ser juez y parte al mismo tiempo. Si no se tiene plena confianza con la Direcciones Territoriales, lo que se debe hacer desde la Dirección de Transporte y Tránsito, es que se haga el control posterior y sancione ejemplarmente tanto a la Territorial como a la empresa.	NO ACEPTADA	Respecto de esta observación, se destaca que el concepto de sustentabilidad financiera para la fijación e incremento de la capacidad transportadora de las empresas de la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor especial continuará siendo realizado por la Superintendencia de Transporte, esto en la medida en que esta entidad cuenta con los recursos humanos, técnicos y financieros idóneos para ello; así, por ejemplo, deben resaltarse las herramientas implementadas por esta entidad recientemente para agilizar este procedimiento. De igual manera, el propósito del presente proyecto de decreto es generar medidas de alivio para los diferentes actores de la modalidad con ocasión de la pandemia del Coronavirus y se observa que la propuesta planteada no tiene esa naturaleza.
308	24/02/2021	Óscar Moná Molina, Jhon Fredy Guayara, Samuel Cárdenas Torres, María del Pilar Montoya, Juan Carlos Chica Suárez, Germán Grajales, Víctor Acuña Villera y Luis Francisco López	Artículo 2.2.1.6.15.4. Cambio de servicio. Se acepta la propuesta en el proyecto de reforma del decreto. Se sugiere una anotación, que los vehículos que pasen a particular no presten servicio público.	NO ACEPTADA	Esta es una precisión innecesaria; al respecto se destaca que el artículo 5 de la Ley 336 de 1996 diferencia el servicio público de transporte del servicio privado que tiende a satisfacer necesidades particulares de movilización; igualmente, el artículo 23 ibidem dispone que las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte solo podrán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio. En consonancia con ello, el artículo 2 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, dispone que el vehículo de servicio particular está destinado a satisfacer necesidades privadas de movilización, mientras que el vehículo público al transporte de pasajeros mediante el cobro de una tarifa, porte, flete o pasaje. En ese sentido, diferentes normas ya diferencian estos servicios y el alcance de cada uno de ellos.
309	24/02/2021	GONZALO LOPEZ HERNÁNDEZ	En el Capítulo 6 SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL, en su sección 3 CONTRATACION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL, en el artículo 2.2.1.6.3.2. CONTRATO DE TRANSPORTE, punto 4 Según mi entender al leer es párrafo deduzco que puedo prestar el servicio, en "mi" carro de 4 pasajeros cumpliendo con que sea un servicio expreso con un origen común hasta un destino común y que si el origen y el destino es el mismo municipio solo puedo realizarlo en un vehiculo de más de 9 pasajeros. Por lo que mi comentario estaría encaminado a lo siguiente: Realizar una de las 2 siguientes modificaciones 1. Modificar este punto del decreto expresando de manera MUCHO MAS CLARA el objeto de este tipo de contrato, indicando que se puedan realizar servicio de transporte a grupo específico de usuarios de un origen común a un destino común en un vehiculo de 4 pasajeros. 2. Modificar este punto eliminando la parte que dice si el origen y el destino es el mismo se debe hacer en un vehiculo de más de 9 pasajeros y que pueda ser prestado en cualquier tipo de vehiculo de servicio especial según el número de pasajeros ya que se pueden presentar limitaciones a la hora de contratar un servicio por un grupo de 2, 3 ó 4 personas que deseen realizar un tour por una ciudad teniendo que contratar una busetica de 10 pasajeros para transportar solo 3 ó 4.	NO ACEPTADA	Sobre esta observación que cuestiona el que el contrato para un grupo específico de usuarios solo pueda ser realizado por vehículos de más de 9 pasajeros cuando el traslado tenga origen y destino en un mismo municipio, es oportuno señalar que tal previsión responde al necesario equilibrio y condiciones igualitarias de competencia con actores de otras modalidades de transporte como lo es la de individual de pasajeros en vehículos taxi. De esta manera, se evita la superposición de usuarios de cada una de ellas y así garantizar equidad entre las mismas.
310	24/02/2021	Daniel Zamora Presidente José David Hernández Herrera	Exigir que la empresas sean propietarias del 10% de los vehículos de su capacidad operacional, sigue siendo inequitativo y violatorio al derecho a la igualdad, frente a los requisitos de las demás modalidades de transporte; donde al máximo se exige el 3%, porcentaje que puede ser de la empresa y/o de socios o accionistas. La intención de complementar la exigencia con leasing o renting es financieramente inviable, más aún con la restricción del tiempo de uso (16 años para escolar) y de la capacidad de pasajeros de los vehículos debido a distanciamiento obligatorio; lo que obligaría una tarifa excesivamente elevada para el usuario, padres de familia, hoy afectados igualmente por la Emergencia Sanitaria COVID-19. Las condiciones actuales del sector por efectos de la Emergencia sanitaria, al ser el sector más gravemente afectado, no es el más apropiado para realizar inversiones cuantiosas en un parque automotor nada rentable, totalmente inactivo y con una vida útil restringida.	NO ACEPTADA	Frente a esta observación, en primer lugar, es oportuno mencionar que no es posible eliminar totalmente el porcentaje mínimo de propiedad pues ello iría en contra de lo establecido en el artículo 22 de la Ley 336 de 1996 que establece que toda empresa del servicio público de transporte contará con la capacidad transportadora autorizada para atender la prestación de los servicios otorgados y con un porcentaje de su propiedad. Igualmente, la exigencia de un porcentaje mínimo de propiedad pretende atacar la informalidad y que las empresas no se conviertan en simples afiladoras de vehículos, sino que de verdad se involucren en la industria del transporte. El mencionado sistema afiliador que manejan las empresas de transporte público especial genera el incumplimiento de sus obligaciones de administrador y de conseguir contratos de transporte, por lo que los afiliados se ven avocados a realizar la gestión por su cuenta. Así las cosas, el porcentaje de equipos de propiedad de la empresa ayuda a que estas ejecuten políticas para el fortalecimiento empresarial, al hacer parte estos vehículos del patrimonio de la misma.

311	24/02/2021	Daniel Zamora Presidente José David Hernández Herrera	Las diferentes Certificaciones de calidad, NTC-ISO-9001 y NTC OHSAS18001 no son de obligatorio cumplimiento en la normatividad nacional sustancial del sector, y por el contrario, es a través de las diferentes reglamentaciones y política adoptada por el anterior gobierno que se han hecho exigibles para el transporte especial, como en el numeral anterior en una evidente desigualdad con las otras modalidades de transporte terrestre automotor a las cuales no se les hacen las mismas exigencias para su habilitación y mantenimiento de la misma; por lo que sugerimos hacer una revisión de su efectividad, beneficio y viabilidad en la actual crisis económica. Insistimos en las condiciones económicas actuales de las empresas, al punto de estar en liquidación y cierre cerca de un 10% de las empresas existentes hasta antes de la declaratoria de Emergencia Sanitaria	NO ACEPTADA	No se eliminará el requisito relativo a la obtención de certificaciones de calidad pues, teniendo en cuenta la naturaleza especial de este servicio público, se requiere su prestación en las mejores condiciones para los usuarios. Se trata de disposiciones que atienden al mejoramiento y la competitividad de la modalidad. Igualmente, es claro que quien desee ingresar a la modalidad aceptará las condiciones impuestas en la regulación pues esta propende por generar cada vez más formalidad en la misma. En adición, estos requisitos fomentan una eficiente gestión empresarial enfocada a procesos, clientes y colaboradores, los cuales sirven de guía para obtener altos niveles de calidad que se verá reflejada en un mejor servicio al cliente, como también en la disminución de los riesgos, accidentes y enfermedades que contribuya al mejoramiento de las condiciones laborales de los colaboradores y empleados. Tener en cuenta que el servicio ofrecido por las empresas de transporte especial no corresponde a un servicio básico, por tanto las exigencias son mayores que las demás modalidades. No obstante, se decidió aumentar a veinticuatro (24) meses el plazo adicional con el que contarán las empresas para cumplir con las certificaciones referidas las cuales propenden por el mejoramiento y la competitividad de la modalidad, pues se consideró un lapso razonable y proporcional y que atiende verdaderamente a los impactos reales causados por la pandemia.
312	24/02/2021	Daniel Zamora Presidente José David Hernández Herrera	El servicio especial en sus sub modalidades se presta a nivel municipal e inter municipal, según los conceptos de su creación como modo de transporte, razón por la cual no debe ser restringido a vehículos según su capacidad en las áreas de prestación del servicio. Sugerimos que con la información del Fuc de origen – destino se aplique a todos los vehículos de servicio especial, incluidos los de menos de 9 pasajeros, station wagon, doble cabina y automóviles, ya que lo contrario sería coartar la libre competencia, el libre acceso al servicio de transporte y coartar la igualdad. En igual sentido, limitar el tiempo de uso de los vehículos de transporte escolar a 16 años, para los vehículos matriculados después del 14 de marzo 2017; no corresponde al verdadero uso dado a estos vehículos, conlleva al encarecimiento del valor del servicio, es contrario al estudio técnico presentado al Ministerio de Transporte y vulnera el derecho al trabajo y de igualdad contemplado en la Constitución Nacional. En el pasado, la administración anterior justificó esta decisión en el ingreso a la modalidad de vehículos provenientes del servicio de transporte de pasajeros por carretera, hoy y desde la prohibición contemplada en el decreto 348 del 2015, los vehículos no tienen uso y recorrido que técnicamente justifique tal restricción.	NO ACEPTADA	La restricción de hacer el traslado con origen-destino dentro de un mismo municipio a menos de 9 pasajeros, tiene como objetivo evitar que la modalidad de transporte terrestre automotor especial genere conflictos con la modalidad de transporte terrestre automotor individual (taxi), debido a que ese tipo de servicio puede ser atendido por los últimos, quienes cuentan con radio de acción municipal, por su parte los vehículos de servicio especial cuentan con un radio de acción nacional, lo cual les permite atender servicios de transporte en diferentes partes del país, con lo cual no se vería afectada su productividad. Sobre esta observación de destaca que la seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y, tratándose de servicios que se prestan, en su mayoría, a menores de edad, tal previsión adquiere incluso más rigurosidad. Así, los vehículos que prestan el servicio escolar deben tener mayores exigencias y, para este caso, el condicionamiento del tiempo de uso de los mismos a 16 años resulta proporcional pues materializa algunos principios constitucionales prescritos en favor de la protección de los niños, niñas y adolescentes. Pese a lo anterior, se destaca que la medida de ampliación del tiempo de uso beneficiará a todos los vehículos de la modalidad, incluidos los del servicio escolar.
313	24/02/2021	Daniel Zamora Presidente José David Hernández Herrera	Completar la capacidad transportadora fijada autorizada de las empresas es una meta, no obstante exigir que esta sea únicamente por reposición, dificulta ostensiblemente cumplir con este requisito; por tanto se debe permitir el ingreso de unidades nuevas para los vehículos de propiedad de la empresa, sin que sea necesariamente una reposición. Esperamos que nuestra participación sea considerada y propicie la expedición de una norma dinámica, moderna y congruente con la realidad del transporte especial, que la gestión del Ministerio de Transporte no se eclipse con la adopción de medidas derogadas y de origen de la anterior administración y que esta sea la oportunidad para brindar un apoyo de recuperación a este Modo de Transporte.	NO ACEPTADA	En efecto, con el objetivo de permitir la dinamización en la operación de la modalidad, generar condiciones de igualdad, competitividad y contribuir en la renovación del parque automotor, el artículo 16 del proyecto de decreto ya prevé la derogatoria del artículo 2.2.1.6.14.5, del Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, que actualmente dispone la suspensión de ingreso de algunas tipologías vehiculares.
314	24/02/2021	JOSÉ CÁRDENAS	1.las empresas afiliadoras obligan al pago de la mal llamada cuota de administración o rodamiento sin cumplir con la obligación de generar trabajo para sus afiliados a los cuales argumentan como necesidad de capacidad transportadora para cumplir contratos que evidentemente no existen ya que no hay oferta laboral por parte de ellos que justifiquen dicho cobro. 2.Revisar el monto que cobran por las pólizas RCE y RCC que es considerablemente mayor al valor que las aseguradoras tienen establecidos. 3.permitir la contratación directa para evitar la intermediación de la empresa y de terceros que se quedan hasta con el 50% del valor de los escasos contratos por servicios prestados. 4.Eliminar otros cobros como "derechos de sección por cambio de propietario, cambio de empresa, tarjeta de operación etc.	NO ACEPTADA	El contrato de vinculación se rige por las normas del derecho privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación. Por lo anterior, frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos. Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, parágrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en

315	25/02/2021	Paula Cortes Calle Presidente Ejecutiva	Referente al artículo 1. Llama la atención que, no es claro a partir de cuando se entenderá con anterioridad a la emergencia sanitaria, por lo cual se solicita dar claridad o indicar las fechas de las matrículas de vehículos que ciben la medida ahí establecida. También consideramos que se especifique que sucede con los vehículos matriculados con posterioridad a la emergencia sanitaria.	NO ACEPTADA	Respecto de esta observación, el artículo del proyecto de decreto con ajustes prevé que serán cobijados con la medida de extensión de tiempo de uso los vehículos matriculados antes del 30 de mayo de 2020, fecha en que finalizó la primera vigencia de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud, es decir, cobijará a vehículos matriculados antes de esta fecha. Ahora bien, se consideró que solo podrán ser beneficiarios de esta medida aquellos vehículos sobre los cuales se afectó su expectativa normal de uso ante una situación irresistible e imprevisible como lo ha sido la pandemia, esto se soporta en la teoría jurídica de la fuerza mayor. De esta manera, los vehículos que fueron matriculados con posterioridad a la declaratoria de la referida emergencia deben asumir el riesgo derivado de esta acción pues conocían perfectamente la situación generada por la pandemia y el advenimiento de múltiples restricciones para proteger la salud pública, es decir, decidieron ingresar a la modalidad pese a la gravedad de la mencionada coyuntura.
316	25/02/2021	Paula Cortes Calle Presidente Ejecutiva	Respecto del artículo 11. De acuerdo a lo anterior resulta necesario que se corrija la expresión "cualquiera" ya que podría generarse confusión toda vez que, la emergencia sanitaria ha sido una, la cual fue declarada en todo el territorio nacional por el Ministerio de Salud mediante la resolución 385 del 12 de marzo de 2020 y que esta ha tenido tres prorrogas que han extendido la vigencia de esta medida, lo cual no significa que hayan sido declaradas varias emergencias sanitarias.	NO ACEPTADA	Frente a esta observación, la expresión "cualquiera" atiende a la incertidumbre generada por esta pandemia y por su impredecibilidad, por ello, si bien en cierto momento la emergencia sanitaria puede no ser prorrogada esta decisión puede cambiar ante las dinámicas de la misma. Por ello no se acoge la propuesta planteada.
317	25/02/2021	Veronica Bonilla Vergara	En el Decreto 431 de 2017, el cual modificó el Artículo 2.2.1.6.3.7 del Decreto 1079 de 2015. (Único del sector transporte). Empresa Nueva. Señala: "Entiéndase por empresa nueva la persona jurídica legalmente habilitada por el Ministerio de Transporte en esta modalidad" De acuerdo con la presente modificación, este Artículo señala: "Es la persona jurídica que solicita habilitación en la modalidad de transporte especial por primera vez" Queremos observar: ¿cuál es el objeto del cambio? En que radica, es decir el alcance de esta definición, ya que en el anterior podemos evidenciar que la empresa es nueva cuando obtiene la habilitación por parte del Ministerio de Transporte, es decir cuando ya se han evaluado los requisitos, condiciones y obligaciones exigidos para tal fin. Para la modificación que se sugiere en este proyecto, se considera nueva desde el momento de la solicitud de la habilitación, pero consideramos que se debe revisar detenidamente si expandir esta definición de empresa nueva desde una solicitud sería viable teniendo en cuenta que con presentar una solicitud no necesariamente se da cumplimiento a lo exigido y la misma norma recita que la empresa solicitante solo podrá prestar el servicio Público de Transporte automotor especial cuando el Ministerio de Transporte le otorgue la habilitación en esta modalidad.	NO ACEPTADA	Referente a esta observación, se destaca que lo que se pretende en el presente proyecto de decreto con el ajuste del artículo que define la empresa nueva es permitir la plena aplicación del artículo 7 de esta propuesta de reglamentación, el cual establece un requisito para que estas nuevas empresas, que soliciten habilitación con posterioridad a la entrada en vigencia de la norma propuesta deban, dentro de los cuatro (4) meses siguientes a la fecha de la ejecutoria del acto de habilitación, solicitar la fijación de capacidad transportadora y, que en caso de no hacerlo, opere una condición resolutoria tácita del mencionado acto de habilitación. Así, tal precisión resultó necesaria, en atención a que la definición vigente de empresa podría derivar en equívocos respecto de la aplicación de la previsión mencionada que únicamente propende por generar equilibrio y seriedad para la modalidad y evitar el escalamiento de fenómenos como empresas de papel que impiden la formalización del servicio. Igualmente, esta definición permite también dar alcance a los requisitos de habilitación que deberá cumplir si pretende prestar el servicio.
318	25/02/2021	Veronica Bonilla Vergara	Este Artículo 2.2.1.6.7.2 que a su vez fue modificado por el Decreto 431 de marzo de 2017, conforme al ajuste señalado en el proyecto del Decreto se establece un término de cuatro (4) meses siguientes a la fecha de ejecutoria de la resolución de habilitación para solicitar la fijación de la capacidad transportadora. Consideramos que es acertado establecer un término perentorio para que las empresas nuevas en su habilitación de Servicio Especial soliciten ante el Ministerio la fijación de su capacidad Transportadora, sin embargo, debido a que esta solicitud depende de los contratos de prestación de servicios que se suscriban, debe considerarse que precisamente a razón de la pandemia generada por el COVID -19 la afectación económica en los diferentes sectores ha dificultado la formalización de nuevos contratos, de tal forma que éste plazo para fijar capacidad debería ser mayor y ajustarlo de acuerdo a la oportunidad que se presente que es particular para cada empresa habilitada.	NO ACEPTADA	En consonancia con lo expuesto, la condición señalada en el artículo mencionado, que implicó el ajuste de la definición de empresa nueva, aplica solamente para aquellas empresas que se habiliten en la modalidad con posterioridad a la entrada en vigencia del decreto bajo estudio, esto con el propósito de generar seriedad y equilibrio con actores antiguos que se han visto fuertemente impactados por cuenta de la pandemia del Coronavirus COVID-19.

319	25/02/2021	Veronica Bonilla Vergara	<p>Aunque este punto no está incluido dentro de las medidas a modificar en el proyecto del nuevo Decreto liderado por el Ministerio de Transportes, queremos solicitar se estudie la posibilidad de eliminar dentro de las condiciones exigidas para incrementar la capacidad transportadora operacional de las empresas de servicio especial, Artículo 2.2.1.6.7.3. Incremento de la capacidad transportadora operacional. El ítem 1. Señalado en el decreto 431 de marzo de 2017 donde se requiere haber copado la totalidad de la capacidad transportadora autorizada a la empresa y el Parágrafo 2 del Artículo 2.2.1.6.7.4 Racionalización de la capacidad transportadora. Consignado en el Decreto 1079 de 2015, por el cual se establece un término de (6) meses para presentar una nueva solicitud de aumento de capacidad transportadora, contados a partir de la fecha de notificación del acto administrativo mediante el cual se ajustó la capacidad transportadora. Sobre este tema presentamos las siguientes consideraciones: Que no sea un requisito que la empresa haya copado toda su capacidad en los diferentes clases de vehículo autorizados, es decir quedar en cero (0) para pedir incremento ya que los contratos nuevos deben ajustarse a las necesidades del cliente y no siempre coinciden con el tipo de vehículo que se tiene disponible, debería poder pedirse capacidad de acuerdo a lo que requiera cada contrato, ya que al quedar en cero para pedir o ajustar capacidad (racionalizar) se están entregando unidades que se pueden necesitar en otros contratos que puedan suscribirse y se incrementan los trámites por ajuste y capacidad, considerando además que el Ministerio actúa como si se castigara a la empresa por tener un nuevo contrato con clase de vehículos diferente o del cual se haya agotado en la capacidad autorizada teniendo que esperar un plazo de seis (6) meses para presentar una nueva solicitud de aumento de capacidad, en ese tiempo ya el cliente se pierde por el tiempo de espera para la adquisición de los vehículos que es muy extensa. Dado el impacto financiero generado en el sector por el acelerado incremento de los casos de CORONAVIRUS, el estado debe buscar las estrategias que faciliten la prestación de los servicios contratados y establecer medidas que promuevan la consecución de los mismos.</p>	NO ACEPTADA	<p>La disposición relativa a que el incremento de la capacidad transportadora se solicitará por las empresas de transporte cuando el desarrollo de su actividad lo haga necesario tiene como propósito racionalizar la prestación del servicio y evitar la ocurrencia de situaciones complejas como la sobreoferta. Igualmente, esta disposición pretende que los vehículos sean utilizados y, de esta manera, maximizar los beneficios de la empresa, los propietarios y conductores de la modalidad en la medida en que se busca la sustentabilidad de la operación y que efectivamente encuentren su actividad rentable. De igual manera, se destaca que la normativa vigente prevé herramientas para la utilización de equipos de acuerdo con las necesidades de la empresa para gestionar ciertos contratos de manera ágil, como lo son los convenios de colaboración empresarial.</p>
320	25/02/2021	CLAUDIA COBO GUERRERO	<p>Los considerandos en que se basa la modificación están mas bien basados en la problemática generada por la emergencia del CORONAVIRUS (lo cual es válido y urgente atender); pero hay que tener en cuenta que la mayoría de los problemas vienen de mucha antes de la pandemia y que esta lo que hizo fue que se aumentara el problema ya existente y colapsara el sector. Creo que las modificaciones deben de evaluarse desde la óptica de los verdaderos problemas (obviamente teniendo en cuenta el ingrediente adicional del COVID).</p>	NO ACEPTADA	<p>En efecto, el proyecto de decreto bajo estudio pretende crear herramientas para mitigar de manera directa, inmediata y efectiva los impactos económicos negativos generados a los diferentes actores de la modalidad de transporte especial por cuenta de la pandemia del Coronavirus COVID-19; no obstante, como se puede observar también en la reglamentación propuesta, se han establecido diferentes herramientas que permiten en el largo plazo cambiar algunas dinámicas de la modalidad, lo cual redundará en su beneficio. Igualmente, las medidas adoptadas tuvieron en cuenta las propuestas y aspectos considerados por los diferentes actores de este servicio en las múltiples mesas de trabajo desarrolladas para esos efectos.</p>
321	25/02/2021	CLAUDIA COBO GUERRERO	<p>En las mesas en las que se discuten los temas no conozco que tanta representatividad tienen los dueños de los equipos, pues realmente estos son los grandes inversionistas en este sector del transporte; la norma exige que las empresas tengan al menos el 10% de los vehículos propios y esto sucede en la mayoría de las empresas y muchas tienen mas de ese 10% pero la mayoría busca solo cumplir con el 10% e incluso forzar a algunos propietarios con algún argumento a dejar sus vehículos a nombre de la empresa; esto lo digo con el ánimo de indicar que la verdadera inversión esta en el 90% de la Propiedad de los equipos que son los que tienen que sufrir los efectos de las normas que se establecen. Todos los tiempos perdidos en espera de las expediciones de las Tarjetas de Operación y otros los asumen los propietarios guardando sus equipos en espera que el Ministerio sea ágil (que no lo es) revisando y expidiendo las tarjetas de operación y la empresa sea ágil (que tampoco lo es, pero lo intenta y sobre todo porque hay normas que no tienen sentido y mas adelante las describo) radicando los documentos para las tarjetas de operación. Las Empresas en estos eventos sencillamente suspenden la operación de los vehículos que no cumplen y los reemplazan con otros dejando al propietario a la espera de que se termine un trámite donde el es impotente de poder influir en la agilización de dicho trámite. Es importante que el Gobierno conozca que los propietarios (los del 90%) son personas que en la mayoría dependen de ese vehículo o muchos son pensionados que tratan de mejorar sus ingresos.</p>	NO ACEPTADA	<p>Referente a esta observación, es claro que dentro de las mesas de trabajo desarrolladas para efectos de expedir la reglamentación bajo estudio, se buscó la verdadera representatividad de los diferentes actores de la modalidad de transporte especial, entre ellos, por supuesto, los propietarios, cuyo rol es reconocido como esencial. Ahora bien, frente a las observaciones realizadas entorno al funcionamiento del Ministerio de Transporte en punto de los diferentes trámites que se adelantan ante esta entidad y el presunto incumplimiento de algunas de las responsabilidades a cargo de las empresas de la modalidad, se destaca que la regulación es concebida para que sea cumplida, por ello se establece un marco normativo claro y equilibrado para esos efectos; así, cualquier distorsión al respecto escapa del ámbito regulatorio, que es el convocado a través de la elaboración del presente proyecto de decreto, y se refiere al control ejercido por las autoridades competentes en cuanto al cumplimiento de las empresas y el correcto ejercicio de la función administrativa. Igualmente, se destaca que ante los diferentes requerimientos de los actores del sector transporte, se adoptarán las medidas necesarias para que los distintos trámites que se adelanten ante las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte se atiendan y resuelvan de la manera más célere posible, de manera que contribuyan en la mitigación de los efectos adversos generados por la pandemia del Coronavirus COVID-19. Tener en cuenta que el proyecto de decreto incluye una disposición transitoria que permite que para la renovación de las tarjetas de operación cuya vigencia expire durante cualquier emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y</p>
322	25/02/2021	CLAUDIA COBO GUERRERO	<p>La forma como están redactadas las normas sobre capacidad transportadora parecen tener una buena intención, pero en la practica están escritas de tal forma que es imposible cumplirlas al pie de la letra: 3.1. La forma como la entidad reglamento para otorgar la capacidad transportadora cae en el dilema Universal (que fue primero el Huevo o la Gallina), para pedir Capacidad Transportadora hay que presentar contratos y para que den los contratos hay que tener capacidad transportadora. 3.2. Bajo la premisa anterior todas las capacidades transportadoras que se asignan están amparadas en contratos en ejecución, lo que indica que no existe capacidad disponible para un nuevo contrato; lo que pasa es que en la practica muchas entidades se limitan a pedir solo la habilitación y no piden la capacidad y si la piden desconocen la norma y solo es un simple formalismo y por ello se llega a la firma del contrato, pero la intención de la norma es que ninguna empresa opere si no tiene capacidad suficiente. Las capacidades que se otorgan en la forma como esta diseñada la norma perderían su vigencia al terminarse el contrato (en el caso de las entidades públicas la mayoría de los contratos se vencen en los Diciembre 31) es decir que en Enero 1 la mayoría de las Capacidades Transportadores no tienen sustento bajo lo que pretende la norma, pero igual estas capacidades se siguen presentando (no estoy pidiendo que se cancelen todas las capacidades que no tengan contrato, estoy tratando de que se entienda que la norma no cumple lo que en el fondo busca). 3.3. Se define que existe una Capacidad Global y otra Operacional pero la norma no es clara en el tema de la Capacidad Global; pareciera que esta capacidad Global es el colchón para ajustar la operacional y poder operar, pero en la practica no es así, la capacidad Global no está bien reglamentada y solo se expide una sola vez no permite modificaciones o la norma no es claro en ello. Es tan poco importante durante el desarrollo de las labores del Ministerio que esta capacidad Global no la citan para nada básicamente la Capacidad se vuelve una sola y dependiendo de las solicitudes esta es ajustada. La Capacidad Global solo se tiene en cuenta al momento de ingresar vehículos nuevos pues acá también la</p>	NO ACEPTADA	<p>En primer lugar, se destaca que el presente proyecto de decreto pretende establecer medidas que permitan hacer frente de manera inmediata y efectiva a los efectos económicos negativos generados por la pandemia del Coronavirus COVID-19 a los diversos actores de la modalidad de transporte especial, de tal manera que aspectos como el cuestionado en esta observación, si bien se comprende su utilidad e importancia para el funcionamiento de la misma, escapan de la finalidad principal de la propuesta de reglamentación. Ahora bien, efectivamente, con el fin de permitir la dinamización en la operación de la modalidad, generar condiciones de igualdad, competitividad y contribuir en la renovación del parque automotor, el artículo 16 del proyecto de decreto prevé la derogatoria del artículo 2.2.1.6.14.5. del Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, que actualmente dispone la suspensión de ingreso de algunas tipologías vehiculares.</p>

323	25/02/2021	CLAUDIA COBO GUERRERO	<p>El objeto de esta actividad es amarrar las capacidades a los contratos de las empresas, pero esto va en contravía de la realidad comercial del país; pues esta actividad de incremento por parte del Ministerio es Lenta, injusta y sesgada a las interpretaciones que los Directores de Turno hagan de la norma; mientras con los contratos son dinámicos y de ejecución inmediata. Los contratos se firman para que entren en ejecución de inmediato (al otro día); se pueden firmar por 15 días o por 2 años; pueden pedir 1 vehículo o 200 vehículos; es absurdo pensar en cumplir la normatividad como se pretende, si LA PRACTICA COMERCIAL HABITUAL de cómo se consiguen los contratos no es cumplible por lo que persigue la norma. Para fijar la capacidad Transportadora el Ministerio solicite el Concepto Favorable de sustentabilidad financiera a la Superintendencia de Transportes, uno se pregunta: - Esto no es un trámite que va en contravía de la intención del gobierno de reducir los trámites (creo que hay una ley antitrámites). - Esto no es un Obstáculo que va en contravía de ser ágil y dinámico para poder otorgar Capacidades Transportadoras con la velocidad que la Practica Comercial (Mercado) requiere. - Si vale la pena esta consulta que estoy casi seguro todas han pasado y las que han devuelto son por errores de forma mas que de fondo, valdrá la pena tener que hacer esta consulta cuando la situación financiera se puede validar con documentos firmados por el representante Legal, el Contador, El Revisor, La declaración de Renta. Para fijar Capacidad Transportadora el Ministerio solicita los contratos, y hasta allí está bien, pero quiere ir más allá y pretende delinear los contratos que están regidos por Normas Superiores de Practica Comercial y quiere que tengan artículos que el Director Territorial interprete debe tener para otorgar la Capacidad Transportadora y pide que estos contratos sean modificados a través de OTROSIES, pero se le olvida que con quienes firman las Empresas de Transporte son con Empresas que tiene su cuerpo Jurídico establecido y que entrar a modificar los CONTRATOS es un proceso largo, dispendioso y molesto, que en ocasiones lleva a que cambien de transportador por uno que no tenga que pedir esta modificación (es decir que tenga la Capacidad).</p>	NO ACEPTADA	<p>1. Respecto de esta observación, se destaca que el concepto de sustentabilidad financiera para la fijación e incremento de la capacidad transportadora de las empresas de la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor especial continuará siendo realizado por la Superintendencia de Transportes, esto en la medida en que esta entidad cuenta con los recursos humanos, técnicos y financieros idóneos para ello; así, por ejemplo, deben resaltarse las herramientas implementadas por esta entidad recientemente para agilizar este procedimiento. De igual manera, el propósito del presente proyecto de decreto es generar medidas de alivio para los diferentes actores de la modalidad con ocasión de la pandemia del Coronavirus y se observa que la propuesta planteada no tiene esa naturaleza.</p> <p>2. En cuanto a la obligación de reporte de contratos a la DIAN, se informa que el Ministerio ya se encuentra adelantando los procesos para que a través del sistema RUNT se implemente la expedición del FUEC electrónico, plataforma a la cual tendrá acceso la DIAN para dar cumplimiento al reporte señalado en el artículo observado. Esto con la finalidad de mejorar la prestación del servicio a usuarios y empresarios, contribuir con la modernización del sector transporte, favorecer a la mayor organización y promover la seguridad y confiabilidad de la información, en el servicio público de transporte terrestre automotor especial.</p>
324	25/02/2021	CLAUDIA COBO GUERRERO	<p>La redacción de las normas sobre convenios de colaboración empresarial es escasa y pobre frente a la intención de la norma, pues, aunque la intención es la colaboración con restricciones esto en la práctica no se da: 5.1. Los convenios se firman para sustenten en algunos casos la exigencia de clientes que se han leído la norma y saben de esta exigencia y pretenden ser respetuosos de las normas. 5.2. Los convenios se firman a solicitud del propietario del equipo (me refiero al grupo integrante del 90%) cuando este "consigue un contrato" que la empresa no le ofrece para poder trabajar, pero gracias a Dios el estado no tiene control sobre esto y se puede trabajar bajo esta modalidad, porque en el evento que el estado tenga control sobre su exigencia los propietarios no tendrían como trabajar, pues las empresas lo copiarían con sus contratos o en las Uniones Temporales que efectúen (es importante tener en cuenta que las empresas (muchísimas) que se dedican a afiliar carros no tienen contratos SUFICIENTES para ofrecer a sus afiliados. 5.3.El establecer un porcentaje para los convenios pareciera mas bien el resultado de una negociación entre las partes (gremios-ministerio) que a un estudio técnico basado en la realidad del mercado; pues de serlo así lo mas seguro es que no se establecería una cifra pues los vehículos con el solo hecho de tener una Tarjeta de Operación a nivel Nacional debería poder prestar sus servicios con otro tipo de restricciones mas operativas y de seguridad que Comerciales. El art. 3 Parágrafo 3 aumenta los convenios al 40% 5.4.REPORTES A LA SUPERINTENDENCIA Y MINISTERIO No queda claro si la exigencia de reportar los Convenios sigue vigente y mucho menos para que sirve este reporte, pues la reglamentación del porcentaje frente a las practicas comerciales son imposibles de cumplir</p>	NO ACEPTADA	<p>Frente a esta observación, se precisa que no se considera oportuno liberalizar el porcentaje máximo de vehículos objeto de convenios de colaboración empresarial para el transportador contractual pues se permite que algunas empresas no utilicen su capacidad transportadora y todos los contratos que obtengan los atiendan con vehículos en convenio y no con vehículos propios o vinculados, desincentiva a las empresas en la adquisición de parque automotor propio y en la vinculación de vehículos, puede afectar la oferta de vehículos de la modalidad, la mayoría de las empresas preferirán tercerizar la prestación del servicio con otras empresas para evitar costear cargas laborales, operacionales y de mantenimiento de equipos, teniendo en cuenta que quien asume estas cargas es quien presta el servicio (transportador de hecho) y se incentiva el modelo afiliador de las empresas quienes no ejecutarían la actividad transportadora ni gestionarían contratos para sus vinculados. Igualmente, es oportuno destacar que la norma vigente contenida en el parágrafo 2 del artículo 2.2.1.6.3.4. del Decreto 1079 de 2015 ya prevé el reporte de los convenios de colaboración empresarial a través de un sistema de información que, por supuesto, propenderá por facilitar y agilizar la labor de las empresas; no obstante, como bien lo indica también la disposición vigente, mientras se implemente el mencionado sistema los convenios deberán entregados en copia al Ministerio de Transporte y a la Superintendencia de Transportes, esto para facilitar su labor de control mientras se realiza el desarrollo respectivo.</p>
325	25/02/2021	CLAUDIA COBO GUERRERO	<p>Los propietarios que pertenecemos al grupo del 90% nos vemos altamente afectados por esta labor de las Direcciones Territoriales: 6.1.Normalmente se nos vencen las tarjetas cada 2 años y asumimos que las Empresas están en el trámite de obtener las nuevas tarjetas, pero si estas no salen a tiempo SOMOS LOS PROPIETARIOS quienes tenemos que PARAR NUESTROS EQUIPOS mientras la empresa logra obtener este documento, pero la Empresa no para, utiliza otros vehículos que tienen tarjeta de operación obtenidas días atrás con contratos que los más seguro ya se vencieron pero que estaban vigentes para el momento en que le renovaron las tarjetas a esos vehículos, o, traen vehículos de otras empresas (con convenio o sin convenio, esto es una figura secundaria lo importante es que ese vehículo tenga FUEC cuando opere) y nosotros seguimos esperando pacientemente (he visto casos de más de un año): o Esta espera es porque la empresa no tiene contratos para justificar estas tarjetas, AUNQUE TIENE CAPACIDAD TRANSPORTADORA AUTORIZADA o Los contratos aportados no cumplen con las directrices de la DIRECCION TERRITORIAL y el cliente no se siente obligado a firmar OTROSIES, y la empresa no tiene más contratos para justificar estas nuevas tarjetas de operación, o Es porque teniendo todo en orden la Dirección Territorial se toma los tiempos que la ley le permite (o mucho más argumentando tener represamiento de trabajo) y entre el periodo en que se radica la solicitud y el funcionario revisa hay documentos que se vencen y las correcciones toman tiempo. 6.2.Qué culpa tenemos los propietarios del 90% del parque automotor que la norma como esta diseñada no nos da Garantías para ejercer nuestro trabajo y quedamos en manos de tramites a veces absurdos o innecesarios, pero al final del todo nos TOCA PARAR NUESTROS VEHICULOS. Los que trabajan con el sector publico que normalmente en condiciones normales sus labores inician regularmente en Abril hasta diciembre (por temas de contratación estatal que no entiendo), y tienen que esperar de 2 a 4 meses la entrega de la tarjeta vienen a trabajar en el año alrededor de 6 meses. Los propietarios insumientes del 90% no tienen, según a informador.</p> <p>No sé qué tan técnica es esta cifra, pero es de las pocas exigencias de la norma coherente con las necesidades del mercado y por lo menos obliga a las empresas a tener vehículos y conocer de primera mano sus costos y problemas. El art. 6 que modifica el art. 2.2.1.6.7.1. Parágrafo 1: "Las empresas deberán acreditar como el 10% del total de vehículos de Capacidad Operacional"</p>	NO ACEPTADA	<p>Como se indicó, el presente proyecto de decreto pretende generar medidas de alivio para los diferentes actores de la modalidad de transporte especial ante los impactos derivados de la pandemia, entre ellos, por supuesto, los propietarios, por ello, se incluyó una disposición transitoria que permite que para la renovación de las tarjetas de operación cuya vigencia expire durante cualquier emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, no será necesaria la presentación de la copia de los contratos de prestación de servicios de transporte especial que se ejecutarán, esto permitirá dinamizar y otorgar agilidad a la prestación del servicio y maximizar los beneficios para sus actores. Ahora bien, en lo demás, como también ya ha sido señalado, la regulación es concebida para que sea cumplida, por ello se establece un marco normativo claro y equilibrado para esos efectos; así, cualquier distorsión al respecto escapa del ámbito regulatorio, que es el convocado a través de la elaboración del presente proyecto de decreto, y se refiere al control ejercido por las autoridades competentes en cuanto al cumplimiento de las empresas y el correcto ejercicio de la función administrativa. Por último, se destaca que ante los diferentes requerimientos de los actores del sector transporte, se adoptarán las medidas necesarias para que los distintos trámites que se adelanten ante las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte se atiendan y resuelvan de la manera más celeré posible, de manera que contribuyan en la mitigación de los efectos adversos generados por la pandemia del Coronavirus COVID-19.</p>
326	25/02/2021	CLAUDIA COBO GUERRERO		NO ACEPTADA	<p>No se realiza puntualmente una observación, se está de acuerdo con una disposición del decreto.</p>

327	25/02/2021	CLAUDIA COBO GUERRERO	No entiendo y me disculpan si estoy equivocado, pero hay empresas que pueden matricular vehículos nuevos y otras no; a mi juicio esta es una practica discriminatoria pues la razón de ser de los vehículos nuevos es la misma para todas las empresas y el hecho de que existan empresas que puedan hacerlo va en contra de los Principios de Igualdad y Libre Competencia. Esto es una imperfección del modelo que debería ser corregido si se esta modificando.	NO ACEPTADA	En efecto, con el objetivo de permitir la dinamización en la operación de la modalidad, generar condiciones de igualdad, competitividad y contribuir en la renovación del parque automotor, el artículo 16 del proyecto de decreto ya prevé la derogatoria del artículo 2.2.1.6.14.5. del Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, que actualmente dispone la suspensión de ingreso de algunas tipologías vehiculares.
328	25/02/2021	CLAUDIA COBO GUERRERO	Art. 5 Parágrafo transitorio: No existe la norma técnica NTC-OHSAS-45001, existe la OHSAS 18001 y la ISO 45001 y de pronto la intención de este parágrafo es aclarar la transición de la OHSAS 18001 a la ISO 45001; es importante aclarar que este cambio está generando confusión y algunos clientes están pidiendo tener certificación de la ISO 45001 cuando la OHSAS 18001 estará vigente hasta septiembre de 2021, es importante aprovechar esta modificación para prever esta transición en debida forma.	ACEPTADA	De acuerdo, se realizará el ajuste señalado especificando la correcta denominación de la norma técnica del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo en los artículos que se refieren a las mismas.
329	25/02/2021	CLAUDIA COBO GUERRERO	Suspender la expedición de la modificación del 1079 hasta que el Ministerio evalúe mas a fondo los verdaderos problemas del sector y genere una VERDADERA propuesta de solución al FONDO de los problemas. Para esto el Ministerio podría hacer un trabajo buscando a través de encuestas o de cualquier otra forma identificar las verdaderas necesidades frente a la norma de los pequeños propietarios.	NO ACEPTADA	Frente a esta observación, se destaca que el proyecto de decreto establece medidas importantes que permitirán mitigar los efectos negativos generados a los diferentes actores de la modalidad de transporte especial por cuenta de la pandemia del Coronavirus; por esta razón, y de acuerdo también con lo trabajado en las diferentes mesas de trabajo que concluyeron en la presente propuesta de reglamentación, se considera oportuna y conveniente la expedición de la misma pues permitirá generar diversos beneficios inmediatos.
330	25/02/2021	CLAUDIA COBO GUERRERO	Los cambios que trae el proyecto de reforma de la norma (me refiero a un documento que conocí publicado por ACOLTES), no necesitaban demorarse tanto para efectuarlos pues a mi juicio eran URGENTES y el Ministerio mediante decreto pues no cambiaban normas de fondo pudo haber actuado (creería yo) y no esperar bajo el argumento de modificar una norma que no funciona en debida forma.	NO ACEPTADA	Esta observación, que cuestiona el actuar del Ministerio en el proceso de expedición de la norma, no puede ser atendida, pues hace referencia a reparos de lo sucedido en el pasado. Igualmente, se destaca que la vocación de la propuesta de reglamentación es generar medidas que de manera inmediata y efectiva permitirán mitigar el impacto generado por la pandemia a los diversos actores de la modalidad de transporte especial. Por último, es oportuno señalar que la expedición de decretos tiene que surtir diferentes procesos previos a su expedición señalados en el Decreto 1081 de 2015 "Por medio del cual se expide el Decreto Reglamentario Único del Sector Presidencia de la República." y su Anexo No. 1 – Manual para la elaboración de textos normativos. Por tanto, no es posible expedir este tipo de actos administrativos en forma inmediata y para el cumplimiento de todas las etapas se debe realizar en un termino que incluye varios meses.

331	25/02/2021	CLAUDIA COBO GUERRERO	<p>Los Temas que la reforma esta modificando y mi juicio se pueden hacer de forma inmediata son ENTRE OTROS: 3.1.AMPLIACION DE LA TARJETA DE OPERACION Artículo 11°. Adiciónese un párrafo transitorio al artículo 2.2.1.6.9.2. del Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, el cual quedará así: "Parágrafo transitorio. Para la renovación de las tarjetas de operación cuya vigencia expire durante cualquier emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, adicionalmente, se exceptiona la presentación de la copia de los contratos de prestación de servicios de transporte especial señalados en el numeral 12 del artículo 2.2.1.6.9.5 del presente decreto. No obstante, los referidos contratos deberán ser presentados ante la Dirección Territorial respectiva dentro de los seis (6) meses siguientes a la renovación de la tarjeta de operación." 3.2.AMPLIACION DEL PLAZO PARA QUE LOS VEHICULOS SALGAN DE CIRCULACION "Parágrafo 2". Los vehículos matriculados con anterioridad a la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social mediante Resolución 385 del 12 de marzo de 2020, como consecuencia de la pandemia ocasionada por el Coronavirus COVID-19, contarán con un tiempo de uso de tres (3) años adicional al establecido en el presente artículo. La presente disposición no aplicará para los vehículos que debían ser desintegrados con anterioridad a la declaratoria de la referida emergencia." 3.3.TRANSICION DE LA OHSAS 18001 A LA ISO 45001 Además, que quedo mal redactado en el art. 5, esto cambio no necesitaba una reforma profunda, pues el análisis de fondo es si es legal o no este tipo de exigencia.</p>	NO ACEPTADA	<p>En efecto, las medidas señaladas generarán importantes beneficios a los diferentes actores de la modalidad de transporte especial, incluidos, por supuesto, los propietarios, ante los impactos de la pandemia. No obstante, también se considera que las demás disposiciones de la propuesta de reglamentación generarán importantes alivios para los mismos, además que se trata de medidas solicitadas de manera reiterada, cuyo único propósito es maximizar los beneficios de todos los grupos que se desempeñan en esta modalidad de transporte. Por último, como ya se indicó, se realizará el respectivo ajuste frente a la norma técnica del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud Ocupacional.</p>
332	25/02/2021	YURY CARRILLO ROJAS	<p>De acuerdo con la modificación del Artículo 2.2.1.6.2.2. Parágrafo 2. Donde los vehículos matriculados antes de la emergencia sanitaria por COVID-19, contarán con un tiempo de uso de (3) años adicional a lo establecido. Para una reactivación económica beneficiosa para los actores principales en la dinámica de la Prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial sugiero que el tiempo adicional debería ser de cuatro (4) años ya que la pandemia aún no termina y la vacunación está iniciando su proceso y no sabemos si el Ministerio de Salud deba hacer otra prórroga para evitar la propagación de contagio.</p>	ACEPTADA	<p>Sobre este punto, acogiendo su propuesta, es pertinente destacar se decidió ampliar a cuatro (4) años el tiempo de uso a los vehículos de la modalidad de transporte especial, medida que fue adoptada, en primer lugar, teniendo en consideración algunas experiencias internacionales.</p> <p>A lo anterior, se suma que la medida de extensión del tiempo de uso por cuatro (4) años a los vehículos de la modalidad fue acogida teniendo en cuenta un criterio razonable, esto es, en primer lugar, que durante al menos dos (2) años el vehículo no se usará, al menos, en condiciones normales y, en segundo lugar, que se debe otorgar adicionalmente dos (2) años para la reactivación económica la cual ya se está dando de manera exponencial en la medida en que muchos sectores de los que depende el transporte especial están retornando gradualmente operaciones como lo es el sector educativo y turístico.</p> <p>Igualmente, es importante tener en cuenta que para la adopción de las medidas transitorias en el proyecto de decreto con el propósito de ayudar a la modalidad de transporte especial con ocasión del impacto negativo de la pandemia del Coronavirus COVID-19 se verificó que estas respondieran a los efectos verdaderamente causados a los actores del transporte especial por cuenta de esa coyuntura sin precedentes y que no afectarían de manera desproporcionada el principio de seguridad el cual es prioridad del sector.</p>
333	25/02/2021	YURY CARRILLO ROJAS	<p>Artículo 5 Parágrafo Transitorio Certificados de Calidad. Las empresas habilitadas que durante el término que dure cualquier emergencia sanitaria en ocasión a la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19. Se les venza el término de la implementación y obtención de los certificados en el sistema de Gestión de Calidad. Se les concederá un plazo adicional de dieciocho (18) meses contados a partir de la fecha que se hizo exigible el cumplimiento de cada uno de estos requisitos. La sugerencia es otorgar al menos un plazo de dos(2) años para la implementación y obtención de los certificados en el Sistema de Gestión de Calidad ya que estamos en proceso de reactivación y sujetos a las disposiciones de prórroga o reactivación total del servicio para un óptimo desempeño de los mismos por lo tanto no sabemos si continuamos como el año inmediatamente anterior.</p>	ACEPTADA	<p>En consideración a lo indicado en su observación se decidió aumentar a veinticuatro (24) meses el plazo adicional con el que contarán las empresas para cumplir con las certificaciones referidas las cuales propenden por el mejoramiento y la competitividad de la modalidad, pues se consideró un lapso razonable y proporcional y que atiende verdaderamente a los impactos reales causados por la pandemia.</p>
334	25/02/2021	Henry Ussa Gerente	<p>ARTICULO 2.2.1.6.3.2 Contratos de transporte. 4. Contrato para un grupo de usuarios (transporte a particulares) Permitir que los vehículos de menos de 9 pasajeros puedan transportar a particulares y lo necesitamos ahora que las mayoría de empresas trabajan desde casa y no solicitan servicio de transporte. Muy importante para reactivar el sector, sería un gran salvavidas.</p>	NO ACEPTADA	<p>Sobre esta observación que cuestiona el que el contrato para un grupo específico de usuarios solo pueda ser realizado por vehículos de más de 9 pasajeros cuando el traslado tenga origen y destino en un mismo municipio, es oportuno señalar que tal previsión responde al necesario equilibrio y condiciones igualitarias de competencia con actores de otras modalidades de transporte como lo es la de individual de pasajeros en vehículos taxi. De esta manera, se evita la superposición de usuarios de cada una de ellas y así garantizar equidad entre las mismas.</p>

335	25/02/2021	Henry Ussa Gerente	ARTICULO 2.2.1.6.7.1. Capacidad transportadora. En el párrafo donde indica el porcentaje de vehículos a nombre de la empresa el cual no hay equidad ya que a la única modalidad de transporte que le exigen este requisito es al servicio especial con los porcentajes establecidos. Para el tema de las cooperativas en el decreto 174 se aceptaba que los propietarios de los carros de los asociados cumplieran con esa norma, toda vez que al final en las cooperativas los asociados son los dueños de la misma.	NO ACEPTADA	Sobre el primero de los puntos, es oportuno señalar que, en efecto, en otras modalidades de transporte el porcentaje mínimo de propiedad es inferior pero ello no implica la operancia automática de un derecho a la igualdad sin considerar las condiciones especiales de cada modalidad de transporte terrestre automotor. Con esta medida se pretende atacar la informalidad y que las empresas no se conviertan en simples afiliadoras de vehículos, sino que de verdad se involucren en la industria del transporte. El mencionado sistema afiliador que manejan las empresas de transporte público especial genera el incumplimiento de sus obligaciones de administrador y de conseguir contratos de transporte, por lo que los afiliados se ven avocados a realizar la gestión por su cuenta. Así las cosas, el porcentaje de equipos de propiedad de la empresa ayuda a que estas ejecuten políticas para el fortalecimiento empresarial, al hacer parte estos vehículos del patrimonio de la misma. No obstante, se adoptaron otras medidas para reducir esta carga y facilitar a las empresas acreditar este porcentaje, como la posibilidad de acreditar el porcentaje mínimo de propiedad con vehículos adquiridos mediante el mecanismo de leasing financiero u operativo, lo cual constituye un beneficio no contemplado en la normativa vigente. En igual sentido, es oportuno mencionar que que el porcentaje mínimo de propiedad pueda ser acreditado con vehículos de propiedad de los socios pues ello iría en contra de lo establecido en el artículo 22 de la Ley 336 de 1996 que establece que toda empresa del servicio público de transporte contará con la capacidad transportadora autorizada para atender la prestación de los servicios otorgados;
336	25/02/2021	Henry Ussa Gerente	ARTICULO 2.2.1.6.15.4. Cambio de servicio. Si llegaran a abrir nuevamente esta puerta, para ayudar a las empresas exigirles a quienes hagan cambio de servicio estar a paz y salvo con la misma, ya que los deudores se aprovechan de la opción y se van debiéndole dinero a las empresas, dejando un gran hueco financiero y además perdiendo la capacidad transportadora.	NO ACEPTADA	En efecto, el artículo 15 del proyecto de decreto prevé una transitoriedad que posibilita a los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial clase automóvil, campero o camioneta de no más de (9) nueve pasajeros, incluido el conductor, podrán ser cambiados al servicio particular sin importar su año modelo. No obstante, no es posible que en la reglamentación se exija para la desvinculación la existencia de un paz y salvo, pues ello implicaría una intromisión en los desacuerdos frente al contenido obligacional de los contratos; al respecto, se tiene como antecedente que el Consejo de Estado, mediante sentencia del 22 de septiembre de 2011, determinó que la solicitud de desvinculación tiene un carácter eminentemente administrativo que tiene que ver con el control de la capacidad transportadora que por mandato legal debe asignarse a cada empresa para la correcta prestación del servicio, por lo tanto, situaciones que no tienen el carácter administrativo mencionado quedan por fuera de la órbita de la autoridad de transporte.
337	25/02/2021	Henry Ussa Gerente	En el tema del seguro obligatorio, no es coherente que un automóvil de 4 pasajeros pague lo mismo que una camioneta de hasta 9 pasajeros, no se ve equidad en la tarifa.	NO ACEPTADA	Esta no es una medida que pueda tomarse en el presente proyecto de decreto, teniendo en cuenta que es una previsión que no puede ser adoptada en el marco de sus competencias por el Ministerio de Transporte. Se debe recordar que la reglamentación en este aspecto se encuentra autorizada en virtud del artículo 994 del Código de Comercio y esta no puede exceder los aspectos allí contemplados. Al respecto, la actualización de las tarifas del SOAT, por virtud de lo establecido en el Estatuto Orgánico del Sistema Financiero, es de competencia de la Superintendencia Financiera de Colombia.
338	25/02/2021	WILLIAM TRIANA MORENO	Me sea informado si el articulado del numeral primero, se encuentra en el presente proyecto y si esta previsto la posibilidad que todo tipo de vehículo de las características descritas en el mismo pueda efectuar su cambio a particular sin distinción de modelo, en el entendido que para el uso personal es mas beneficioso y mas aun en el mercado, de otra parte es mas exigente y costoso el servicio público, lo que en esta época de crisis perjudica mas la economía del propietario. O aclarando lo manifestado en el comunicado del ministerio el cual reza: "Además, se permitirá nuevamente la figura del cambio de servicio, la cual fue redefinida de forma tal que les permita a los vehículos de más de 5 años de antigüedad en el servicio adelantar este trámite para generar un equilibrio entre los vehículos que ingresan nuevos a la modalidad y los que se retiran por cambio de servicio. Así se evitará la sobreoferta en la prestación del mismo, renovando el parque automotor y la edad de los equipos. Igualmente, será una opción para la salida a los vehículos que no desean continuar en la modalidad y ayudará a aliviar las cargas económicas del sector, posibilitando la recuperación parcial de la inversión."	NO ACEPTADA	En efecto, el artículo 15 del proyecto de decreto prevé una transitoriedad que posibilita a los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial clase automóvil, campero o camioneta de no más de (9) nueve pasajeros, incluido el conductor, podrán ser cambiados al servicio particular sin importar su año modelo.

339	25/02/2021	WILLIAM TRIANA MORENO	Se tenga en consideración que frente a esta crisis son mas beneficiados los vehículos nuevos y recientemente matriculados en el Transporte de servicio Especial, generando mayor demanda en esta actividad, mientras los vehículos de modelos viejos ya no son casi tenidos en cuenta para ser contratados y tenerlos en el transporte publico por lo cual se eleva esta solicitud con el fin de contar con la posibilidad de pasarlo al particular que va a generar grandes beneficios y mejores posibilidades en demanda comercial.	NO ACEPTADA	Frente a esta observación, se indica que se decidió modificar la regla general de cambio de servicio a particular con el propósito principal de generar seriedad en la modalidad, de esta manera, se pretende que quienes deseen ingresar sus vehículos al transporte especial conozcan muy bien las dinámicas del mismo. Igualmente, con esta redefinición se permite que vehículos de mayor antigüedad en el servicio adelanten este trámite para generar un equilibrio entre los vehículos que ingresan nuevos a la modalidad y los que se retiran por cambio de servicio, evitando así la sobreoferta en la prestación del mismo, renovando el parque automotor y la edad de los equipos. Igualmente, es una opción para la salida a los vehículos que no desean continuar en la modalidad, ayuda a aliviar las cargas económicas del sector y posibilita la recuperación parcial de la inversión. Así, el término de permanencia mínima de 5 años en la modalidad se considera razonable y proporcional para que se pueda efectuar ese cambio de servicio, de tal manera que no se acoge la propuesta solicitada.
340	25/02/2021	WILLIAM TRIANA MORENO	Que en la actualidad son muchas las personas y propietarios que tienen sus vehículos inactivos y la gran mayoría con documentos vencidos por la falta de recursos para trabajar en forma reglamentaria debido a la parálisis en el sector y que no se refleja mejora en forma rápida de esta situación, con lo cual no se ha contado para asumir la responsabilidad de seguros, revisión técnico mecánica, revisión periódica ni mucho menos la extensa responsabilidad con la empresa en donde están afiliados los mismo buscando como único recurso poder contar con la posibilidad de obtener el cambio de servicio para lograr la venta u otro negocio diferente al cual se destino dicho parque automotor	NO ACEPTADA	Se realizan manifestaciones acerca de las problemáticas de los actores de la modalidad por cuenta de la pandemia pero no se realiza ninguna observación para considerar. No obstante, se destaca que precisamente el objeto del proyecto de decreto en comento es generar medidas que alivien a los diferentes actores de la modalidad de transporte especial ante los impactos generados por la pandemia del Coronavirus COVID-19, se destacan herramientas como la extensión del tiempo de uso de lo vehículos, la posibilidad de realizar el cambio al servicio particular, renovar la tarjeta de operación sin tener que cumplir todos los requisitos exigidos en la normativa vigente, entre otros.
341	25/02/2021	WILLIAM TRIANA MORENO	Se tenga en cuenta lo anunciado por el Ministerio de Transporte "modificará el decreto, que regula el servicio público de transporte terrestre automotor especial, para facilitar una reactivación económica segura que beneficie a todos los actores del sector.", claramente esta determinado que es para beneficio de todos	NO ACEPTADA	Se realizan algunas manifestaciones frente a la labor adelantada por el Ministerio de Transporte a través del proyecto de decreto bajo estudio, pero no se realiza ninguna observación para considerar.
342	25/02/2021	William Andrade	Contempla el proyecto de decreto que el Ministerio solicitará a la Supertransporte concepto favorable de sustentabilidad financiera y copia de los respectivos contratos de transporte de pasajeros de servicio especial. No comparto que como condición para la fijación o incremento de la capacidad transportadora se traslade a la Supertransporte, que tiene funciones de vigilancia y control al cumplimiento de las normas de transporte, una actividad de carácter administrativo como esta clase de trámite. ¿Por qué acudir a otra entidad cuando el Ministerio tiene esta competencia y puede realizar este análisis? Veamos. ¿Qué es la sustentabilidad financiera? Se tiene sustentabilidad financiera cuando una empresa dispone de recursos que permiten aprovechar las oportunidades (los contratos) y actuar manteniendo el ritmo de las operaciones a pesar de las circunstancias adversas o inesperadas. Los índices financieros, entre ellos, el de liquidez (capacidad que tiene ésta para hacer frente a sus obligaciones a corto plazo. El índice es: activo corriente / pasivo corriente) y el de solvencia (capacidad de una empresa para cumplir todas sus obligaciones sin importar su plazo. El índice es: activo total / pasivo total) son los más representativos. Estos datos son tomados del balance y la operación es una simple fracción. ¿Será que el Ministerio de transporte no es capaz de realizar este análisis? La Supertransporte lo que ha venido haciendo es una simple verificación del patrimonio líquido de las empresas de transporte para los casos de incremento de la capacidad transportadora y el capital pagado, en el caso de fijaciones de capacidad transportadora, respecto de los montos contemplados en los artículos 13 y 14 del artículo 2.2.1.6.4.1. del Decreto 1079 de 2015, procedimiento que puede perfectamente hacer las diferentes territoriales del Ministerio de transporte. De hecho, dentro de los primeros cuatro meses del año las empresas habilitadas en la modalidad del servicio especial remiten a las diferente territoriales los estados financieros para verificar el ajuste del patrimonio líquido por parte de las empresas. Es innecesario y propicia la tramitología que una solicitud de esta clase se someta al análisis de otra entidad cuando el Ministerio lo pueda hacer. Este inciso debe	NO ACEPTADA	Respecto de esta observación, se destaca que el concepto de sustentabilidad financiera para la fijación e incremento de la capacidad transportadora de las empresas de la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor especial continuará siendo realizado por la Superintendencia de Transporte, esto en la medida en que esta entidad cuenta con los recursos humanos, técnicos y financieros idóneos para ello; así, por ejemplo, deben resaltarse las herramientas implementadas por esta entidad recientemente para agilizar este procedimiento. De igual manera, el propósito del presente proyecto de decreto es generar medidas de alivio para los diferentes actores de la modalidad con ocasión de la pandemia del Coronavirus y se observa que la propuesta planteada no tiene esa naturaleza.

343	25/02/2021	FREDY CAMILO GARCÍA MORENO	Contratos de transporte, Consideramos que no se debe modificar el contrato de transporte de estudiantes porque será difícilmente de probar en vía la calidad de estudiante universitario, pudiendo generar informalidad. Consideramos que en materia de transporte de usuarios del servicio de salud debe restringirse esta al mismo municipio y solo para el paciente y su acompañante. Solicitamos que se genere una modificación de la definición del contrato de turistas para regular el transporte de extranjeros que en la actualidad genera problemas de informalidad y migración, en este sentido la definición debe incorporar lo siguiente "...Cuando el transporte turístico se realice para movilizar ciudadanos extranjeros la empresa será responsable de validar los documentos de viaje de cada pasajero..."	NO ACEPTADA	<p>Frente a esta observación, se destaca que se consideró necesario establecer como medida de alivio para los diferentes actores de la modalidad de transporte especial, ampliar el rango de acción de las empresas de la misma, con el propósito también de llegar a más usuarios con necesidades especiales de movilización y así incentivar la formalidad del transporte. En el caso de los estudiantes, la autoridad de control en vía puede verificar que el servicio corresponde a un transporte escolar ya que de acuerdo con lo señalado en el artículo 98 de la Ley 115 de 1994 "los estudiantes acreditarán su condición con el carné estudiantil que expedirá el respectivo establecimiento educativo".</p> <p>Por tanto, durante la ejecución del servicio los estudiantes universitarios deben portar el carnet que les permita probar esta calidad ante la autoridad de control en vía. Por otra parte, no se considera oportuno restringir que para el transporte para usuarios de servicios de salud solo puedan moverse el paciente y un acompañante, pues ello desconoce que en la práctica a veces se requiere más de una persona para asistir a quien realiza uso de los servicios de salud. Frente a la inclusión de una disposición en el contrato de transporte de turismo cuando sea para movilizar turistas extranjeros, se destaca que el presente proyecto de decreto busca generar medidas de alivio para los diferentes actores de la modalidad y lo aquí solicitado no tiene esa naturaleza, por lo tanto, no se acoge la observación.</p>
344	25/02/2021	FREDY CAMILO GARCÍA MORENO	Convenios: No encontramos justificación en la memoria justificativa para este incremento y nos parece que reduce la responsabilidad de la empresa prestadora.	ACEPTADA	Acogida, se hará ajuste en la memoria justificativa del proyecto de Decreto
345	25/02/2021	FREDY CAMILO GARCÍA MORENO	Fijación de incremento: Solicitamos la eliminación del trámite de sustentabilidad financiera ante la Superintendencia de Transporte.	NO ACEPTADA	<p>Respecto de esta observación, se destaca que el concepto de sustentabilidad financiera para la fijación e incremento de la capacidad transportadora de las empresas de la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor especial continuará siendo realizado por la Superintendencia de Transporte, esto en la medida en que esta entidad cuenta con los recursos humanos, técnicos y financieros idóneos para ello; así, por ejemplo, deben resaltarse las herramientas implementadas por esta entidad recientemente para agilizar este procedimiento. De igual manera, el propósito del presente proyecto de decreto es generar medidas de alivio para los diferentes actores de la modalidad con ocasión de la pandemia del Coronavirus y se observa que la propuesta planteada no tiene esa naturaleza.</p>
346	25/02/2021	FREDY CAMILO GARCÍA MORENO	Prohibición de cambio de modalidad: Compartimos esta norma pero solicitamos que se permita también al servicio de transporte colectivo de pasajeros por carretera o intermunicipal. Los mismos argumentos expresados en la Memoria Justificativa de este decreto usados para esto son los que aplican para permitir el cambio al servicio intermunicipal y viceversa. En este caso el mercado será más beneficiado por cuanto existen muchas unidades vehiculares que comparten la homologación de servicio especial e intermunicipal.	NO ACEPTADA	<p>Un vehículo solo puede prestar el servicio en la modalidad para la que fue homologado, en consecuencia, los vehículos homologados y matriculados para prestar el servicio de Transporte Terrestre Automotor de Especial solo se pueden cambiar a mixto, por cuanto anteriormente algunas tipologías del servicio mixto fueron aceptadas en el transporte especial por necesidades del servicio (campero y camioneta doble cabina) siempre y cuando, en la ficha técnica de homologación, se haya determinado también esta modalidad de servicio, por tanto, no es posible permitir el cambio a otras modalidades como pasajeros por carretera.</p> <p>En viceversa: no se considera oportuno el ingreso de vehículos de otras modalidades de transporte al servicio especial, el cual, por su naturaleza, se caracteriza por tener estándares de calidad más altos en su operación. Se debe tener en cuenta que el servicio ofrecido por las empresas de transporte especial no corresponde a un servicio básico, por tanto, las exigencias son mayores que las demás modalidades. Así mismo, lo cierto es que, por ejemplo, los vehículos de la modalidad de transporte de pasajeros por carretera tienen condiciones de operación muy diferentes que implican un desgaste mayor lo que desnaturalizarían la razón de ser del transporte especial, como un servicio con requerimientos y condiciones precisamente más exigentes. En ese sentido, no se acoge la propuesta planteada.</p>

347	25/02/2021	FREDY CAMILO GARCÍA MORENO	<p>Estamos de acuerdo con la modificación de Supresión de la obligatoriedad de cumplir con la norma técnica sectorial NTS AV – 009 (Turismo) pero no con la posibilidad de ingreso de tipologías vehiculares restringidas.</p> <p>Consideremos que existe un error de forma porque son dos temas expuestos en la Memoria Justificativa pero mientras la eliminación de la norma técnica es clara, lo relacionado con el ingreso de nuevas tipologías vehiculares no está detallado, razón por la que no lo entendemos socializado ni conocemos el impacto sobre el servicio especial o los demás servicios públicos o el servicio particular, por lo que señalamos nuestra oposición a que sea incluido un artículo con este tema sin la debida socialización.</p>	NO ACEPTADA	<p>Respecto de esta observación, con el objetivo de permitir la dinamización en la operación de la modalidad, generar condiciones de igualdad, competitividad y contribuir en la renovación del parque automotor, el artículo 16 del proyecto de decreto prevé de manera clara la derogatoria del artículo 2.2.1.6.14.5, del Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, que actualmente dispone la suspensión de ingreso de algunas tipologías vehiculares.</p> <p>Ahora bien, referente al tema de socialización, se destaca que este fue un tema ampliamente abordado en las mesas de trabajo realizadas con los diferentes actores de la modalidad de transporte especial para efectos de expedir la presente reglamentación e, igualmente, con la publicación del proyecto de decreto bajo examen se entiende también socializado el tema.</p>
348	25/02/2021	BENJAMIN VELEZ BELLO.	<p>Solicitamos nos incluyan en este alivio dándonos cobertura en la reforma ampliando el plazo de vida útil de los vehículos tipo chivas por lo menos aquellos que se vencieron desde el 2019 en adelante ya que hay muchos de estos vehículos en la ciudad que por sus características especiales y altos costos para realizar la reposición los propietarios no contamos con esos fondos, no hay una homologación vehicular que lo reemplace. Y según el planteamiento de la reforma, las empresas en el país que realizan esta actividad y se les venció la tarjeta de operación en el 2019, quedarían por fuera de la operación, que pasaría con los vehículos que en este momento prestan el servicio turístico en chivas, o vehículos escaleras? Agradeciéndoles la atención que se dignen prestar a la presente, nos suscribimos como sus más gratos colaboradores y amigos del sector transportador turístico.</p>	NO ACEPTADA	<p>Se consideró que solo podrán ser beneficiarios de esta medida aquellos vehículos, sin discriminar el tipo de servicio que prestan, sobre los cuales se afectó su expectativa normal de uso ante una situación irresistible e imprevisible como lo ha sido la pandemia, esto se soporta en la teoría jurídica de la fuerza mayor; no obstante, con el proyecto de decreto final ajustado de acuerdo con las observaciones, se prevé beneficiar a los vehículos matriculados antes del 30 de mayo de 2020, fecha en que finalizó la primera vigencia de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud teniendo en cuenta que para el inicio de la pandemia algunos actores podrían estar gestionando los trámites para su adquisición. Ahora bien, en igual sentido se consideró que la medida de ninguna manera podía beneficiar a aquellos vehículos que cumplieron su deber de desintegración con anterioridad a la declaratoria de la referida emergencia sanitaria, pues se encontraban en una situación jurídica consolidada y, por ende, ya no podían tener una expectativa de uso adicional del vehículo. Igualmente, su tiempo de uso no fue afectado de ninguna manera por todas las situaciones generadas en materia de restricción de la movilidad a causa de la pandemia. Debe tenerse en cuenta que la medida ampliación del tiempo de uso fue adoptada de tal manera que respetara el principio de seguridad el cual, según el estatuto de transporte, es prioritario, en ese sentido, se considera que los vehículos no han sido utilizados en su máxima capacidad pues las condiciones de restricción de movilidad y el retorno gradual a la normalidad de diferentes sectores de la economía de los cuales depende directamente el transporte especial implican un menor desgaste</p>
349	25/02/2021	Alejandro Quiroga Calle, Harold Fernado Salazar, Deborah Lily Moscoso Sarmiento, Jose Joaquín Castro Vargas y Andres Felipe Londoño Castañeda	<p>Artículo 1. Las razones expuestas en los párrafos 9 a 13 de la motivación del proyecto de decreto son insuficientes para explicar las razones que fundamentan la sustitución material de apátes del Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015 pues no se verifica en sus considerandos una justificación y conveniencia que justifiquen el cambio normativo que, solo en algunos casos es de carácter temporal y en otros tiene vocación permanente como se evidencia en el proyecto de artículo de vigencia y derogatoria. Entre otras cosas, porque agudizará y sería mayor el estado de indefensión al que actualmente los propietarios independientes y conductores se ven sometidos en un modelo que permite la competencia desleal y las malas prácticas en la prestación de servicio. Adicionalmente porque no se encamina a incentivar la demanda y aumentar la liquidez y el flujo de caja de las empresas, propietarios y conductores afectados por la pandemia. En la Sentencia C-394 de 2020, la Corte Constitucional afirmó que tanto en los decretos legislativos que declaran el estado de excepción, como aquellos que prevén las medidas legales extraordinarias para hacer frente a la crisis, conocidos usualmente como decretos de desarrollo, se deben cumplir los siguientes juicios: (i) finalidad; (ii) conexidad material; (iii) motivación suficiente; (iv) ausencia de arbitrariedad; (v) intangibilidad; (vi) no contradicción específica; (vii) incompatibilidad; (viii) necesidad; (ix) proporcionalidad; y (x) no discriminación. Así mismo, en la Sentencia C-294/20 siguiendo la jurisprudencia constitucional se afirmó que, “cuando una disposición contraviene prima facie algunos de los límites mencionados, es decir, cuando a primera vista no pasa uno de los juicios enunciados, la Corte, sin seguir necesariamente cada uno de los pasos metodológicos sintetizados anteriormente, declara la inexecutable de la norma correspondiente” Al igual que el DL 575 de 2020, según se infiere de la motivación, este proyecto de decreto, busca mitigar los efectos negativos de carácter económico respecto de las empresas del sector transporte, derivados de los hechos que dieron lugar a la declaratoria del estado de emergencia económica, social y ecológica. Especialmente, respecto a los actores</p>	NO ACEPTADA	<p>Sobre esta observación, es oportuno destacar que, en efecto, la sentencia C-394 de 2020 hizo referencia a los juicios que deben cumplir los decretos emitidos con ocasión del estado de emergencia económica, social y ecológica; no obstante, se resalta que el presente es un proyecto de decreto ordinario, el cual será expedido por el presidente de la República en ejercicio de la facultad que le ha sido conferida por el numeral 11 del artículo 189 la Constitución Política de Colombia, esto es, la de reglamentar las leyes, por lo tanto, las consideraciones realizadas por la honorable Corte Constitucional en la sentencia aludida no resultan aplicables a la normativa bajo estudio en tanto los mismos son aplicables a los decretos legislativos. Ahora bien, la motivación del acto administrativo es clara en manifestar que las medidas que se adoptan en favor de la modalidad de transporte especial lo son con ocasión del estado de emergencia sanitaria decretado como consecuencia de la pandemia del Coronavirus COVID-19 por el Ministerio de Salud y Protección Social, no con ocasión de los aludidos estados de emergencia económica, social y ecológica decretados en uso de la facultad prescrita en el artículo 215 constitucional. Igualmente, la parte considerativa del decreto explica de manera puntual las razones para la expedición del presente decreto, para lo cual también debe observarse la memoria justificativa que explica con mayor detalle las razones de conveniencia y oportunidad para la expedición del mismo. Por último, es oportuno indicar que la expedición del decreto obedeció a múltiples mesas de trabajo realizadas en las que diversos actores de la modalidad que requirieron de la adopción de medidas transitorias urgentes para hacer frente a los impactos de</p>
350	25/02/2021	Alejandro Quiroga Calle, Harold Fernado Salazar, Deborah Lily Moscoso Sarmiento, Jose Joaquín Castro Vargas y Andres Felipe Londoño Castañeda	<p>Frente al tiempo de uso de los vehículos no deberían diferenciarse el tiempo de matrícula, sino que, con independencia de este criterio, todos deberían tener, como consecuencia de la pandemia ocasionada por el Coronavirus COVID-19 mediante Resolución 385 del 12 de marzo de 2020, un tiempo de uso de tres (3) años adicional que se contará cuando se termine la pandemia o conforme al plan de vacunación para que evitar un desastre económico de los propietarios de estos vehículos que no tienen la demanda suficiente para efectuar la respectiva reposición.</p>	NO ACEPTADA	<p>Se consideró que solo podrán ser beneficiarios de esta medida aquellos vehículos, sin discriminar el tipo de servicio que prestan, sobre los cuales se afectó su expectativa normal de uso ante una situación irresistible e imprevisible como lo ha sido la pandemia, esto se soporta en la teoría jurídica de la fuerza mayor; no obstante, con el proyecto de decreto final ajustado de acuerdo con las observaciones, se prevé beneficiar a los vehículos matriculados antes del 30 de mayo de 2020, fecha en que finalizó la primera vigencia de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud teniendo en cuenta que para el inicio de la pandemia algunos actores podrían estar gestionando los trámites para su adquisición. Ahora bien, en igual sentido se consideró que la medida de ninguna manera podía beneficiar a aquellos vehículos que cumplieron su deber de desintegración con anterioridad a la declaratoria de la referida emergencia sanitaria, pues se encontraban en una situación jurídica consolidada y, por ende, ya no podían tener una expectativa de uso adicional del vehículo. Igualmente, su tiempo de uso no fue afectado de ninguna manera por todas las situaciones generadas en materia de restricción de la movilidad a causa de la pandemia. Debe tenerse en cuenta que la medida ampliación del tiempo de uso fue adoptada de tal manera que respetara el principio de seguridad el cual, según el estatuto de transporte, es prioritario, en ese sentido, se considera que los vehículos no han sido utilizados en su máxima capacidad pues las condiciones de restricción de movilidad y el retorno gradual a la normalidad de diferentes sectores de la economía de los cuales depende directamente el transporte especial implican un menor desgaste</p>

351	25/02/2021	Alejandro Quiroga Calle, Harold Fernado Salazar, Deborah Lily Moscoso Sarmiento, Jose Joaquín Castro Vargas y Andres Felipe Londoño Castañeda	Artículo 5. Suspensión, por el término de la pandemia, la exigencia de los certificados de Gestión de Calidad NTC-ISO9001 y Sistema de Gestión de Seguridad y Salud Ocupacional NTC OHSAS 18001, como alivio económico para el sector, puesto que solo se ha aplazado por un tiempo que no está relacionado ni con la Pandemia ni con el plan de vacunación.	NO ACEPTADA	Pese a que no se acoge la propuesta, se destaca que se decidió aumentar a veinticuatro (24) meses el plazo adicional con el que contarán las empresas para cumplir con las certificaciones referidas las cuales propenden por el mejoramiento y la competitividad de la modalidad, pues se consideró un lapso razonable y proporcional y que atiende verdaderamente a los impactos reales causados por la pandemia.
352	25/02/2021	Alejandro Quiroga Calle, Harold Fernado Salazar, Deborah Lily Moscoso Sarmiento, Jose Joaquín Castro Vargas y Andres Felipe Londoño Castañeda	En este punto es importante destacar que la gestión de la oferta depende indudablemente del establecimiento técnico y confiable de la demanda. Por lo tanto, dentro de esta pandemia, teniendo en cuenta los cambios que la demanda ha presentado, como la alternancia en los colegios, el trabajo en casa y el teletrabajo, es importante que los esfuerzos se dirijan a establecer la capacidad transportadora global que ahora presenta el país a fin de evitar sobreoferta de vehículos sustentados únicamente en contratos de transporte sin hacer el contraste con las reales necesidades de vehículos que presenta una demanda reducida. Priorización del establecimiento inmediato de la capacidad transportadora global en pandemia, es decir, la que se presenta conforme las restricciones de movilidad, uso del espacio público, educación, trabajo, etc., para lograr una adecuada gestión de la oferta con la nueva realidad social del País. De esta manera, se debería establecer un cierre temporal, durante la pandemia y por un tiempo posterior mientras se verifica la reactivación económica, de la capacidad transportadora global hasta que se realice el estudio actualizado de oferta / demanda para que sea rentable el negocio tanto para la empresa como para el propietario.	NO ACEPTADA	No se encuentra necesaria la medida, de acuerdo a los análisis técnicos y jurídicos realizados para la modalidad. La medida solicitada no garantizaría una mejora en las condiciones de operación.
353	25/02/2021	Alejandro Quiroga Calle, Harold Fernado Salazar, Deborah Lily Moscoso Sarmiento, Jose Joaquín Castro Vargas y Andres Felipe Londoño Castañeda	Artículo 7. En la situación económica actual del sector, y en línea con lo anterior se debería establecer que, para una solicitud de modificación de capacidad transportadora operacional, las empresas deben asegurar la sustentabilidad financiera del grupo completo de su parque Automotor y no únicamente del que presentaría en el plan de rodamiento de los contratos de transporte que alleguen en copia, así como también se debe usar el parque automotor que ya presta el servicio no permitiendo el ingreso de nuevos vehículos que entran a crecer la sobre oferta que ya existe en la modalidad, salvo el establecimiento de la figura uno (1) a uno (1), esto es, ingreso de vehículo nuevo en la capacidad transportadora global a cambio de la desintegración de vehículo que forma parte de esta capacidad transportadora global.	NO ACEPTADA	Referente a esta observación, es claro que el incremento de la capacidad transportadora consistente en la adición de nuevas unidades de vehículos a la capacidad autorizada de la empresa de transporte se puede realizar solo si se demuestra la racional utilización del parque automotor de su propiedad y ya vinculado. Esto se desprende del vigente artículo 2.2.1.6.7.3. del Decreto 1079 de 2015 que prevé que para ese incremento se verificarán también los contratos que se estén ejecutando y un plan de rodamiento que demuestre la utilización de los equipos autorizados, así como de los que se soliciten con el aumento. En ese sentido, ya existe una disposición que cumple con lo solicitado en la normativa actualmente aplicable a la modalidad, aspecto que no fue objeto de modificación mediante el proyecto de decreto bajo estudio.
354	25/02/2021	Alejandro Quiroga Calle, Harold Fernado Salazar, Deborah Lily Moscoso Sarmiento, Jose Joaquín Castro Vargas y Andres Felipe Londoño Castañeda	Artículo 9. Frente al tiempo de uso de los vehículos no deberían diferenciarse el tiempo de matrícula, sino que, con independencia de este criterio, todos deberían tener, como consecuencia de la pandemia ocasionada por el Coronavirus COVID-19 mediante Resolución 385 del 12 de marzo de 2020, un tiempo de uso de dos (2) años adicional que se contará cuando se termine la pandemia o conforme al plan de vacunación para que evitar un desastre económico de los propietarios de estos vehículos que no tienen la demanda suficiente para efectuar la respectiva reposición.	NO ACEPTADA	Se consideró que solo podrán ser beneficiarios de esta medida aquellos vehículos, sin discriminar el tipo de servicio que prestan, sobre los cuales se afectó su expectativa normal de uso ante una situación irresistible e imprevisible como lo ha sido la pandemia, esto se soporta en la teoría jurídica de la fuerza mayor; no obstante, con el proyecto de decreto final ajustado de acuerdo con las observaciones, se prevé beneficiar a los vehículos matriculados antes del 30 de mayo de 2020, fecha en que finalizó la primera vigencia de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud teniendo en cuenta que para el inicio de la pandemia algunos actores podrían estar gestionando los trámites para su adquisición. Ahora bien, en igual sentido se consideró que la medida de ninguna manera podía beneficiar a aquellos vehículos que cumplieron su deber de desintegración con anterioridad a la declaratoria de la referida emergencia sanitaria, pues se encontraban en una situación jurídica consolidada y, por ende, ya no podían tener una expectativa de uso adicional del vehículo. Igualmente, su tiempo de uso no fue afectado de ninguna manera por todas las situaciones generadas en materia de restricción de la movilidad a causa de la pandemia. Debe tenerse en cuenta que la medida ampliación del tiempo de uso fue adoptada de tal manera que respetara el principio de seguridad el cual, según el estatuto de transporte, es prioritario, en ese sentido, se considera que los vehículos no han sido utilizados en su máxima capacidad pues las condiciones de restricción de movilidad y el retorno gradual a la normalidad de diferentes sectores de la economía de los cuales depende directamente el transporte especial implican un menor desgaste

355	25/02/2021	Alejandro Quiroga Calle, Harold Fernado Salazar, Deborah Lily Moscoso Sarmiento, Jose Joaquín Castro Vargas y Andres Felipe Londoño Castañeda	Artículo 10. Este es un artículo que, dada la situación del covid 19, debería suspenderse de manera temporal teniendo en cuenta que es importante evaluar caso a caso el estado de un vehículo de una modalidad diferente que llegue al servicio especial sin que sea necesario efectuar inversiones económicas altas para acceder a vehículos de modelos más nuevos y con condiciones de seguridad favorables, por lo que una prohibición en este sentido tendría plena aplicación en una economía como la que se tenía antes de la pandemia, pero ahora, como medida transitoria el cambio de modalidad puede ser una herramienta eficaz para la reactivación económica. Se debería modificar este artículo para que temporalmente se permita el cambio de modalidad siempre y cuando el vehículo que llegue al servicio especial no supere los cinco (5) años en la modalidad que proviene	NO ACEPTADA	No se considera oportuno el ingreso de vehículos de otras modalidades de transporte al servicio especial, el cual, por su naturaleza, se caracteriza por tener estándares de calidad más altos en su operación. Se debe tener en cuenta que el servicio ofrecido por las empresas de transporte especial no corresponde a un servicio básico, por tanto, las exigencias son mayores que las demás modalidades. En ese sentido, no se acoge la propuesta.
356	25/02/2021	Alejandro Quiroga Calle, Harold Fernado Salazar, Deborah Lily Moscoso Sarmiento, Jose Joaquín Castro Vargas y Andres Felipe Londoño Castañeda	Algunas empresas de transporte del sector han definido criterios de cobro por este documento a través de diferentes formas como la prima de renovación de contrato de vinculación, por lo que se ha detectado una manera de incumplir esta prohibición generada por el hecho que la duración del contrato de vinculación es igual a la vigencia de la tarjeta de operación. Para evitar que esta práctica siga siendo ejecutada en detrimento de los propietarios y conductores debería separarse la vigencia de la tarjeta de operación y el contrato de vinculación para que no coincidan los vencimientos u prohibirse expresamente esta figura de prima de renovación de contrato o cualquier otra que esconda el propósito de cobrar por la tarjeta de operación.	NO ACEPTADA	El contrato de vinculación se rige por las normas del derecho privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación. Por lo anterior, frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos. Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, parágrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se dará traslado de su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes.
357	25/02/2021	Alejandro Quiroga Calle, Harold Fernado Salazar, Deborah Lily Moscoso Sarmiento, Jose Joaquín Castro Vargas y Andres Felipe Londoño Castañeda	En el caso de las empresas que actualmente se encuentran habilitadas debe tenerse presente que los siguientes requisitos para mantener la habilitación son componentes del PESV: - Los procesos de selección, contratación y capacitación de los conductores de los equipos propios, de socios y de terceros. - Programa de revisión y mantenimiento preventivo. - ficha de mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos. De esta manera, se está desligando una parte del PESV como requisitos de habilitación o mantenimiento de la misma. En ese orden, sería más sistemático plantear como único requisito, en los temas señalados, el PESV aprobado previamente, si es habilitación nueva, o si es para mantener la misma debe verificarse por parte la SuperTransporte el cumplimiento del mismo, habida cuenta que, en la actualidad, las empresas tienen PESV desde el punto de vista formal, pero no hay control y seguimiento en la implementación lo que realmente es el punto fundamental para garantizar la prestación del servicio en condiciones de calidad y seguridad. Ahora bien, teniendo cuenta el impacto económico negativo que ha tenido el virus del Covid 19, no es razonable exigir Certificados de Gestión de Calidad NTC-ISO-9001 y Sistema de Gestión de Seguridad y Salud Ocupacional NTC OHSAS 18001, dentro de la contingencia, teniendo en cuenta que una medida efectiva para aliviar el sector es suspender este requisito, de manera temporal, para no generar más cargas económicas a las empresas, propietarios y conductores. A lo sumo, y como parte de un plan de atención a la pandemia, se debe requerir la aprobación del protocolo de bioseguridad por parte de una autoridad sanitaria, puede ser del orden nacional, lo que sí tiene estrecha relación con la motivación del proyecto de acto administrativo. Se debería modificar el artículo y en su lugar: 1. Darle el lugar privilegiado que merece el PESV en el cual las empresas han invertido. 2. Suspender, por el término de la pandemia, la exigencia de los certificados de Gestión de Calidad NTC-ISO-9001 y Sistema de Gestión de Seguridad y Salud Ocupacional NTC OHSAS 18001, como alivio económico para el sector. 3. Tener como requisitos fundamentales mantener la habilitación al protocolo de bioseguridad, no solo de	NO ACEPTADA	Sobre esta observación es oportuno señalar que el diseño e implementación del PESV fue consagrada como una obligación para las empresas cuando ya han sido habilitadas, de tal manera que no habría lugar a la diferenciación propuesta. Esto aunado a que el presente proyecto de decreto pretende adoptar medidas de alivio para los actores de la modalidad con ocasión de los efectos de la pandemia y lo aquí solicitado no tiene esa naturaleza. De otra parte, no se eliminará el requisito relativo a la obtención de certificaciones de calidad pues, teniendo en cuenta la naturaleza especial de este servicio público, se requiere su prestación en las mejores condiciones para los usuarios. En adición, estos requisitos fomentan una eficiente gestión empresarial enfocada a procesos, clientes y colaboradores, los cuales sirven de guía para obtener altos niveles de calidad que se verá reflejada en un mejor servicio al cliente, como también en la disminución de los riesgos, accidentes y enfermedades que contribuya al mejoramiento de las condiciones laborales de los colaboradores y empleados. Tener en cuenta que el servicio ofrecido por las empresas de transporte especial no corresponde a un servicio básico, por tanto las exigencias son mayores que las demás modalidades. Finalmente, en consideración parcial a lo indicado en su observación se decidió aumentar a veinticuatro (24) meses el plazo adicional con el que contarán las empresas para cumplir con las certificaciones referidas las cuales propenden por el mejoramiento y la competitividad de la modalidad, pues se consideró un lapso razonable y proporcional y que atiende verdaderamente a los impactos reales causados por la pandemia. Por último, sobre la observación relativa a que
358	25/02/2021	Alejandro Quiroga Calle, Harold Fernado Salazar, Deborah Lily Moscoso Sarmiento, Jose Joaquín Castro Vargas y Andres Felipe Londoño Castañeda	No se encuentra en la motivación del acto administrativo la razón para circunscribir el cambio de servicio a vehículos de no más de nueve (9) pasajeros, en una contingencia económica como la que soporta el sector no debería existir un límite de éstos. Se debería modificar este artículo y en su lugar eliminar temporalmente la restricción para vehículos de más de nueve (9) pasajeros.	NO ACEPTADA	En primera medida, de acuerdo con el anexo 1, manual para la elaboración de textos normativos para proyectos de decreto y resolución del Decreto 1609 de 2015, compilado en el Decreto 1081 de ese año, en la parte considerativa o motiva del respectivo acto administrativo no es necesario justificar individualmente cada disposición. Igualmente, se resalta que es una medida que propende por evitar el escalamiento de la informalidad en el servicio público de transporte y facilitar el control por parte de las autoridades competentes, pues vehículos de esas capacidades usualmente no obedecen a necesidades particulares de movilización. No obstante, se informa que el proyecto de decreto en el artículo 10 establece la opción de realizar el cambio de modalidad al servicio público de transporte terrestre automotor mixto siempre y cuando el año modelo no sea de una antigüedad superior a diez (10) años.

359	25/02/2021	Alejandro Quiroga Calle, Harold Fernado Salazar, Deborah Lily Moscoso Sarmiento, Jose Joaquín Castro Vargas y Andres Felipe Londoño Castañeda	Como se expresó en las observaciones al artículo primero de este proyecto de decreto, en la motivación se indica una necesidad de tomar acciones transitorias, pero la vigencia y derogatoria es explícita que se trata de una sustitución de carácter permanente. Se debe modificar el artículo en tanto se tratan de medidas transitorias para afrontar la afectación de esta modalidad como consecuencia del Covid19. Por lo tanto todas observaciones o modificaciones planteadas en el documento deben estar limitadas temporalmente o a la estimación de la duración de la pandemia o de acuerdo al plan de vacunación, y no hacerlo de forma permanente como se pretende.	NO ACEPTADA	El proyecto de decreto prevé la modificación y adición de algunas disposiciones puntuales del capítulo 6 del Decreto 1079 de 2015 para hacer frente a los efectos de la pandemia, de ninguna manera se prevé una sustitución de carácter permanente. Se debe recordar que este es un nuevo proyecto de decreto diferente al publicado en diciembre de 2020.
360	25/02/2021	CARLOS MAURICIO OSSA SANCHE	1. Que los propietarios de vehículos debemos ser tenidos en cuenta en las mesas de trabajo	NO ACEPTADA	Esta no es una medida que pueda ser adoptada en el presente proyecto de decreto, el cual ha sido elaborado en ejercicio de la labor de regulación que sobre este servicio público tiene el señor presidente de la República junto con la entidad cabeza del sector que naturalmente es el Ministerio de Transporte. No obstante, se indica que todos los actores son considerados en las mesas de trabajo.
361	25/02/2021	CARLOS MAURICIO OSSA SANCHE	2. Que la vida útil del vehículo se extienda por lo menos 5 años más, teniendo en cuenta que son carros en perfecto estado a los que se les hace excelente mantenimiento, además llevamos perdidos 2 años de uso por la pandemia.	NO ACEPTADA	Sobre este punto, en consideración parcial a su solicitud, es pertinente destacar se decidió ampliar a cuatro (4) años el tiempo de uso a los vehículos de la modalidad de transporte especial, medida que fue adoptada, en primer lugar, teniendo en consideración algunas experiencias internacionales. A lo anterior, se suma que la medida de extensión del tiempo de uso por cuatro (4) años a los vehículos de la modalidad fue acogida teniendo en cuenta un criterio razonable, esto es, en primer lugar, que durante al menos dos (2) años el vehículo no se usará, al menos, en condiciones normales y, en segundo lugar, que se debe otorgar adicionalmente dos (2) años para la reactivación económica la cual ya se está dando de manera exponencial en la medida en que muchos sectores de los que depende el transporte especial están retornando gradualmente operaciones como lo es el sector educativo y turístico. Igualmente, es importante tener en cuenta que para la adopción de las medidas transitorias en el proyecto de decreto con el propósito de ayudar a la modalidad de transporte especial con ocasión del impacto negativo de la pandemia del Coronavirus COVID-19 se verificó que estas responderían a los efectos verdaderamente causados a los actores del transporte especial por cuenta de esa coyuntura sin precedentes y que no afectarían de manera desproporcionada el principio de seguridad el cual es prioridad del sector.
362	25/02/2021	CARLOS MAURICIO OSSA SANCHE	3. Que el costo del Soat y de las pólizas de seguro contractual y extracontractual sean cobrados acorde a su uso, ya que estos vehículos no viajan igual que un intermunicipal pero sí se les cobra la misma tarifa.	NO ACEPTADA	Esta no es una medida que pueda tomarse en el presente proyecto de decreto, teniendo en cuenta que es una previsión que no puede ser adoptada en el marco de sus competencias por el Ministerio de Transporte. Se debe recordar que la reglamentación en este aspecto se encuentra autorizada en virtud del artículo 994 del Código de Comercio y esta no puede exceder los aspectos allí contemplados. Ahora bien, en materia de seguros y, con ocasión de la pandemia, mediante Circular 021 de 2020 expedida por la Superintendencia Financiera se emitieron diferentes instrucciones, entre las que requirió establecer políticas y metodologías internas con el fin de: (i) identificar los productos respecto de los cuales exista una disminución del riesgo asegurado como consecuencia de las medidas de aislamiento preventivo, exceptuando aquéllos a los que se refiere el artículo 1060 del Código de Comercio y el SOAT; (ii) cuantificar la disminución del riesgo y la reducción correspondiente de la prima, con el fin de efectuar su reintegro mediante la devolución de sumas de dinero, la extensión en la cobertura del seguro o cualquier otro mecanismo definido por la entidad y aceptado de forma expresa o tácita por el tomador y (iii) definir procedimientos idóneos para aplicar tales mecanismos. Por último, respecto de la actualización de las tarifas del SOAT, por virtud de lo establecido en el Estatuto Orgánico del Sistema Financiero, es de competencia de la Superintendencia Financiera de Colombia.

363	25/02/2021	CARLOS MAURICIO OSSA SANCHE	4. Que la chatarrización se dé otorgándole un aporte económico al propietario para no perder la inversión, esfuerzo y trabajo de tantos años; ósea, hay que darle un valor final al vehículo y no entregarlo como si nada y además pagando por este procedimiento.	NO ACEPTADA	Respecto de esta observación, es oportuno destacar que la adopción de la medida solicitada implica de la creación de todo un plan de modernización para la flota de la modalidad que requiere, en primer lugar, el estudio de la necesidad, oportunidad y beneficios en su implementación, lo cual, necesariamente requiere de la planeación, estructuración y apropiación de recursos considerables o generación de incentivos económicos o tributarios, aspectos que requieren además tener en cuenta las competencias que tienen otras entidades como el Ministerio de Hacienda y Crédito Público. En ese sentido, el presente proyecto de decreto no es el escenario para atender la propuesta.
364	25/02/2021	CARLOS MAURICIO OSSA SANCHE	5. Vigilar a las empresas de transporte cuando no nos dan trabajo y si nos están cobrando rubros no permitidos como: rodamiento, comisiones, sobrecostos por pólizas de seguros y trámites ante el Ministerio de Transporte entre otros, a sabiendas que somos los propietarios quienes conseguimos nuestros propios contratos. Sugiero que seamos los propietarios los que podamos pagar directamente en la aseguradora el valor real.	NO ACEPTADA	El contrato de vinculación se rige por las normas del derecho privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación. Por lo anterior, frente a las quejas de que algunas empresas de transporte público vienen realizando cobros a sus afiliados que no se encuentran especificados en las normas de transporte, el Ministerio se pronunció a través del comunicado MT-20144000282771 del 01/08/2014 prohibiendo el cobro de algunos conceptos y para ello utilizó la expresión "Conceptos similares o derivados del Cupo" para referirse a todos los valores que con ocasión de la vinculación a la empresa de transporte se le cobran a los propietarios de los vehículos. Además, se aclara que en la normatividad vigente para la modalidad también se consagran prohibiciones específicas de este tipo de cobros en exceso (artículos 2.2.1.6.5.2, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.10.4, parágrafo del artículo 2.2.1.6.8.1). Por tanto, se sugiere dar a conocer su problemática particular a la Superintendencia de Transporte para que esta entidad en virtud de sus competencias de inspección, vigilancia y control adelante los procesos sancionatorios correspondientes. Se destaca que los
365	25/02/2021	CARLOS MAURICIO OSSA SANCHE	6. Debido a la situación tan difícil que estamos pasando los transportadores escolares por la pandemia pedimos se nos permita cambiar nuestro vehículo de servicio público a particular a partir de 10 pasajeros.	NO ACEPTADA	Frente a esta observación, se destaca que la limitación de los vehículos que pueden ser objeto de cambio de servicio de acuerdo con el número de pasajeros, es una medida que propende por evitar el escalamiento de la informalidad en el servicio público de transporte y facilitar el control por parte de las autoridades competentes, pues vehículos de esas capacidades usualmente no obedecen a necesidades particulares de movilización. No obstante, se informa que el proyecto de decreto en el artículo 10 establece la opción de realizar el cambio de modalidad al servicio público de transporte terrestre automotor mudo siempre y cuando el año modelo no sea de una antigüedad superior a diez (10) años.
366	25/02/2021	CARLOS MAURICIO OSSA SANCHE	7. Crear una oficina o dependencia para atención directa a los usuarios de transporte escolar y de turismo.	NO ACEPTADA	Esta no es una medida que pueda ser adoptada en el presente proyecto de decreto; no obstante, se destaca que la Superintendencia de Transporte cuenta con la Delegatura para la Protección de Usuarios del Sector Transporte, en la que se promueven sus derechos y también la atención a sus reclamos.

367	25/02/2021	LUPOANI SÁNCHEZ CELEMIN Presidente Ejecutivo	<p>Se solicita adicionar un párrafo al artículo 2.2.1.6.3.1., quedando de la siguiente forma, dejando en claro que el resto del contenido de dicho artículo, queda vigente como el original: "Los contratos suscritos para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial deberán estar sometidos a la Ley 2024 del 23 de julio de 2020, a lo reglado al respecto en el Código de Comercio y demás normas vigentes aplicables, pero además deben estar numerados consecutivamente por la empresa de transporte y contener como mínimo:"</p> <p>SUSTENTACIÓN: Nuevamente le solicitamos al Ministerio de Transporte que se apliquen las leyes que hemos construido con mucho esfuerzo y que favorecen al empresario y al propietario, como esta Ley 2024 de pagos justos, no hacerlo es dejar abierta la posibilidad de que siga la mala práctica de contratos leoninos con pagos a los 180 y más días. Esta es una oportunidad para ayudar a la modalidad en pleno, dentro de este ambiente de crisis por la pandemia de la COVID-19.</p>	ACEPTADA	<p>Frente a lo solicitado se informa que para tal efecto ya existe la Ley 2024 del 23 de julio de 2020 "Por medio de la cual se adoptan normas de pago en plazos justos en el ámbito mercantil y se dictan otras disposiciones en materia de pago y facturación" la cual fue reglamentada mediante Decreto 1733 del 22 de diciembre de 2020 que establece que las obligaciones deben pagarse dentro de los siguientes plazos: 1. 60 días calendario a partir de la recepción de la factura que cumpla con los requisitos establecidos en el Estatuto Tributario, para las facturas recibidas entre el 10 de enero y el 31 de diciembre de 2021 y 2. 45 días calendario a partir de la recepción de la factura que cumpla con los requisitos de establecidos en el Estatuto Tributario, para las facturas recibidas a partir del 10 de enero de 2022.</p> <p>Por lo anterior, se incluye en el proyecto de decreto que los contratos de transporte especial estarán sujetos a la ley de plazos justos pues si bien en ella se define su ámbito de aplicación es importante que esta regulación lo reitere con el objeto de generar mayor importancia frente a los plazos para el pago de los contratos que suscriban en aplicación del principio de buena fe contractual.</p>
368	25/02/2021	LUPOANI SÁNCHEZ CELEMIN Presidente Ejecutivo	<p>Se solicita adicionar en este numeral el siguiente párrafo "Para casos específicos donde no sea posible suscribir contratos de este tipo, por la costumbre reiterada de entrega de órdenes de trabajo, la Dirección Territorial sustentará en conjunto con la empresa y someterá dicho análisis ante la Dirección General del Ministerio de Transporte, que decidirá para efectos de autorizar el incremento de la capacidad transportadora operacional de la empresa o transportador contractual."</p> <p>SUSTENTACIÓN: Reiteradamente hemos elevado solicitudes al Ministerio de Transporte en el sentido de que se permita justificar la existencia de contratos con las órdenes de trabajo, que normalmente entreguen las empresas petroleras, hidroeléctricas y mineras, e inclusive muchas entidades públicas, con la comprobación que deba hacer la Oficina Territorial en cada caso. Se exige que haya comprobación para que se demuestre la realidad del servicio, y de tal forma no se le impida a una empresa adelantar sus trámites contemplados en este Capítulo, en cuanto a capacidades, tarjetas de operación y demás. Para reactivarnos esta es una forma clara de apoyar la práctica consuetudinaria en este tipo de contratos en todo el país.</p>	NO ACEPTADA	<p>Referente a esta observación, no se puede permitir que las órdenes de trabajo sean tenidas en cuenta para efectos de incrementar la capacidad transportadora de las empresas en atención a que no cumplen con las formalidades de un contrato u otrosí, por ende, se dificultaría la verificación y control de la veracidad de la información por parte del Ministerio de Transporte y demás autoridades de transporte.</p>
369	25/02/2021	LUPOANI SÁNCHEZ CELEMIN Presidente Ejecutivo	<p>3. Contrato para transporte de turistas. Es el suscrito entre el prestador de servicioturísticos con una empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial debidamente habilitada para esta modalidad, cuyo objeto sea el traslado de turistas. 4. Contrato para un grupo específico de usuarios (transporte de particulares). Es el que celebra el representante de un grupo específico de usuarios con una empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial debidamente habilitada para esta modalidad, cuyo objeto sea la realización de un servicio de transporte expreso para trasladar a todas las personas que hacen parte del grupo desde un origen común hasta un destino común. El traslado puede tener origen y destino en un mismo municipio, siempre y cuando se realice en vehículos de más de nueve (9) pasajeros. Quien suscribe el contrato de transporte paga la totalidad del valor del servicio. Este tipo de contrato no podrá ser celebrado bajo ninguna circunstancia para el transporte de estudiantes.</p> <p>Se solicita eliminar la restricción que se presenta para este tipo de contrato, con vehículos de capacidad inferior a nueve (9) pasajeros.</p> <p>SUSTENTACIÓN: No se puede seguir estigmatizando a nuestros empresarios, con el rótulo de "informalidad", cuando se atiende un servicio dentro de una ciudad y/o municipio, con vehículos de menos de nueve (9) pasajeros. Contratos de grupos específicos en el caso urbano son muchos, y si no los contrata esta modalidad, se hará por las plataformas que, aunque legales hasta hoy no se les saca del mercado, y lo más grave se presta con vehículos de servicio particular, eso sí es total informalidad. Ese texto absurdo se incluyó con la fala teoría de derrotar a Uber y ahí sigue esa plataforma cada día más fuerte y el Transporte Especial, solo mira derrotado desde la orilla, por esta absurda e incongruente frase restrictiva. A nuestra modalidad no se deben colocar restricciones menos en este estado de crisis empresarial por la pandemia, esas medidas se deben imponer fuertemente a los verdaderos informales, que son las plataformas. ===== 5. Contrato para transporte de usuarios del sector de salud. Es el suscrito entre una empresa de</p> <p>Se solicita modificar el parágrafo 2° del artículo 2.2.1.6.3.4., para que quede con el siguiente texto: PARÁGRAFO 2. Los convenios de colaboración empresarial deberán ser reportados por el transportador contractual de forma digital a la Superintendencia de Transporte y al Sistema de Información que para el efecto establezca el Ministerio de Transporte, en aplicación de la Ley 2052 de 2020 y demás normas vigentes aplicables"</p> <p>SUSTENTACIÓN: Primeramente, en el texto original se mencionada a la Superintendencia de Puertos y Transporte, lo se debe corregir, pero además existe una ley como la incluida en esta propuesta, que no puede desconocerse, y segundo, es menester que todos los procesos tecnológicos se permitan aplicar la Transporte Especial, que es en fondo lo que facilita esta ley.</p>	NO ACEPTADA	<p>Frente a esta observación, es oportuno señalar que la prohibición relativa a que en el contrato para un grupo específico de usuarios pueda el origen y destino estar en un mismo municipio siempre y cuando este se realice en vehículos de más de 9 pasajeros, responde al necesario equilibrio y condiciones igualitarias de competencia con actores de otras modalidades de transporte como lo es la de individual de pasajeros en vehículos taxi. De esta manera, se evita la superposición de usuarios de cada una de ellas y así garantizar un equilibrio entre las mismas, mas si se tiene en cuenta que, en general, el sector transporte ha sido impactado por la pandemia de tal manera que se requiere maximizar los beneficios para todos sus actores.</p>
370	25/02/2021	LUPOANI SÁNCHEZ CELEMIN Presidente Ejecutivo	<p>Se solicita modificar el parágrafo 2° del artículo 2.2.1.6.3.4., para que quede con el siguiente texto: PARÁGRAFO 2. Los convenios de colaboración empresarial deberán ser reportados por el transportador contractual de forma digital a la Superintendencia de Transporte y al Sistema de Información que para el efecto establezca el Ministerio de Transporte, en aplicación de la Ley 2052 de 2020 y demás normas vigentes aplicables"</p> <p>SUSTENTACIÓN: Primeramente, en el texto original se mencionada a la Superintendencia de Puertos y Transporte, lo se debe corregir, pero además existe una ley como la incluida en esta propuesta, que no puede desconocerse, y segundo, es menester que todos los procesos tecnológicos se permitan aplicar la Transporte Especial, que es en fondo lo que facilita esta ley.</p>	NO ACEPTADA	<p>Frente a esta observación, es oportuno destacar que el vigente parágrafo 2 del artículo 2.2.1.6.3.4. del Decreto 1079 de 2015 ya prevé el reporte de los convenios de colaboración empresarial a través de un sistema de información que, por supuesto, propenderá por facilitar y agilizar la labor de las empresas; no obstante, como bien lo indica también la disposición vigente, mientras se implemente el mencionado sistema los convenios deberán entregados en copia al Ministerio de Transporte y a la Superintendencia de Transporte, esto para facilitar su labor de control mientras se realiza el desarrollo respectivo. Igualmente, se destaca que la ley mencionada hace referencia a la automatización y digitalización de trámites que se creen a partir de su entrada en vigencia, lo cual no sucede en el presente caso y para aquellos ya existentes se establecen plazos y condiciones para su adecuación de manera progresiva. Así las cosas, no resulta procedente acoger la propuesta planteada.</p>

371	25/02/2021	LUPOANI SÁNCHEZ CELEMIN Presidente Ejecutivo	Igualmente se eleva petición nuevamente para que se deje el parágrafo 3° del artículo 2.2.1.6.3.4., con el siguiente texto: PARÁGRAFO 3. Cuando se suscriban convenios de colaboración empresarial el Transportador de hecho, no podrá ofrecer para la operación una flota superior al 30% de su parque automotor vinculado y con tarjeta de operación vigente. Este porcentaje corresponde al porcentaje máximo de flota que puede tener la empresa para uno o para la totalidad del(los) convenio(s) que suscriba. El Transportador Contractual queda exento de esta limitación. SUSTENTACIÓN: Reiteradamente hemos demandado del Ministerio de Transporte que se apoye al transportador contractual, el objetivo es no incrementar la capacidad transportadora global y operacional. No tiene sentido subir del 30 al 40 por ciento, porque que el fin de la racionalización de la capacidad transportadora, es que las empresas no la incrementen de forma irreal, sino que responda a un criterio empresarial, favoreciendo que se tengan más contratos que unidades de vehículos sin trabajo. Cuando se le coloca en la misma balanza al transportador contractual con el de hecho, estamos totalmente equivocados, pues el primero lucha por tener menos capacidad y más contratos a diferencia del segundo, cuyo objetivo es poseer muchas unidades de capacidad y transportadora, con o sin contrato, al final el gran perjudicado es el propietario que termina con empresa pero sin contrato, pero además debe pagar en dos ventanillas, unos costos elevados, por la exigencia de una normas que no responde a la realidad del mercado y las buenas prácticas empresariales. Hay que incentivar que hayan muchos transportadores contractuales y menos de hecho, de seguro así el mercado en todo se mejorará, por lo menos las tarifas hoy a la inversa se podrán elevar y salvar al propietario y a la empresa cuyo fin es el Transporte Especial, en sus cinco servicios, por encima de sus unidades de capacidad transportadora.	NO ACEPTADA	Frente a esta observación, se precisa que no se consideró oportuno liberalizar el porcentaje máximo de vehículos objeto de convenios de colaboración empresarial para el transportador contractual pues se permite que las empresas no vinculen vehículos y tercericen su operación teniendo en cuenta que reducen costos asociados como el de la vinculación de los conductores. En ese sentido, un situación de esta magnitud desestimularía la formalidad de la empresa. Puntualmente, también se podría afectar la capacidad transportadora global de la modalidad y, consecuentemente, la continuidad en la prestación del servicio de transporte, en atención a que la mayoría de las empresas, como se indicó, preferirán tercerizar esa prestación en otras empresas para evitar costear cargas laborales, operacionales y de mantenimiento de equipos. Por lo anterior, no es posible acoger la propuesta.
372	25/02/2021	LUPOANI SÁNCHEZ CELEMIN Presidente Ejecutivo	DECISIÓN: Se solicita adicionar este artículo con un párrafo que suspenda la habilitación de empresas en esta modalidad con un plazo improrrogable hasta el 31 de diciembre de 2021, mientras el Ministerio de Transporte en conjunto con la Superintendencia de Transporte, elaboran un estudio sobre la realidad de las 1.800 y más empresas que existen en el país, muchas de las cuales ya no existen, por la crisis de la pandemia. SUSTENTACIÓN: Nuevamente Ante el crecimiento desmedido en la creación de empresas en los últimos años, por las propias ventajas que le otorgó en especial el Decreto 0431/17, se solicita que esta suspensión, con la obligación de que la SuperTransporte en conjunto con el Ministerio de Transporte y la veeduría ciudadana de los gremios legalmente constituidos y vigentes en el cumplimiento de toda la normatividad inherente a las entidades sin ánimo de lucro, realice la revisión in situ de las empresas actualmente habilitadas y confirme el cumplimiento de todos y cada uno de los requisitos que dieron origen a su habilitación, otorgando los plazos de ley para su mejoramiento y que cada elemento o evidencia hallada, sirva para realizar una verdadera revolución jurídica en la creación de las empresas de la modalidad a partir del año 2021. No se puede seguir improvisando en este delicado tema, que mucho mal ha caudado a la modalidad en pleno.	NO ACEPTADA	Respecto de esta observación, se considera que resulta jurídicamente inviable pues va en contravía de una disposición de rango superior como lo es el artículo 333 de la Constitución Política de Colombia que establece la libertad de la iniciativa privada. Igualmente, la reglamentación de la modalidad debe respetar lo prescrito en el artículo 3 de la Ley 105 de 1993 relativo a la libertad de empresa y a que las restricciones a la iniciativa privada solo podrán realizarse en virtud de lo prescrito en la ley. Por esta razón, no se acepta la propuesta. Pese a ello, se destaca que el proyecto de decreto bajo estudio sí comprende algunas disposiciones que propenden por generar equilibrio entre los antiguos y nuevos actores de la modalidad, por ejemplo, se establece un plazo perentorio para que las empresas fijen y hagan uso de su capacidad transportadora y gestionen las tarjetas de operación de sus vehículos, lo cual genera seriedad para la modalidad y evita el escalamiento de empresas de papel que afectan la calidad del servicio.
373	25/02/2021	LUPOANI SÁNCHEZ CELEMIN Presidente Ejecutivo	DECISIÓN: Se objeta reiteradamente el hecho de que se deba seguir solicitando a la Superintendencia de Transporte, concepto de sustentabilidad financiera, esa tarea, trámite o acción la debe atender la Dirección Territorial del Ministerio. SUSTENTACIÓN: Se solicita dejar su contenido como está en la actual reglamentación, pero por eliminando la obligación de que SuperTransporte deba dar "... concepto favorable de sustentabilidad financiera, ...", pues ello simplemente es una traba más a lo relacionado con la fijación o incremento de capacidad transportadora, una acción técnica que le corresponde al Ministerio de Transporte y no a la SuperTransporte. Si no se tiene plena confianza con la Direcciones Territoriales, lo que se debe hacer desde la Dirección de Transporte y Tránsito, es que se haga el control posterior y sancione ejemplarmente tanto a la Territorial como a la empresa. Pero lo que no se puede permitir es que se coloquen trabas que en nada sirven a la legalidad de la modalidad.	NO ACEPTADA	Respecto de esta observación, se destaca que el concepto de sustentabilidad financiera para la fijación e incremento de la capacidad transportadora de las empresas de la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor especial continuará siendo realizado por la Superintendencia de Transporte, esto en la medida en que esta entidad cuenta con los recursos humanos, técnicos y financieros idóneos para ello; así, por ejemplo, deben resaltarse las herramientas implementadas por esta entidad recientemente para agilizar este procedimiento. De igual manera, el propósito del presente proyecto de decreto es generar medidas de alivio para los diferentes actores de la modalidad con ocasión de la pandemia del Coronavirus y se observa que la propuesta planteada no tiene esa naturaleza.
374	25/02/2021	LUPOANI SÁNCHEZ CELEMIN Presidente Ejecutivo	"Artículo 9°. Adiciónese el numeral 3 al literal b) del artículo 2.2.1.6.8.5. del Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, el cual quedará así: "c) Cuando el vehículo haya cumplido el tiempo de uso." DECISIÓN: Se acepta con una objeción: no es c) sino 3) para que responda al título del artículo.	ACEPTADA	De acuerdo, se realizará el ajuste señalado.

375	25/02/2021	LUPOANI SÁNCHEZ CELEMIN Presidente Ejecutivo	<p>DECISIÓN: Se solicita modificar los artículos 2.2.1.6.8.3., y 2.2.1.6.8.4., quedando cada uno con el siguiente texto: Artículo 2.2.1.6.8.3. Terminación del Contrato de vinculación de flota por mutuo acuerdo. Cuando la terminación del Contrato de vinculación de flota sea de mutuo acuerdo, entre el propietario o locatario y la empresa debidamente habilitada, de manera conjunta informarán por escrito de esta decisión al Ministerio de Transporte y éste procederá a efectuar el trámite correspondiente, cancelando la respectiva tarjeta de operación, disminuyendo una unidad en la capacidad transportadora mínima de la empresa desvinculadora y procediendo a incrementar esa misma unidad en la capacidad transportadora mínima de la empresa vinculadora, procedimiento que hará de forma directa el Ministerio de Transporte, sin exigir trámites adicionales a la solicitud expresa de aceptación de la empresa vinculadora y la entrega del Contrato de vinculación de flota correspondiente. Artículo 2.2.1.6.8.4. Terminación del Contrato de vinculación de flota de forma unilateral. Sin perjuicio de todas las responsabilidades civiles y comerciales, que de ello se deriven, cualquiera de las partes puede terminar unilateralmente el contrato de vinculación de flota. A este procedimiento se podrá acoger libremente alguna de las partes, independiente de la fecha pactada para la culminación del respectivo contrato o cuando se llegue a la culminación del contrato y alguna de las partes decide no renovarlos de forma unilateral. Tal decisión deberá ser informada por la parte interesada a la otra, usando todos los medios disponibles y legales, de forma electrónica o física, atendiendo a lo contemplado en documento suscrito entre las partes, con sus modificaciones y adiciones, con una antelación no menor de sesenta (60) días calendario a la terminación del contrato o al plazo en el cual se espera darlo por terminado a su contraparte. Copia de dicha comunicación deberá ser enviada al Ministerio de Transporte para la cancelación de la tarjeta de operación. PARÁGRAFO. Procedimiento. Para efectos de la cancelación de la tarjeta de operación atendiendo a lo contemplado en este artículo, se debe observar el siguiente procedimiento: 1. El solicitante radicará ante el Ministerio de Transporte.</p>	NO ACEPTADA	<p>Respecto de esta observación, se destaca que el propósito del presente proyecto de decreto es generar medidas ágiles y que atiendan directamente a los impactos generados a los diversos actores de la modalidad de transporte especial por cuenta de la pandemia del Coronavirus COVID-19, de esta manera, no se considera oportuno realizar el ajuste solicitado dada la urgencia de la implementación de las medidas mencionadas y que además implica la modificación de un trámite y requiere del consenso por parte de otros actores del servicio. De igual manera, la disposición relativa a que el incremento de la capacidad transportadora se solicitará por las empresas de transporte cuando el desarrollo de su actividad lo haga necesario tiene como propósito racionalizar la prestación del servicio y evitar la ocurrencia de situaciones complejas como la sobreoferta. Igualmente, esta disposición pretende que los vehículos sean utilizados y, de esta manera, maximizar los beneficios de la empresa, los propietarios y conductores de la modalidad en la medida en que se busca la sustentabilidad de la operación y que efectivamente encuentren su actividad rentable. Así las cosas, no procederá un incremento automático de la capacidad.</p>
376	25/02/2021	LUPOANI SÁNCHEZ CELEMIN Presidente Ejecutivo	<p>DECISIÓN: Hay necesidad de solucionar algunos temas del contenido de este artículo y por ello se propone el siguiente texto completo para este artículo: ARTÍCULO 2.2.1.6.15.4. Cambio de servicio. Los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial clase automóvil, campero o camioneta de no más de nueve (9) pasajeros más el conductor, podrán cambiarse al servicio particular, siempre que el año modelo no sea de una antigüedad superior a ocho (8) años, contados a partir del 31 de diciembre del año modelo del vehículo. El Ministerio de Transporte dentro de los tres (3) meses siguientes a la vigencia de este decreto, elaborará un informe completo con la relación de los vehículos que hayan sido autorizados en el cambio de servicio hasta el 31 de diciembre de 2020, que entregará a la autoridad de tránsito para su control respectivo y de igual forma procederá mensualmente, a partir del año 2021, para informar de los cambios de servicio que se autoricen. El cambio de servicio realizado en aplicación de esta disposición no implicará al ajuste de la capacidad transportadora de la empresa a la cual estaba vinculado el vehículo. Parágrafo 1°. Corresponde al propietario del vehículo propuesto para el cambio de servicio, notificar previamente su intención a la empresa de transporte y la misma tendrá quince (15) días calendario para plantear una alternativa que, de no satisfacer al propietario, permitirá a este continuar con el trámite de cambio de servicio. Parágrafo 2°. El Ministerio de Transporte en un término improrrogable de tres (3) meses, regulará lo pertinente para el cambio de servicio y a partir de la fecha de expedición de la mencionada regulación, se empezarán a contar los plazos contemplados en este artículo. Parágrafo 3°. Sanción y desintegración. Los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor a los que se les haya autorizado el cambio de servicio como lo contempla este artículo y se les encuentre prestado el servicio público, se les aplicará las sanciones e inmovilizaciones correspondientes por parte de la autoridad correspondiente. Su reincidencia será causal suficiente para que se ordene su desintegración física obligatoria por la autoridad de tránsito, la cual informará.</p>	NO ACEPTADA	<p>En primer lugar, en efecto, se decidió modificar la regla de cambio de servicio a particular con el propósito principal de generar seriedad en la modalidad; de esta manera, se pretende que quienes deseen ingresar sus vehículos al transporte especial conozcan muy bien las dinámicas del mismo. La figura del cambio de servicio fue redefinida de forma tal que permita nuevamente que vehículos de mayor antigüedad en el servicio adelanten este trámite para generar un equilibrio entre los vehículos que ingresan nuevos a la modalidad y los que se retiran por cambio de servicio, evitando así la sobreoferta en la prestación del mismo, renovando el parque automotor y la edad de los equipos. Igualmente, es una opción para la salida a los vehículos que no desean continuar en la modalidad, ayuda a aliviar las cargas económicas del sector y posibilita la recuperación parcial de la inversión. Así, el término de permanencia mínima de 5 años en la modalidad se considera razonable y proporcional para que se pueda efectuar ese cambio de servicio. Ahora bien, el ajuste solicitado frente al informe a las autoridades de control sobre los vehículos que hayan optado por el cambio de servicio resulta innecesario pues internamente se identificarán las estrategias necesarias para impedir el escalamiento de la informalidad en la modalidad. Igualmente, se eliminó lo relativo al ajuste de la capacidad solo en la medida transitoria de cambio de servicio pues se entiende que es una medida razonable y proporcional en atención a la pandemia que ha generado impactos severos en la operación; no obstante en la disposición permanente se mantiene el ajuste de esa capacidad pues si un vehículo decide cambiarse al servicio particular implica</p>
377	25/02/2021	LUPOANI SÁNCHEZ CELEMIN Presidente Ejecutivo	<p>DECISIÓN: Se solicita incluir en este artículo tres párrafos y un artículo que, al no tener vigencia, es mejor eliminarlos para evitar malas interpretaciones. Que siempre resultan al aplicarse la norma final, así: Elimina el párrafo transitorio del artículo 2.2.1.6.2.2. Elimina el párrafo 4° del artículo 2.2.1.6.7.2. Elimina el artículo 2.2.1.6.14.1. Elimina el párrafo del artículo 2.2.1.6.14.4.</p>	NO ACEPTADA	<p>Frente a esta observación, en primer lugar, con la modificación al artículo 2.2.1.6.2.2. se derogó tácitamente el párrafo transitorio señalado; lo mismo sucede con el párrafo del artículo 2.2.1.6.14.4. que fue eliminado tácitamente con la modificación de este artículo. Ahora bien, frente a las otras dos derogatorias propuesta no se realizarán pues la motivación del presente proyecto de decreto que es la generación de medidas de alivio a los diferentes actores de la modalidad ante los impactos de la pandemia y lo aquí solicitado no tiene esa naturaleza.</p>
378	25/02/2021	Manuel Torres Viada	<p>artículo 2.2.1.6.3.3 En línea con el artículo anterior, el Ministerio de Transporte expidió la Resolución 6652 de 2019, norma actualmente vigente sobre la materia, donde se establecen los requisitos que deben contener los FUECs. Dentro de los requisitos de implementación de los FUECs, contemplados en el artículo 5 de la resolución en comento, se define una primera etapa donde los FUECs deberán ser entregados por las empresas de transporte de manera impresa en papel. Igualmente, la norma contempló una segunda etapa para la transición a un sistema de expedición digital de los FUECs, la cual aún no ha empezado.</p>	NO ACEPTADA	<p>El Ministerio ya se encuentra adelantando los procesos para que a través del sistema RUNT se implemente la expedición del FUEC electrónico, esto con la finalidad de mejorar la prestación del servicio a usuarios y empresarios, contribuir con la modernización del sector transporte, favorecer a la mayor organización y promover la seguridad y confiabilidad de la información, en el servicio público de transporte terrestre automotor especial.</p>

379	25/02/2021	Manuel Torres Viada	Considerando las medidas de aislamiento obligatorio que ordenaron las autoridades competentes a nivel nacional, el Ministerio de Transporte implementó medidas temporales para la expedición de los documentos de transporte que mitigaran los riesgos de contagio para conductores, pasajeros y autoridades de control. El artículo 11 del Decreto Nacional 482 de 2020 dispuesto al respecto: "Documentos de transporte. Los documentos que soportan la operación de transporte público, incluyendo el manifiesto de carga, la orden de cargue y los demás documentos previstos en la regulación vigente, podrán ser transmitidos y portados en medios digitales. PARÁGRAFO. De no ser posible la exhibición o porte de los documentos en medios digitales, éstos podrán presentarse en medio físico." (subrayas y negrilla fuera de texto original) Nótese que, durante la emergencia sanitaria, ha resultado exitosa la posibilidad otorgada de emitir y portar los documentos requeridos para el servicio de transporte en medios digitales. Dentro de estos documentos digitales se incluyen los FUECs, que en el caso del transporte especial han producido beneficios para las empresas de transporte que los expiden, para los conductores que los portan y para las autoridades que ejercen control sobre los mismos. De igual manera, en la actual coyuntura, las posibilidades de contagio de Covid-19 se reducen de manera significativa por el uso de documentos digitales en vez de documentos impresos. Es innegable que tendremos que convivir con este virus por mucho más tiempo, por lo tanto, las medidas que se tomen para reducir las posibilidades de propagación son absolutamente necesarias. Finalmente, no es un detalle menor que con la utilización de FUECs digitales en reemplazo de los impresos, se está generando un impacto ambiental positivo	NO ACEPTADA	El Ministerio ya se encuentra adelantando los procesos para que a través del sistema RUNT se implemente la expedición del FUEC electrónico, esto con la finalidad de mejorar la prestación del servicio a usuarios y empresarios, contribuir con la modernización del sector transporte, favorecer a la mayor organización y promover la seguridad y confiabilidad de la información, en el servicio público de transporte terrestre automotor especial.
380	25/02/2021	Manuel Torres Viada	Conforme a los anteriores comentarios, nos permitimos realizar la siguiente propuesta de redacción que para el efecto nos ocupa, podría ser incluida en este proyecto normativo: ARTÍCULO XX. Modifíquese el artículo 2.2.1.6.3. 3. del Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, el cual quedará así: Artículo 2.2.1.6.3.3. Extracto del contrato. Modificado por el art. 8, Decreto Nacional 431 de 2017 "Durante toda la prestación del servicio, el conductor del vehículo deberá portar el extracto del contrato, el cual deberá cumplir todos los requisitos que establezca el Ministerio de Transporte. En todo caso, el extracto de contrato podrá ser expedido por las empresas de transporte especial y entregado a los conductores en formato físico o digital. Parágrafo 1. El Ministerio de transporte reglamentará la expedición del extracto del contrato, de manera que este pueda ser consultado y verificado a través de un sistema información que permita y garantice el control en línea y en tiempo real, Parágrafo 2. Dentro de los operativos de control, la autoridad de control de tránsito en vía verificará el cumplimiento del porte de los FUECs, en cualquiera de los formatos autorizados en el presente artículo. La inexistencia o alteración del extracto del contrato, advertida por la autoridad de control de tránsito en vía, dará lugar a la inmovilización del vehículo, de conformidad con lo dispuesto en el literal C del artículo 49 de la Ley 336 de 1996. Los errores mecanográficos en formato físico que no presenten enmendaduras ni tachones, no constituyen inexistencia o alteración del documento."	NO ACEPTADA	De acuerdo con lo ya expuesto, se reitera que el vigente artículo 2.2.1.6.3.3. del Decreto 1079 de 2015 en su parágrafo 1 consagra que el Ministerio de Transporte reglamentará la expedición del FUEC de manera que pueda ser consultado y verificado a través de un sistema de información que permita el control en línea y en tiempo real, en consonancia con ello, el artículo 5 de la Resolución 6652 del 27 de diciembre de 2019 prescribe la implementación en línea y tiempo real de este documento. En ese sentido, se observa que la normativa vigente ya prevé un desarrollo para el FUEC de manera digital, para lo cual el Ministerio de Transporte se encuentra adelantando las gestiones necesarias que permitirán su implementación y, de otra parte, actualmente ya se permite el uso de documentos electrónicos para esos efectos. De esta manera, no es necesario el ajuste de las disposiciones vigentes en la materia.
381	25/02/2021	CARLOS JULIO PRIETO TRIANA	1- Para el cambio de servicio público a particular solicitamos sea exigido la paz y salvo de la empresa vinculadora toda vez que los vehículos solicitan este cambio lo hacen para evadir la responsabilidad contractual con la empresa.	NO ACEPTADA	No es posible establecer exigir para la desvinculación documentos que dan cuenta o no de desacuerdos frente al contenido obligacional de los contratos; lo anterior, si se tiene como antecedente que el Consejo de Estado, mediante sentencia del 22 de septiembre de 2011, determinó que la solicitud de desvinculación tiene un carácter eminentemente administrativo que tiene que ver con el control de la capacidad transportadora que por mandato legal debe asignársele a cada empresa para la correcta prestación del servicio, por lo tanto, situaciones que no tienen el carácter administrativo mencionado quedan por fuera de la órbita de la autoridad de transporte.
382	25/02/2021	CARLOS JULIO PRIETO TRIANA	2- Para el caso de los vehículos afiliados que no son de propiedad de la empresa vinculadora solicitamos que las multas administrativas queden a cargo del propietario del vehículo toda vez que son los que desacatan esas normas, como cambio de servicio, no mantener la documentación al día (FUEC) según el plan de rodamiento.	NO ACEPTADA	Frente a esta observación, no se puede obviar la responsabilidad que tienen las empresas de transporte en las actuaciones desplegadas por los vehículos vinculados a ella pues estas obtienen un provecho económico producto del servicio que prestan esos equipos y, además, el Estado las autoriza para prestar un servicio público que implica un poder de dirección y control. En ese sentido, se ha reconocido que aunque la empresa no tiene el dominio sobre el vehículo, si tiene una posición de guardiana del mismo. Por esta razón, no se acoge la propuesta planteada.

383	1/03/2021	Alirio Rey Montañez	<p>1) referente al Capítulo 6 sección 2, artículo 2.2.1.6.2.2 Tiempo de uso de los vehículos: el tiempo de uso de los vehículos de servicio público Terrestre Especial de Pasajeros sea de 25 años para los vehículos matriculados con anterioridad a la pandemia por la COVID 19. La anterior solicitud en razón de la afectación económica causada por la pandemia que ya lleva un año y conllevará años de inactividad y de posterior recuperación, pero además por la subutilización del parque automotor y las condiciones de irrentabilidad en la que venimos desde antes de la pandemia, situación que no permite el retorno de capital en la vida útil actualmente establecida. De otra parte, insistir en que el uso de los equipos y por consiguiente su desgaste es incomparablemente menor con otras modalidades de transporte como colectivo, SITP, razón por la cual su vida útil tiene sentido que sea mayor. por consiguiente, la solicitud es en el sentido de que se extienda en cinco (5) años más la vida útil de los vehículos de transporte terrestre especial de pasajeros.</p>	NO ACEPTADA	<p>Sobre este punto, es pertinente destacar se decidió ampliar a cuatro (4) años el tiempo de uso a los vehículos de la modalidad de transporte especial, medida que fue adoptada, en primer lugar, teniendo en consideración algunas experiencias internacionales.</p> <p>A lo anterior, se suma que la medida de extensión del tiempo de uso por cuatro (4) años a los vehículos de la modalidad fue acogida teniendo en cuenta un criterio razonable, esto es, en primer lugar, que durante al menos dos (2) años el vehículo no se usará, al menos, en condiciones normales y, en segundo lugar, que se debe otorgar adicionalmente dos (2) años para la reactivación económica la cual ya se está dando de manera exponencial en la medida en que muchos sectores de los que depende el transporte especial están retornando gradualmente operaciones como lo es el sector educativo y turístico.</p> <p>Igualmente, es importante tener en cuenta que para la adopción de las medidas transitorias en el proyecto de decreto con el propósito de ayudar a la modalidad de transporte especial con ocasión del impacto negativo de la pandemia del Coronavirus COVID-19 se verificó que estas respondieran a los efectos verdaderamente causados a los actores del transporte especial por cuenta de esa coyuntura sin precedentes y que no afectaran de manera desproporcionada el principio de seguridad el cual es prioridad del sector.</p>
384	1/03/2021	Alirio Rey Montañez	<p>2) sobre la sección 3, contratación del servicio especial, artículo 2.2.1.6.3.2 párrafo: bajo ninguna circunstancia se podrá contratar directamente el servicio entre el propietario, tenedor, o conductor de un vehículo, con ninguno de los grupos de usuarios establecidos en este artículo. Tampoco se podrá contratar con Juntas de Acción Comunal ni Administradoras o consejos de administración de conjuntos. Al respecto mi solicitud es en el sentido que, si bien todos los contratos deberán de ser celebrados entre las empresas debidamente habilitadas con los grupos de usuarios establecidos, no se le puede negar al propietario de vehículos el derecho a ofertar sus servicios, establecer un mercado, atenderlo, procurando la utilización de su flota, cuyos servicios tendrá el derecho de realizarlos utilizando sus equipos ofertados siempre y cuando cumpla con todas las normas establecidas, donde la empresa deberá de aceptar la celebración del contrato. Lo anterior en razón a que en la práctica no se aplica la administración de flota y las empresas no están en condiciones de brindar el trabajo a su flota flotante, y mantener la norma como esta es violatorio del derecho al trabajo, genera la exclusión, la inequidad económica, pues la empresa bien puede optar por priorizar el uso de su flota, o de pagar al propietario del vehículo al ser utilizado, tarifas irrentables, sin que exista control alguno en el presente decreto. De igual forma considero vulnerar el derecho a la igualdad al prohibirles a las organizaciones comunales, (juntas de acción comunal) contratar servicio de transporte especial, sería distinto si se les prohibiera algún tipo de servicio en particular ejemplo servicios urbanos de manera continua o periódica, pero no se debería de prohibir salidas de sectores de población organizados a través de las juntas con fines turísticos, visitas a museos por citar algunos ejemplos.</p>	NO ACEPTADA	<p>Frente a este punto, es claro que no se considera conveniente permitir la prestación del servicio por parte de personas naturales en la medida en que se generan riesgos como la informalidad y la afectación a la calidad del servicio, pues la empresa, entendida como persona jurídica legalmente constituida, es una unidad de explotación económica debe tener importantes recursos humanos, financieros, organizacionales, entre otros, que permiten generar más valor a la prestación del servicio y facilitar la labor de control por parte de las autoridades competentes. Las limitaciones previstas en la normativa vigente, las cuales no son modificadas con el proyecto de decreto bajo estudio, se refieren a la prohibición de contratar con persona diferente a la empresa quien además tiene el deber de gestionar y generar condiciones de sustentabilidad en la operación de sus vehículos propios y afiliados. Finalmente, frente a la prohibición de contratar el servicio de transporte con organizaciones comunales, se destaca que con ello se pretende facilitar la labor de control de la operación, evitar el escalamiento de la informalidad e impedir la superposición de usuarios con otras modalidades de transporte pues se pretende generar un equilibrio entre las mismas; más si se tiene en cuenta que todas ha sido impactadas por los efectos derivados de la pandemia del Coronavirus COVID-19. Por último, se destaca que la Ley 336 de 1996 prescribe que en todo caso si la persona natural desea prestar el servicio de transporte deberá constituirse como empresa de transporte natural que se dedique a esta actividad y debe contar con los procesos de habilitación por lo que el propietario no podría contratar directamente el servicio por esta limitación legal.</p>
385	1/03/2021	Alirio Rey Montañez	<p>3) Extractos de Contrato FUEC: Al respecto es de insistir en la necesidad de que el FUEC deberá de ser expedido por la empresa siempre y cuando el vehículo y su conductor cumplan con todas las normas exigidas en el presente decreto y su costo deberá de ser cargado a la tarifa mensual de rodamiento, sin que con este servicio de expedición de FUEC, se genere toda una variada forma de negocio paralelo al del rodamiento por parte de las empresas y en detrimento de los intereses de los propietarios de los vehículos.</p>	NO ACEPTADA	<p>Frente a esta observación, se destaca que el artículo 14 de la Resolución 6652 del 27 de diciembre de 2019 ya prescribe que la expedición del FUEC no será cobrada al propietario sino que se deberá contemplar como uno de los costos de la operación que se deberá incluir en el valor del servicio con el contratante; así las cosas, las distorsiones al cumplimiento de la normativa prevista, que propende por generar un equilibrio entre los diversos actores de la modalidad, son del ámbito de control y no pueden ser abordadas en este escenario de regulación. De la misma manera, las condiciones para que la empresa expida el FUEC son asuntos de la naturaleza privada del contrato de administración de flota en sus diferentes tipologías sobre los que no se tendrá injerencia para respetar el principio de libertad contractual.</p>
386	1/03/2021	Alirio Rey Montañez	<p>4) Sección ocho Contrato de Administración de Flota: artículo 2.2.1.6.8.2 Numerales 1,2,3,4. Al respecto es solicitar la revisión de todo el artículo en mención, puesto que con este artículo que sería ideal si tuviera una aplicación práctica, se vulneran el derecho al trabajo, se exige la entrega del patrimonio a las empresas, sin garantía alguna para los propietarios de los vehículos, puesto que el servicio especial de pasajeros, no ha logrado, ni lo podrá lograr de alcanzar la meta de administración de flota, como si se puede dar en el SITP y sistema masivo, quedando esta figura solamente en el papel en detrimento de los dueños del parque automotor que no es de propiedad de la empresa. Al respecto este artículo solo tendría sentido si se cambiara la forma de propiedad y la participación en vez de los vehículos fuera accionaria o a través de otra forma asociativa donde la participación económica se da por las utilidades de la empresa y no por lo que cada vehículo produzca, en razón a que muchos de estos no existen en la programación o planes de rodamiento y sus propietarios no reciben ninguna compensación, que es contrario a lo que dice el decreto.</p>	NO ACEPTADA	<p>Sobre esta observación, se resalta la naturaleza eminentemente privada del contrato de administración de flota en sus diferentes tipologías, de ahí que en respeto a los principios de libertad contractual y autonomía de la voluntad no se pueda tener injerencia en las cláusulas, pagos y compromisos pactados de manera consensuada por las partes al suscribir el respectivo contrato. Igualmente, la normativa vigente destaca el rol de la empresa en la gestión de la operación del servicio y de la generación de condiciones de sustentabilidad para los vehículos propios y vinculados, por lo que las distorsiones al cumplimiento de estas disposiciones escapan del ámbito regulatorio que es el convocado con la expedición del presente proyecto de decreto y entran a la órbita de control de las autoridades competentes para ello.</p>

387	1/03/2021	Alirio Rey Montañez	<p>5) Expedición de tarjetas de Operación Artículo 2. 2.1.6.9.2 Al respecto es de solicitar se fije un plazo no mayor a 30 días calendario, o un tiempo establecido en razón a la complejidad que dicha labor represente para el Ministerio de Transporte, porque no es sensato que los transportadores tengamos que esperar meses indeterminados a la espera de poder recibir dicho documento; solicitar además que si la razón por las cuales no se expiden a tiempo las tarjetas de Operación es por falta de materias primas para su elaboración, (es lo que siempre nos dicen) se expidan y se suban al RUNT en un plazo establecido no mayor de 30 días después de presentar los documentos en regla para su expedición, y la entrega en físico así puede esperar.</p>	NO ACEPTADA	<p>Se informa que ante los diferentes requerimientos de los actores del sector transporte, se adoptarán las medidas necesarias y se dispondrán las herramientas pertinentes para que los distintos trámites que se adelanten ante las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte se atiendan y resuelvan de la manera más célere posible, de manera que contribuyan en la mitigación de los efectos adversos generados por la pandemia del Coronavirus COVID-19. No obstante, tener en cuenta que de conformidad con lo establecido en el artículo 14 de la Ley 1437 de 2011 <i>"Salvo norma legal especial y so pena de sanción disciplinaria, toda petición deberá resolverse dentro de los quince (15) días siguientes a su recepción."</i> Por tanto, al no especificar la norma un plazo determinado para este trámite se sujeta al término señalado en la citada ley.</p>
388	1/03/2021	Alirio Rey Montañez	<p>6) Finalmente es solicitar al ministerio la convocatoria o participación de propietarios de vehículos de transporte especial de pasajeros a participar de una mesa técnica, que nos permita opinar sobre las modificaciones del decreto, además de solicitar ayudas de parte del gobierno Nacional, para nuestro sector, como exigencia al sector financiero de brindar reales ayudas para alcanzar el pago de nuestras obligaciones, y al sector asegurador extensión de la vigencia de las pólizas, (PRC, PRCE, TODO RIESGO entre otras.</p>	NO ACEPTADA	<p>Referente a esta observación, es claro que dentro de las mesas de trabajo desarrolladas para efectos de expedir la reglamentación bajo estudio se buscó la verdadera representatividad de los diferentes actores de la modalidad de transporte especial, entre ellos, por supuesto, los propietarios, cuyo rol es reconocido como esencial. Ahora bien, a través del presente proyecto de decreto, expedido en el escenario de regulación de la modalidad, no se pueden generar espacios para exponer las problemáticas que se consideren, eso sí se puede verificar la viabilidad de las observaciones y propuestas de reglamentación, allegadas dentro del término estipulado, que se estimen necesarias para beneficiar a los actores del servicio especial ante los impactos generados por la pandemia.</p>
389	1/03/2021	Carlos Francisco Torres	<p>VIDA UTIL PARQUE AUTOMOTOR Consideramos, además de urgente y necesario, absolutamente justa la ampliación de la vida útil del parque automotor de transporte especial, en mínimo tres (03) años. TIEMPO DE OPERACIÓN VEHICULOS TRANSPORTE ESCOLAR Eliminación de la discriminación existente en el actual tiempo de utilización de los vehículos dedicados al transporte escolar, 16 años, permitiendo que su vida útil en esa submodalidad sea igual a la de los demás vehículos destinados al transporte especial, máxime y ahí está el contrasentido de esta restricción, en el hecho que estos vehículos son los que menor kilometraje realizan. TIEMPO DE USO DE LOS VEHICULOS Existen particulares circunstancias, atinentes exclusivamente a puntales y particulares condiciones del mercado al momento de matricular un vehículo que recomiendan, para efectos de la contabilización de la vida útil de los automotores tener como referencia inicial la fecha de matrícula de los mismos y no el año del modelo. Particularmente exponemos la situación presentada con unos vehículos marca Mercedes Benz, modelo 2014, que fueron matriculados durante el año 2017, a los cuales, además de ocasionales una abierta discriminación, se les estaría cercenando, caprichosamente, la posibilidad de completar los 20 años de vida útil a que tienen derecho</p>	NO ACEPTADA	<p>Sobre esta observación de destaca que la seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y, tratándose de servicios que se prestan, en su mayoría, a menores de edad, tal previsión adquiere incluso más rigurosidad. Así, los vehículos que prestan el servicio escolar deben tener mayores exigencias y, para este caso, el condicionamiento del tiempo de uso de los mismos a 16 años resulta proporcional pues materializa algunos principios constitucionales prescritos en favor de la protección de los niños, niñas y adolescentes. Pese a lo anterior, se destaca que la medida de ampliación del tiempo de uso beneficiará a todos los vehículos de la modalidad, incluidos los del servicio escolar. Ahora bien, se considera que el tiempo de uso debe ser contabilizado desde el año modelo del vehículo para efectos de facilitar la labor de control sobre la materia y asegurar la fiabilidad del cumplimiento de esa obligación, el año modelo representa un criterio razonable y proporcional que además permite salvaguardar el principio de seguridad que es una prioridad dentro del sector.</p>
390	1/03/2021	Carlos Francisco Torres	<p>2. ARTICULO 2 CONTRATO DE TRANSPORTE DE ESTUDIANTES Ante la difícil interpretación y gravísima aplicación por parte de los agentes de tránsito de las implicaciones derivadas de suscribir un contrato de transporte de estudiantes con un establecimiento educativo resulta necesario adicionar en la definición de este tipo de contratos que su objeto es la prestación del servicio de transporte a estudiantes, profesores y personal administrativo. PARAGRAFO 2 Solicitamos su eliminación en la medida, que además de estar manifestamente opuesto a las definiciones dadas en el señalado artículo, contradice una realidad que se presenta, fundamentalmente con la necesidad que tienen los conjuntos residenciales ubicados en la periferia de las ciudades, de contar con la posibilidad de movilizar a sus residentes y empleados de estos, como al personal administrativo del mismo en rutas que les permitan acceder a servicios de transporte urbano</p>	NO ACEPTADA	<p>Referente a esta observación, no se considera oportuno realizar los ajustes de definiciones solicitados pues se permitiría desnaturalizar el objeto principal del contrato de transporte para estudiantes y facilitar el escalamiento de la informalidad en el sector. De igual manera, no se eliminará la prohibición relativa a la imposibilidad de que las empresas de transporte especial puedan celebrar contratos de transporte en esta modalidad, con juntas de acción comunal, administradores o consejos de administración de conjuntos residenciales, en la medida en que tal previsión responde al necesario equilibrio y condiciones igualitarias de competencia con actores de otras modalidades de transporte como lo es la de colectivo. De esta manera, se evita la superposición de usuarios de cada una de ellas y así garantizar equidad entre las mismas, mas si se tiene en cuenta los impactos que indistintamente han sido generados por cuenta de la pandemia del Coronavirus COVID-19. Por último, se aclara que es posible que dentro de las obligaciones descritas en un contrato de transporte especial se incluyan los dos tipos de usuarios (escolar y empresarial) sin que sea necesario suscribir contratos independientes, entendiendo que se utilizaran los mismos vehículos para atender el servicio contratado. En este caso, será necesario que el objeto contractual detalle que el servicio se prestará a estos dos tipos de usuarios, con la finalidad de que esta misma información sea consignada en el FUEC.</p> <p>En consecuencia, si ambos tipos de usuarios se encuentran en un solo contrato podrá expedirse un solo FUEC; por el contrario, en el evento en que la contratación de transporte de estudiantes y el</p>

391	1/03/2021	Carlos Francisco Torres	<p>3. ARTICULO 3 PARAGRAFO 3</p> <p>Entendiendo esta figura como la indicada para suplir puntuales y eventuales necesidades de parque automotor adicional y como bien lo señala la norma vigente "Con el objeto de posibilitar una eficiente racionalización en el uso del equipo automotor y la mejor prestación del servicio, las empresas de esta modalidad podrán realizar convenios de colaboración empresarial..." siendo la celebración de convenios la excepción a la regla, en particular al ya mencionado artículo 983 del Código de Comercio, consideramos que en aras de mejorar el sector, se debe propender por que se mantenga como excepción y no como sucede actualmente, en algo permanente para las empresas conocidas como "afiliadoras". Proponemos una muy estricta reglamentación, en la cual los convenios se utilicen de manera esporádica, comprometiendo máximo el 10% del parque automotor de la empresa que entrega los vehículos.</p>	NO ACEPTADA	<p>La figura de convenios de colaboración empresarial permite ampliar las posibilidades para las empresas en la obtención de contratos, en la medida en que, de manera ágil, se puede contar con vehículos que cumplan las especificaciones requeridas por el contratante, así como otorgarles a las empresas de transporte especial libertad en la gestión de su actividad, de acuerdo con las dinámicas del mercado. No obstante, el incremento del porcentaje fue leve ya que, esta figura utilizada en exceso puede derivar en 1. algunas empresas no utilicen su capacidad transportadora y todos los contratos que obtengan los atenderán con vehículos en convenio y no con vehículos propios o vinculados, 2. Desincentivar a las empresas en la adquisición de parque automotor propio y en la vinculación de vehículos. 3. Puede generar una sobreoferta de vehículos de la modalidad, 4. La mayoría de las empresas preferirán tercerizar la prestación del servicio con otras empresas para evitar costear cargas laborales, operacionales y de mantenimiento de equipos, teniendo en cuenta que quien asume estas cargas es quien presta el servicio (transportador de hecho) y 5. Incentiva el modelo afiliador de las empresas ya que las empresas no ejecutarían la actividad transportadora y no gestionarían contratos para sus vinculados.</p>
392	1/03/2021	Carlos Francisco Torres	<p>4. ARTICULO 5 CERTIFICACIONES DEL SISTEMA DE GESTION DE CALIDAD</p> <p>Eliminar, de manera definitiva, como exigencia de obtención y mantenimiento de la Habilitación, la acreditación de Certificaciones de Gestión de Calidad ISO 9001 e ISO 45001, en el entendido que transcurrido un tiempo más que suficiente desde que en el Decreto 348 de 2015 se estableció esta obligación, se ha demostrado lo poco o nulo que al interior de las empresas las ha beneficiado o las ventajas competitivas que para el sector se han generado.</p> <p>Mas que constituirse en una fuente de ingresos adicionales para los entes certificadores, con el consecuente egreso y gasto para las empresas transportadoras, reiteramos la invisible bondad de esta caprichosa exigencia.</p>	NO ACEPTADA	<p>Frente a esta observación, no se eliminará el requisito relativo a la obtención de certificaciones de calidad pues, teniendo en cuenta la naturaleza especial de este servicio público, se requiere su prestación en las mejores condiciones para los usuarios. Se trata de disposiciones que atienden al mejoramiento y la competitividad de la modalidad. Igualmente, es claro que quien desee ingresar a la modalidad aceptará las condiciones impuestas en la regulación pues esta propende por generar cada vez más formalidad en la misma. En adición, estos requisitos fomentan una eficiente gestión empresarial enfocada a procesos, clientes y colaboradores, los cuales sirven de guía para obtener altos niveles de calidad que se verá reflejada en un mejor servicio al cliente, como también en la disminución de los riesgos, accidentes y enfermedades que contribuya al mejoramiento de las condiciones laborales de los colaboradores y empleados. Tener en cuenta que el servicio ofrecido por las empresas de transporte especial no corresponde a un servicio básico, por tanto las exigencias son mayores que las demás modalidades. Finalmente, en consideración parcial a lo indicado en su observación se decidió aumentar a veinticuatro (24) meses el plazo adicional con el que contarán las empresas para cumplir con las certificaciones referidas las cuales propenden por el mejoramiento y la competitividad de la modalidad, pues se consideró un lapso razonable y proporcional y que atiende verdaderamente a los impactos reales causados por la pandemia.</p>
393	1/03/2021	Carlos Francisco Torres	<p>Y qué decir de la excluyente exigencia obligatoria para las empresas de que presten el servicio de transporte turístico como es la exigencia de la norma técnica sectorial NTS AV -009.</p>	NO ACEPTADA	<p>Referente a esta observación, se destaca que el artículo 16 del proyecto de decreto ya encontraba contenida en el artículo 16 del proyecto de Decreto donde se indica la derogatoria expresa del artículo 2.2.1.6.11.5. del vigente Decreto 1079 de 2015 que dispone la obligatoriedad de adoptar esta norma técnica para las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial habilitadas por el Ministerio de Transporte que presten el servicio de transporte turístico y estén inscritas en el Registro Nacional de Turismo.</p>
394	1/03/2021	Carlos Francisco Torres	<p>5. ARTICULO 10</p> <p>Se propone la adición de un párrafo que otorgue autorización en cualquier época del año, para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros por carretera utilizando vehículos de propiedad y/o vinculados a empresas que cuentan simultáneamente con habilitación para la prestación de servicio público de transporte especial</p>	NO ACEPTADA	<p>Sobre esta observación, para efectos de salvaguardar la claridad y oportunidad del control de la operación, así como de la seguridad, la cual es prioritaria en el sector y diferenciar servicios que tienen particularidades en su operación y, por ende, requisitos diferenciables, no se considera conveniente ni razonable acoger la propuesta planteada.</p>

395	1/03/2021	Carlos Francisco Torres	<p>6. ARTICULO 11 PARAGRAFO TRANSITORIO</p> <p>Consideramos que se debe otorgar un plazo de un (1) año, contados a partir de la renovación de las tarjetas de operación, para la presentación ante la Dirección Territorial correspondiente, de los contratos de prestación de servicios de transporte especial</p>	NO ACEPTADA	<p>El plazo para la presentación de los contratos suscritos se considera razonable y proporcional para efectos de realizar el control debido sobre el efectivo uso racional y sustentable del equipo propio o vinculado a la empresa de transporte. Por esta razón, no se acoge lo propuesto.</p>
396	1/03/2021	Carlos Francisco Torres	<p>7. ARTICULO 14 CAMBIO DE SERVICIO DE PUBLICO A PARTICULAR</p> <p>La sana lógica indica que lo actualmente vigente constituye una equivocación de redacción, proponemos que se autorice, de manera permanente, el cambio de servicio de público a particular de los vehículos de transporte especial con capacidad no superior a nueve (09) pasajeros, que hayan cumplido como mínimo cinco (05) años en el servicio público.</p>	NO ACEPTADA	<p>En efecto, se decidió modificar la regla de cambio de servicio a particular con el propósito principal de generar seriedad en la modalidad; de esta manera, se pretende que quienes deseen ingresar sus vehículos al transporte especial conozcan muy bien las dinámicas del mismo. La figura del cambio de servicio fue redefinida de forma tal que permita nuevamente, que vehículos de mayor antigüedad en el servicio adelanten este trámite para generar un equilibrio entre los vehículos que ingresan nuevos a la modalidad y los que se retiran por cambio de servicio, evitando así la sobreoferta en la prestación del mismo, renovando el parque automotor y la edad de los equipos. Igualmente, es una opción para la salida a los vehículos que no desean continuar en la modalidad, ayuda a aliviar las cargas económicas del sector y posibilita la recuperación parcial de la inversión. Así, el término de permanencia mínima de 5 años en la modalidad se considera razonable y proporcional para que se pueda efectuar ese cambio de servicio. Puntualmente, frente a la observación, la redacción prevé en los mismos términos el supuesto allí planteado de tal manera que no se entiende por qué se manifiesta que existe una equivocación al respecto.</p>
397	1/03/2021	Carlos Francisco Torres	<p>8. CAPACIDAD TRANSPORTADORA</p> <p>A. INCORPORACION DE VEHICULOS NUEVOS</p> <p>Resulta absurdo, por decir lo menos, la condición o excepción en la norma, según la cual solamente las empresas "antiguas" pueden incorporar a su parque automotor vehículos nuevos.</p> <p>En la práctica, esta restricción lo único que ha generado es un mercado oscuro de ofrecimiento y venta temporal de capacidades transportadoras por parte de las empresas "antiguas".</p> <p>Proponemos la eliminación de esta particular y discriminatoria circunstancia.</p>	NO ACEPTADA	<p>En el artículo 16 del proyecto de decreto, ya se establece expresamente que se deroga el artículo 2.2.1.6.14.5 el cual señalaba la suspensión de ingreso de vehículos nuevos tipo automóvil, campero, camioneta y microbús. Esto con el objetivo de permitir la dinamización en la operación de la modalidad, generar condiciones de igualdad, competitividad y contribuir en la renovación del parque automotor.</p>
398	1/03/2021	ÁLVARO MOLINA PÁEZ	<p>El proyecto muestra el Artículo 2.2.1.6.2.2. se ocupa de "darle más vida" a buses viejos que ya no tienen trabajo, de no ser el denominado de: las "floras", entre ellos. Osea las empresas de floricultura para movilizar mano de obra en lo que sea mas barato; así la rentabilidad sea cero para los propietarios que no tienen posibilidad de renovar a nuevo nunca.. trabajan para los talleres.. En el caso anterior propongo que el gobierno por medio del Ministerio de Transporte, que se supone es el rector de las diversas modalidades, consciente de que ese grupo de vehículos tiene problemas de seguridad vial, de tecnología vieja no amigable con el medio ambiente, que no es rentable, que inclusive tiene problemas laborales pues sus conductores son tan viejos como sus vehículos, casi todos mayores de 60 años y más, presente un proyecto de "Salida del mercado" en condiciones dignas con un PLAN DE RENOVACIÓN, que incluya chatarrización, crédito de largo plazo, precios y tecnología que le sirva al país y que no incluya combustibles fósiles. Todos los actores pueden ayudar: Importadores, bancos, aseguradoras, siderúrgicas para fundir esos materiales que pueden ser útiles para hacer puentes en carreteras terciarias, etc. Pero no es aceptable que se de "más vida" a parque automotor viejo y sin mercado.</p>	NO ACEPTADA	<p>Respecto de esta observación, es oportuno destacar que la adopción de la medida solicitada implica de la creación de todo un plan de modernización para la flota de la modalidad que requiere, en primer lugar, el estudio de la necesidad, oportunidad y beneficios en su implementación, lo cual, necesariamente requiere de la planeación, estructuración y apropiación de recursos considerables o generación de incentivos económicos o tributarios, aspectos que requieren además tener en cuenta las competencias que tienen otras entidades como el Ministerio de Hacienda y Crédito Público. En ese sentido, el presente proyecto de decreto no es el escenario para atender la propuesta.</p>

399	1/03/2021	Mike Alonso Eastmond Ortiz Representante Legal	<p>En el artículo 2.2.1.6.3.2 en el que se hace referencia a los contratos de transporte asumen, en forma errónea, que la realidad volverá a ser igual. Nada más distante de la realidad.. Las universidades hacen grandes inversiones para que la virtualidad se mantenga. La oferta ON LINE es amplia y ya los muchachos de hoy están dejando de poner su atención a carreras tradicionales para enfocarse en las nuevas alternativas digitales; jóvenes se matriculan en programas internacionales nuevos y rentables. De hecho las universidades tienen una deserción de más de 30% y en algunas hasta el 50%.. Así que ponerlos a "contratar" en grupo vehículos de Transporte Especial es, si se llega a dar, un mercado marginal que tendrá que competir con taxis, Uber, DIDI.. etc. Etc... pero las mayoría están utilizando bicicletas, patinetas electricas propias ante el fracaso de las arrendadas por la pandemia. Los empleados se quedarán en su mayoría en el trabajo virtual. Grandes inversiones en equipos y seguridad se hacen. Hasta el diseño de los apartamentos cambia para organizar espacios para el trabajo remoto. Conozco el caso de BBVA donde en la dirección general solo trabaja el 5% o el 7% de tal forma que el 93% de trabajo es virtual.. El transporte Empresarial entonces tampoco tendrá mercados fuertes y menos para miles de vehículos.. Reforzados, claro, por los otros miles que saldrán del Transporte Especial directo al Uber y todas las demás aplicaciones a punto de ser legalizadas en el Congreso. Cursan cinco proyectos que imagino los unificarán. La contratación de transporte turístico esta siendo mínima. Los hoteles tienen ocupación del 10% y del 20% se tomaran muchos años en acomodarse a la nueva realidad.. Muchos están siendo convertidos en áreas para trabajo virtual con muchas ayuda y comodidades inclusive para ejecutivos locales... La facilidad para hacer convenios empresariales al 40% ayudan a mantener una modalidad dominada por "empresarios del transporte que no son transportadores"... son comercializadoras o lo que quieran pero, no son empresas de transporte. Eso aplica también para el intermunicipal: Dueños de rutas y horarios cuando deberían ser licitaciones a 15 años como existe en otros países y que las empresas sean dueñas de su parque automotor.</p>	NO ACEPTADA	<p>En esta observación se realiza una apreciación personal y general frente a las expectativas del funcionamiento de la modalidad de transporte especial sin que se exponga alguna propuesta concreta al proyecto de reglamentación; no obstante, es oportuno mencionar que las medidas adoptadas propenden por generar alivios a los diferentes actores de la modalidad de transporte especial, ante los impactos ocasionados por la pandemia del Coronavirus COVID-19.</p>
400	1/03/2021	Mike Alonso Eastmond Ortiz Representante Legal	<p>Sobre la Capacidad transportadora ya quedó dicho que es motivo de burla y corrupción y que de eso están muy bien enterados ustedes y de lo que ocurre con las territoriales. El envío de contratos a la Dian es un saludo a la bandera. Eso no sirve para nada pues esa entidad no hace lo que le corresponde, mucho menos un rosario de contratos que para su debido control no tienen infraestructura.. Recuerdan el Decreto 248 cuando la exclusión del IVA? Para que sirvió? Para nada. Bien por no permitir que la modalidad de transporte Intermunicipal pretenda vender sus buses viejos a la Modalidad Especial como ocurría y que por tal razón esta modalidad está llena de buses viejos que inflan la flota pero que no sirven para nada y son un negocio marginal que está de salida.</p>	NO ACEPTADA	<p>Al respecto, en primer lugar, es oportuno señalar que el marco normativo que regula la modalidad es claro y preciso frente a la obligación por parte de las diferentes empresas de operar de manera racional y sustentable, de ahí que las distorsiones al cumplimiento de las disposiciones respectivas escapen del ámbito regulatorio el cual es el convocado con la expedición del presente proyecto de decreto. Por otra parte, frente al envío de contratos a la DIAN, desde el Ministerio de Transporte se están realizando los desarrollos necesarios para sistematizar esta operación y dotar de transparencia y formalidad al servicio de transporte especial. Finalmente, se informa que ante los diferentes requerimientos de los actores del sector transporte, se adoptarán las medidas necesarias para que los distintos trámites que se adelanten ante las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte se atiendan y resuelvan de la manera más celerante posible, de manera que contribuyan en la mitigación de los efectos adversos generados por la pandemia del Coronavirus COVID-19.</p>
401	1/03/2021	Mike Alonso Eastmond Ortiz Representante Legal	<p>Artículo 1 Artículo 2.2.1.6.4 le anexaría un párrafo mas. Párrafo 3. Notificar a todas empresas del territorio nacional que deben aportar los contratos de transporte con empresas legalmente constituidas para el servicio de transporte especial.(seguimiento por la superintendencia de transporte).</p>	NO ACEPTADA	<p>Frente a esta observación, la cual no es muy clara, si se entiende que hace referencia a consagrar el deber de empresas en general de reportar contratos de transporte suscritos con empresas de transporte especial, se destaca que no es una medida que pueda ser adoptada en el presente proyecto de decreto pues, de una parte, se propende por generar medidas de alivio para los actores de la modalidad de transporte especial por cuenta de los impactos generados por la pandemia del Coronavirus y lo aquí solicitado no tiene esa naturaleza y, por otra, porque no se pueden establecer en este escenario obligaciones a actores ajenos a la realización de la actividad de transporte.</p>
402	1/03/2021	Mike Alonso Eastmond Ortiz Representante Legal	<p>Artículo 2 Le anexaría un párrafo mas. Párrafo 3. El ministerio de transporte – superintendencia de transporte realizara visitas a colegios públicos colegios privados empresas privadas, alcaldías municipales y gobernaciones para revisar la contratación se realice con empresas legalmente constituidas en el servicio especial.</p>	NO ACEPTADA	<p>Referente a esta observación, se destaca que las facultades de inspección, control y vigilancia en el sector están a cargo de la Superintendencia de Transporte quien tiene su marco competencial definido, particularmente, en el Decreto 2409 de 2018. Por esta razón, no se considera pertinente adoptar lo solicitado, pues la mencionada entidad ya tiene un marco de acción definido y la autonomía para aplicarlo y realizar las labores de control que considere.</p>

403	1/03/2021	Mike Alonso Eastmond Ortiz Representante Legal	Artículo 3 Artículo 2.2.1.6.2.2 tiempo de uso de los vehículos, modificaría y anexaría un párrafo. Modificaría el párrafo transitorio: el ministerio de transporte fijara las condiciones de operación las cuales deberán ser cambiantes según la pandemia que se esta viviendo como las que se presente en un futuro.	NO ACEPTADA	<p>Sobre esta observación, se destaca que con el presente proyecto de decreto se busca establecer medidas efectivas que alivien a los diferentes actores de la modalidad de transporte especial ante los impactos generados por la pandemia del Coronavirus COVID-19. Así, frente al tiempo de uso, se estableció un criterio claro en cuanto a su extensión con el propósito de generar seguridad jurídica para el sector. De ahí que con la reglamentación propuesta se busque establecer un marco normativo claro de beneficios para los actores de la modalidad, que genere expectativas de recuperación, de tal manera que no resulta apropiado adoptar un criterio como el propuesto que daría a entender el cambio de las condiciones en cualquier momento.</p> <p>Por último, es pertinente destacar se decidió ampliar a cuatro (4) años el tiempo de uso a los vehículos de la modalidad de transporte especial, medida que fue adoptada, en primer lugar, teniendo en consideración algunas experiencias internacionales.</p> <p>A lo anterior, se suma que la medida de extensión del tiempo de uso por cuatro (4) años a los vehículos de la modalidad fue acogida teniendo en cuenta un criterio razonable, esto es, en primer lugar, que durante al menos dos (2) años el vehículo no se usará, al menos, en condiciones normales y, en segundo lugar, que se debe otorgar adicionalmente dos (2) años para la reactivación económica la cual ya se está dando de manera exponencial en la medida en que muchos sectores de los que depende el transporte especial están retornando gradualmente operaciones como lo es el sector educativo y turístico.</p>
404	1/03/2021	Mike Alonso Eastmond Ortiz Representante Legal	Artículo 4 Artículo 2.2.1.6.2.3 desintegración física total Modificar que al presentarse desintegración sea modificado con el covi actual y que sea modificada si se presenta una nueva pandemia o emergencia nacional.	NO ACEPTADA	<p>En los términos expuestos, se destaca que con el presente proyecto de decreto se busca establecer medidas efectivas que alivien a los diferentes actores de la modalidad de transporte especial ante los impactos generados por la pandemia del Coronavirus COVID-19. Así, frente al tiempo de uso, se estableció un criterio claro en cuanto a su extensión con el propósito de generar seguridad jurídica para el sector. De ahí que con la reglamentación propuesta se busque establecer un marco normativo claro de beneficios para los actores de la modalidad, que genere expectativas de recuperación, de tal manera que no resulta apropiado adoptar un criterio como el propuesto que daría a entender el cambio de las condiciones en cualquier momento.</p>
405	1/03/2021	Mike Alonso Eastmond Ortiz Representante Legal	Artículo 2.2.1.6.3.2 Contratos de Transporte. Anexar al paragrafo 1 empresas privadas, alcaldías, gobernaciones, colegios y jardines infantiles privados bajo ninguna circunstancia podrá contratar directamente el servicio de transporte terrestre automotor especial con el propietario, tenedor o conductor de un vehículo, ni con personas naturales que no son empresa legalmente habilitada por el ministerio de transporte especial para prestar el servicio dentro de lo mismo están las agencias de viaje ya que estas deben contratar el servicio de transporte con empresas habilitadas y con registro de cámara de comercio.	NO ACEPTADA	<p>Referente a esta observación, se tiene que el vigente artículo 2.2.1.6.3.1. del Decreto 1079 de 2015 prevé que la contratación del servicio público de transporte especial solo podrá realizarse con empresas de transporte legalmente constituidas y habilitadas para la modalidad e igualmente el párrafo 2 de esta misma disposición prescribe que ninguna persona natural o jurídica podrá contratar directamente vehículos sin acudir a la empresa debidamente habilitada. Igualmente, en lo relacionado con las agencias de viaje, el párrafo 2 del artículo 2.2.1.6.4. <i>ibidem</i> preceptúa que el transporte especial de pasajeros, en sus diferentes servicios, no podrá contratarse ni prestarse a través de operadores turísticos, salvo en aquellos casos en los que el operador turístico esté habilitado como empresa de transporte especial. En ese sentido, la inclusión de lo solicitado en la observación resulta innecesaria pues ya está previsto en la normativa actual.</p>
406	1/03/2021	Mike Alonso Eastmond Ortiz Representante Legal	Artículo 8 Artículo 2.2.1.6.3.3 extrato de contrato. Adoptando las políticas del gobierno nacional sobre el recalentamiento global y lo que esto conlleva todo extrato de contrato deberá portarse de forma electrónica en celular bajo formato pdf y así evitar el uso de papel.	NO ACEPTADA	<p>El Ministerio ya se encuentra adelantando los procesos para que a través del sistema RUNT se implemente la expedición del FUEC electrónico, esto con la finalidad de mejorar la prestación del servicio a usuarios y empresarios, contribuir con la modernización del sector transporte, favorecer a la mayor organización y promover la seguridad y confiabilidad de la información, en el servicio público de transporte terrestre automotor especial.</p>

407	1/03/2021	Mike Alonso Eastmond Ortiz Representante Legal	Artículo 9 Quitar los porcentaje y permitir que la reactivación se de en todo el país	NO ACEPTADA	Frente a la eliminación del porcentaje máximo de vehículos que pueden ser objeto de convenios de colaboración empresarial, se precisa que no se consideró oportuno liberalizar el porcentaje máximo de vehículos objeto de convenios de colaboración empresarial para el transportador contractual pues se permite que las empresas no vinculen vehículos y tercericen su operación teniendo en cuenta que reducen costos asociados como el de la vinculación de los conductores. En ese sentido, un situación de esta magnitud desestimularía la formalidad de la empresa. Puntualmente, también se podría afectar la capacidad transportadora global de la modalidad y, consecuentemente, la continuidad en la prestación del servicio de transporte, en atención a que la mayoría de las empresas, como se indicó, preferirán tercerizar esa prestación en otras empresas para evitar costear cargas laborales, operacionales y de mantenimiento de equipos. Por lo anterior, no es posible acoger la propuesta.
408	1/03/2021	Mike Alonso Eastmond Ortiz Representante Legal	Artículo 10 Permitir que las empresas de transporte especial puedan realizar convenios con empresas de transporte de pasajeros por carretera cuando esta no pueda cumplir con sus frecuencias, permitir que las empresas de transporte municipal puedan realizar convenios de colaboración empresarial con empresas de transporte especial en aquellas rutas que se encuentre sin servicio o en aquellas que se presente fallas en el servicio.	NO ACEPTADA	Referente a esta observación, se considera oportuno mencionar que los contratos con empresas de transporte de pasajeros por carretera deberán seguir realizándose de manera excepcional solo en los períodos de alta demanda establecidos en el artículo 2.2.1.6.3.5 del decreto 1079 de 2015, pues se trata de que los vehículos de una modalidad de transporte operen en la mayor medida de lo posible en la misma, para facilitar la labor de control y, así mismo, en atención a que las condiciones de operación claramente no son las mismas entre las diferentes modalidades; lo anterior, también resulta imprescindible para generar un equilibrio de la oferta de vehículos y así maximizar los beneficios de los actores del sector transporte.
409	1/03/2021	Mike Alonso Eastmond Ortiz Representante Legal	Artículo 12 Este artículo debe ser revisado y modificado teniendo en cuenta varios factores aumentar plazo para presentar el programa de calidad por la pandemia presentada,	ACEPTADA	En consideración a lo indicado en su observación se decidió aumentar a veinticuatro (24) meses el plazo adicional con el que contarán las empresas para cumplir con las certificaciones referidas las cuales propenden por el mejoramiento y la competitividad de la modalidad, pues se consideró un lapso razonable y proporcional y que atiende verdaderamente a los impactos reales causados por la pandemia.
410	1/03/2021	Mike Alonso Eastmond Ortiz Representante Legal	modificar los porcentaje de flota propia,	NO ACEPTADA	Referente a esta observación, en primer lugar, es oportuno mencionar que la exigencia de un porcentaje mínimo de propiedad pretende atacar la informalidad y que las empresas no se conviertan en simples afiliadoras de vehículos, sino que de verdad se involucren en la industria del transporte. El mencionado sistema afiliador que manejan las empresas de transporte público especial genera el incumplimiento de sus obligaciones de administrador y de conseguir contratos de transporte, por lo que los afiliados se ven avocados a realizar la gestión por su cuenta. Así las cosas, el porcentaje de equipos de propiedad de la empresa ayuda a que estas ejecuten políticas para el fortalecimiento empresarial, al hacer parte estos vehículos del patrimonio de la misma. No obstante, en el proyecto de decreto se adoptaron otras medidas para reducir esta carga y facilitar a las empresas acreditar este porcentaje, como la posibilidad de acreditar hasta un 7% con vehículos adquiridos mediante el mecanismo de leasing, lo cual constituye un beneficio no contemplado en la normativa vigente.

411	1/03/2021	Mike Alonso Eastmond Ortiz Representante Legal	que las empresas habilitadas por el decreto 348 y 431 puedan ingresar vehículos nuevos en todas las modalidades sin problema,	NO ACEPTADA	Respecto de esta observación, con el objetivo de permitir la dinamización en la operación de la modalidad, generar condiciones de igualdad, competitividad y contribuir en la renovación del parque automotor, el artículo 16 del proyecto de decreto prevé de manera clara la derogatoria del artículo 2.2.1.6.14.5. del Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, que actualmente dispone la suspensión de ingreso de algunas tipologías vehiculares. Este tema fue ampliamente solicitado por diversos actores de la modalidad de transporte especial en las diversas mesas de trabajo que para efectos de adoptar medidas en el marco de la reglamentación de la misma, les permitieran mitigar el impacto de los efectos de la pandemia.
412	1/03/2021	Mike Alonso Eastmond Ortiz Representante Legal	que por pandemia la renta presuntiva quede aplazada.	NO ACEPTADA	No se entiende a qué se hace referencia con la expresión renta presuntiva, la normativa no hace referencia a la misma.
413	1/03/2021	Mike Alonso Eastmond Ortiz Representante Legal	Artículo 13. El ajuste del patrimonio líquido del año 2020 y el próximo del año 2021 y si se llegara a presentar otra emergencia mundial pueda presentarse sin problema con las pérdidas que arroje dicho problema.	NO ACEPTADA	No se entiende cuál es la observación o propuesta concreta elevada; no obstante, bajo el entendido que se haga en realidad referencia a la suspensión de la exigencia del ajuste anual del patrimonio líquido, no se acoge esta observación, en la medida en que el mencionado ajuste siempre se realiza en función de la dimensión de la operación de la empresa y de acuerdo con la capacidad transportadora que le ha sido asignada, de tal manera que el impacto de la pandemia se verá reflejado en los factores mencionados por lo que el ajuste se haría de acuerdo con la situación real de la empresa. En cuanto al patrimonio, no se considera una medida ya que esta obligación debe ser cumplida por las empresa durante los primeros 4 meses de cada año.
414	1/03/2021	Mike Alonso Eastmond Ortiz Representante Legal	Artículo 16 La acreditación del parque automotor quede aplazado hasta que no se levante la pandemia y posteriormente se fijara una nueva tabla de acreditación., lo anterior se debe a que con la pandemia los bancos cerraron todos los créditos y después de que pase la pandemia quien sabe cuanto se demoren en aprobar nuevamente además los bancos no cumplieron con lo de bancoldex y mas a las empresas nuevas nos cerraron todas las puertas.	NO ACEPTADA	La transición del porcentaje mínimo de propiedad por parte de las empresas de la modalidad de transporte especial de los vehículos que conforman su capacidad transportadora operacional finalizó el 31 de diciembre de 2019. De esta manera, mediante el presente proyecto de decreto se pretende generar medidas de alivio que atiendan a los efectos negativos ocasionados directamente por la pandemia del Coronavirus COVID-19, de ahí que situaciones jurídicas consolidadas con anterioridad a esta coyuntura no pueden percibir los beneficios planteados. Aún así, se destaca que en el proyecto de decreto se adoptaron otras medidas para reducir esta carga y facilitar a las empresas acreditar este porcentaje, como la posibilidad de acreditar hasta un 7% con vehículos adquiridos mediante el mecanismo de leasing financiero u operativo, lo cual constituye un beneficio no contemplado en la normativa vigente. Igualmente, la acreditación del porcentaje mínimo de propiedad no puede ser aplazada pues el artículo 22 de la Ley 336 de 1996 establece que toda empresa del servicio público de transporte contará con la capacidad transportadora autorizada para atender la prestación de los servicios otorgados y con un porcentaje de su propiedad.

415	1/03/2021	Mike Alonso Eastmond Ortiz Representante Legal	Artículo 17 Fijación e incremento de la capacidad transportadora, que las empresas nuevas nuevas puedan ingresar vehículos nuevos en cualquiera de las modalidades y las capacidades se puedan incrementar con nuevos contratos y su plan de rodamiento que se puedan hacer paso a particular de vehículos de de 9 pasajeros hacia abajo. Cuando el ministerio de transporte ponga en orden a las empresas privadas de todos los sectores como a las alcaldías como a las gobernaciones y colegios privados y públicos pida la vigilancia de la dian esto es que se aprieta un sector que no está en operación y las empresas que deben dar trabajo lo realizan con vehículos placa amarilla.	NO ACEPTADA	En efecto, con el objetivo de permitir la dinamización en la operación de la modalidad, generar condiciones de igualdad, competitividad y contribuir en la renovación del parque automotor, el artículo 16 del proyecto de decreto ya prevé la derogatoria del artículo 2.2.1.6.14.5. del Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, que actualmente dispone la suspensión de ingreso de algunas tipologías vehiculares. Se realizan manifestaciones acerca de las problemáticas de los actores de la modalidad pero no se realiza ninguna observación para considerar
416	1/03/2021	Mike Alonso Eastmond Ortiz Representante Legal	Artículo 18. El incremento dela capacidad sea de acuerdo a su plan de rodamiento y contratos vigentes pero también se le permita a esas personas que la empresa no siguió en transporte especial o que no se habilitaron puedan pasarse a la empresa que ellos deseen y no limitar la empresa que debe tener la capacidad transportadora copada y con tarjetas de operación activas todas	NO ACEPTADA	En efecto, cualquier vehículo de la modalidad de transporte especial podrá cambiarse a otra empresa siempre y cuando la misma tenga capacidad transportadora operacional disponible y le asegure la sustentabilidad en la operación Ahora bien, en caso de que tenga la capacidad copada, deberá acudirse al trámite previsto en la normativa vigente para el incremento de la capacidad transportadora de la empresa, pues con esto se busca la racionalización en la prestación del servicio y asegurar que el vehículo a vincular contará con el escenario idóneo para desempeñar su actividad.
417	1/03/2021	Mike Alonso Eastmond Ortiz Representante Legal	Artículo 20. Las empresa son habilitadas con el ánimo de salir adelante pero por la falta de concientizar las empresas privadas alcaldías gobernaciones no se genera el trabajo necesario y con esta pandemia se agudizo mas todo por tal motivo los vinculados deben realizar un aporte mínimo pero se debe realizar ya que todas las empresas necesitan un sostenimiento que se puedan modificar para bajar el sostenimiento pero se necesita de ese mínimo aporte pero que se vallan sin pagar varios años eso lastima las finanzas de las empresas que ahora están golpeadas al punto de tener que cerrar.	NO ACEPTADA	El contrato de vinculación se rige por las normas del derecho privado y en él se deben estipular además de las obligaciones, derechos y prohibiciones de las partes, también las obligaciones de tipo pecuniario y demás cláusulas que las partes estimen convenientes siempre y cuando no contravengan las disposiciones legales. No obstante, estas obligaciones pecuniarias incluyen los valores de administración a favor de la empresa, las cuales siempre deben corresponder a los valores que racionalmente se requieran para la operación. Al ser este un aspecto eminentemente de naturaleza privada, no se puede tener injerencia en él a través del presente proyecto de decreto, en respeto a principios como el de la libertad contractual.
418	1/03/2021	Mike Alonso Eastmond Ortiz Representante Legal	Artículo 21. En el contrato se pueda poner que si un vinculado incumple tres meses con los costos de operación pactados con la empresa se pueda desvincular presentando el contrato con una carta de incumplimiento.	NO ACEPTADA	No es posible que en la reglamentación se exija para la desvinculación lo señalado en la observación, pues ello implicaría una intromisión en los desacuerdos frente al contenido obligacional de los contratos; al respecto, se tiene como antecedente que el Consejo de Estado, mediante sentencia del 22 de septiembre de 2011, determinó que la solicitud de desvinculación tiene un carácter eminentemente administrativo que tiene que ver con el control de la capacidad transportadora que por mandato legal debe asignársele a cada empresa para la correcta prestación del servicio, por lo tanto, situaciones que no tienen el carácter administrativo mencionado quedan por fuera de la órbita de la autoridad de transporte.

419	1/03/2021	Mike Alonso Eastmond Ortiz Representante Legal	Artículo 24. Que la empresa con el contrato y la carta de incumplimiento pueda desvincular a ese vinculado que incumpla.	NO ACEPTADA	Nuevamente, no es posible que en la reglamentación se exija para la desvinculación lo señalado en la observación, pues ello implicaría una intromisión en los desacuerdos frente al contenido obligatorio de los contratos; al respecto, se tiene como antecedente que el Consejo de Estado, mediante sentencia del 22 de septiembre de 2011, determinó que la solicitud de desvinculación tiene un carácter eminentemente administrativo que tiene que ver con el control de la capacidad transportadora que por mandato legal debe asignarse a cada empresa para la correcta prestación del servicio, por lo tanto, situaciones que no tienen el carácter administrativo mencionado quedan por fuera de la órbita de la autoridad de transporte.
420	1/03/2021	Mike Alonso Eastmond Ortiz Representante Legal	Las renovaciones de las tarjetas de operación, si toda la información de los vehículos de transporte especial se encuentra en el runt por que se deben enviar una cantidad de cosas donde debería enviarse la solicitud de la empresa certificación de vigencia del contrato con copia de la consignación y de la seguridad social. Con esta pandemia nos obliga a que los colegios públicos contraten directamente desde la administración municipal con los secretarios de educación y no dejar que una asociación de padres de familia o un grupo específico de usuarios contrate el transporte escolar los cuales le entregan contratos a particulares que no son empresa de transporte y ahora más que nunca se necesita que se tenga todos los protocolos de bio seguridad. Por lo antes expuesto presento la intención de nuestra empresa de servir y movilizar los habitantes de Ibagué, a prestar un buen servicio, para el permiso se podrá realizar de forma electrónica ya que así por el estado de emergencia no lo permite la ley.	NO ACEPTADA	Al respecto, en primer lugar, es oportuno mencionar que incluye una disposición transitoria que permite que para la renovación de las tarjetas de operación cuya vigencia expire durante cualquier emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, no será necesaria la presentación de la copia de los contratos de prestación de servicios de transporte especial que se ejecutarán, esto con el propósito de dinamizar y agilizar la prestación del servicio. Por otra parte, es claro que la normativa está dispuesta para que la contratación sea realizada con empresas de transporte especial por lo que las distorsiones y el incumplimiento de la misma escapan del ámbito regulatorio que es el convocado mediante la publicación del presente proyecto de decreto y se deberá acudir a las autoridades de control competentes.
421	1/03/2021	Gonzalo Araujo	Comentarios en relación con el numeral 2 del artículo 2. Artículo 2°. Modifíquese el artículo 2.2.1.6.3.2. del Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, el cual quedará así: (...) 2. Contrato para transporte empresarial. Es el que se celebra entre el representante legal de una empresa o entidad, para el desplazamiento de sus funcionarios, empleados o contratistas, y una empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial debidamente habilitada para esta modalidad, cuyo objeto es la prestación del servicio de transporte de los funcionarios, empleados o contratistas de la contratante, desde la residencia o lugar de habitación hasta el lugar en el cual deban realizar la labor, incluyendo traslados a lugares no previstos en los recorridos diarios, de acuerdo con los términos y la remuneración pactada entre las partes. Comentarios: Solicitamos al Ministerio se sirva reconsiderar la obligación de que el contrato de transporte sea celebrado por el representante legal de la empresa o entidad, en tanto que conforme a la ley colombiana es posible que personas que ejerzan cargos de gerencia operativa o administrativa de las empresas, puedan representar a las compañías para la contratación de servicios, entre ellos de transporte, sin que necesariamente tengan la calidad de representantes legales.	NO ACEPTADA	Al respecto, no se considera oportuno adoptar una medida en este sentido en atención a que facilitaría la informalidad en la prestación del servicio, podría suponer una superposición con el actuar de otras modalidades de transporte frente a lo cual se pretende su equilibrio y se dificultaría la labor de control por parte de las autoridades competentes. Igualmente, las empresas prevén para casos como los planteados la existencia de personas que, en su calidad de suplentes, pueden hacer las veces de los representantes legales de los mismos. En ese sentido, no se adopta la medida solicitada. No obstante, con el ánimo de ampliar el rango de acción de las empresas de esta modalidad de transporte se destacan los ajustes realizados en materia de transporte de estudiantes universitarios y contratos para el transporte de usuarios del servicio de salud.
422	1/03/2021	Gonzalo Araujo	Comentarios en relación con el numeral 3 del artículo 2. Artículo 2°. Modifíquese el artículo 2.2.1.6.3.2. del Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, el cual quedará así: (...) 3. Contrato para transporte de turistas. Es el suscrito entre el prestador de servicios turísticos con una empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial debidamente habilitada para esta modalidad, cuyo objeto sea el traslado de turistas. Comentarios: Solicitamos al Ministerio se sirva reconsiderar la obligación de que el contrato de transporte sea celebrado por el prestador de servicios turísticos y la empresa de transporte, y permitir a los turistas, sobretudo a quienes viajan por su propia cuenta sin contratar prestadores de servicios turísticos, que puedan acceder al servicio preferencial que representa el servicio de transporte especial de pasajeros. El país estaba experimentando, previo a la pandemia, un incremento sustancial en el turismo mochilero y similar, que se caracteriza por que son los viajeros quienes directamente organizan su itinerario, sin la intermediación de agencias de turismo y similares. En este sentido, no existe ninguna razonabilidad para impedir que este tipo de turistas acceda al servicio público especial, simplemente por carecer de intermediarios. Esto constituye una barrera al acceso a este tipo de transporte	NO ACEPTADA	Tal previsión se establece en desarrollo de lo prescrito en el numeral 12 del artículo 145 de la Ley 300 de 1996, modificado por el artículo 145 del Decreto Ley 2106 de 2019, el cual indica que son prestadores de servicios turísticos las empresas de transporte terrestre automotor especializado, las empresas operadoras de chivas y de otros vehículos automotores que presten servicio de transporte turístico. En ese sentido, mediante el presente proyecto de decreto no se puede eliminar el requisito relativo a que los vehículos que prestan el servicio de turismo deban constituirse como prestadores de esa naturaleza. Así mismo, en sentido contrario, de conformidad con el artículo 9 de la Ley 336 de 1996 el servicio público de transporte se prestará por empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas de acuerdo con las disposiciones colombianas y debidamente habilitadas por la autoridad de transporte competente. En conclusión, el decreto solo desarrolla disposiciones de rango legal que de ninguna manera puede contrariar por ser aquella una norma de jerarquía inferior que debe estar acorde a la voluntad del legislador.

423	1/03/2021	Gonzalo Araujo	<p>Comentarios en relación con el artículo 4 Artículo 4°. Modifíquese el artículo 2.2.1.6.3.7. del Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, el cual quedará así: "Artículo 2.2.1.6.3.7. Empresa nueva. Es la persona jurídica que solicita habilitación en la modalidad de transporte especial por primera vez. La solicitud de habilitación para el funcionamiento de una empresa nueva deberá reunir los requisitos, condiciones y obligaciones contemplados en este capítulo. La empresa solicitante solo podrá prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial cuando el Ministerio de Transporte le otorgue la habilitación en esta modalidad. En caso de que las autoridades de inspección, vigilancia y control constaten que la empresa solicitante ha prestado el servicio de transporte público sin autorización, previa observancia del debido proceso, el Ministerio de Transporte se la negará de plano y no podrá presentar una nueva solicitud de habilitación antes de veinticuatro (24) meses contados a partir del día en que se negó la habilitación por esta causa."</p> <p>Comentarios: Solicitamos al Ministerio se sirva reconsiderar la restricción que pesaría sobre nuevas empresas de no poder presentar una nueva solicitud de habilitación antes de veinticuatro (24) meses contados a partir del día en que se negó la habilitación por la causa allí referida, en tanto la norma impide en la práctica la formalización de empresas de transporte, resultando, de hecho, en una norma que desincentiva dicha formalización.</p>	NO ACEPTADA	<p>Frente a esta observación, se destaca que el Ministerio de Transporte validamente puede restringir durante el lapso la habilitación de una empresa que ha prestado indebidamente el servicio público de transporte especial pues precisamente lo que se pretende es lograr la formalización del mismo, a través de empresas serias y que cumplan la normativa vigente aplicable para esta modalidad de transporte.</p>
424	1/03/2021	Gonzalo Araujo	<p>Comentarios sobre la necesidad de que se establezca en el decreto la disponibilidad electrónica del FUEC u otros documentos de transporte Desde la Ley 527 de 1999 el ordenamiento jurídico colombiano ha consagrado la equivalencia funcional entre papel y mensaje de datos. No obstante esta disposición del orden legal, el Ministerio de Transporte en el pasado ha expedido normas que establecen la obligatoriedad de portar documentos como el FUEC en documento impreso, llegando al extremo de determinar el tipo y gramaje de papel. Si bien por cuenta de la Pandemia el Gobierno colombiano ha sido consciente de las bondades de las herramientas tecnológicas, es necesario expedir una norma a nivel por lo menos de decreto, en donde se prohíba que a través de resoluciones o normas de rango inferior, se establezcan de nuevo requisitos ilegales como el mencionado, que además condena al país, y en particular al sector transportador, al atraso.</p>	NO ACEPTADA	<p>El Ministerio ya se encuentra adelantando los procesos para que a través del sistema RUNT se implemente la expedición del FUEC electrónico, esto con la finalidad de mejorar la prestación del servicio a usuarios y empresarios, contribuir con la modernización del sector transporte, favorecer a la mayor organización y promover la seguridad y confiabilidad de la información, en el servicio público de transporte terrestre automotor especial.</p>
425	3/03/2021	Héctor Fabian Losada Vargas	<p>Tiempo de uso de los vehículos. El tiempo de uso de los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial será de 20 años. El parque automotor que cumpla el tiempo de uso debe ser sometido a desintegración física total y podrá ser objeto de reposición por uno nuevo de la misma clase o por uno nuevo de diferente clase, evento en el cual se deberán garantizar las equivalencias entre el número de sillas del vehículo desintegrado y el vehículo nuevo a ingresar, de conformidad con lo que para tal efecto disponga el Ministerio de Transporte. Los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, registrados a partir del 14 de marzo de 2017, solo podrán prestar el servicio escolar por 16 años, contados a partir de su registro inicial. Vencido el tiempo de uso antes establecido, podrán continuar prestando el servicio en los otros grupos de usuarios de la modalidad (turismo, empleados, servicios de salud y grupo específicos de usuarios), hasta alcanzar los 20 años de uso, momento en el cual deberán ser objeto de desintegración física total. Parágrafo. Los vehículos matriculados con anterioridad al 14 de marzo de 2017 podrán continuar prestando el servicio de transporte escolar hasta los 20 años de uso, contados a partir del registro inicial, sin perjuicio de lo que regule para el efecto el Ministerio de Transporte y de lo dispuesto en el artículo 2.2.1.6.14.4 del presente decreto. Parágrafo transitorio. El Ministerio de Transporte fijará las condiciones de operación de los vehículos modelo 1998 y anteriores que se encuentran vinculados al 14 de marzo de 2017 a la prestación del servicio público de transporte especial escolar, los cuales, en todo caso, se sujetarán a lo dispuesto en el artículo 2.2.1.6.14.4 del presente decreto Dicha modificación a la normativa vigente se solicita teniendo en cuenta que pese a los esfuerzos de recuperación de la economía que se han desplegado por el gobierno nacional, la desaceleración económica es prácticamente ineludible en todos los sectores productivos. Hasta la fecha la proyección de daños que sufrirá la economía nacional y mundial es incierta al ser un acontecimiento inusitado en la historia de la humanidad. Teniendo en cuenta que como consecuencia de la crisis económica que se acerca será casi</p> <p>Artículo 15°. Modifíquese el artículo 2.2.1.6.15.4. del Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, el cual quedará así:</p> <p>"Artículo 2.2.1.6.15.4. Cambio de servicio. Los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial Y MIXTO clase automóvil, campero o camioneta de no más de nueve(9)pasajeros, incluido el conductor, podrán cambiarse al servicio particular, siempre que hayan permanecido mínimo cinco(5) años en la modalidad, contados a partir del 31 de diciembre del año modelo del vehículo.</p> <p>Parágrafo 1°. Los cambios de servicio que en virtud del presente artículo se realicen, no darán lugar a la reposición vehicular y, por ende, a la empresa se le ajustará la capacidad transportadora, disminuyéndola en el número de unidades que optaron por el cambio de servicio.</p> <p>En todo caso, el propietario del vehículo deberá notificar previamente su intención a la empresa de transporte y la misma tendrá quince (15) días para plantear una alternativa que, de no satisfacer al propietario, permitirá a este continuar con el trámite de cambio de servicio.</p> <p>Parágrafo 2°. El Ministerio de Transporte regulará lo pertinente para el cambio de servicio.</p> <p>Parágrafo transitorio. A partir de la entrada en vigencia del presente decreto y por el término de un (1) año contado a partir de la reglamentación de este parágrafo por parte del Ministerio de Transporte, los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial Y MIXTO clase automóvil, campero o camioneta de no más de (9) nueve pasajeros, incluido el conductor, podrán ser cambiados al servicio</p>	NO ACEPTADA	<p>En primer lugar, se destaca que con el presente proyecto de decreto se busca establecer medidas efectivas que alivien a los diferentes actores de la modalidad de transporte especial ante los impactos generados por la pandemia del Coronavirus COVID-19. Así, frente al tiempo de uso, se estableció un criterio claro en cuanto a su extensión con el propósito de generar seguridad jurídica para el sector. De ahí que con la reglamentación propuesta se busca establecer un marco normativo claro de beneficios para los actores de la modalidad, que genere expectativas de recuperación, de tal manera que no resulta apropiado adoptar un criterio como el propuesto que daría a entender el cambio de las condiciones en cualquier momento. Por último, es pertinente destacar se decidió ampliar a cuatro (4) años el tiempo de uso a los vehículos de la modalidad de transporte especial, medida que fue adoptada, en primer lugar, teniendo en consideración algunas experiencias internacionales.</p> <p>A lo anterior, se suma que la medida de extensión del tiempo de uso por cuatro (4) años a los vehículos de la modalidad fue acogida teniendo en cuenta un criterio razonable, esto es, en primer lugar, que durante al menos dos (2) años el vehículo no se usará, al menos, en condiciones normales y, en segundo lugar, que se debe otorgar adicionalmente dos (2) años para la reactivación económica la cual ya se está dando de manera exponencial en la medida en que muchos sectores de los que depende el transporte especial están retornando gradualmente operaciones como lo es el sector educativo y turístico.</p>
426	5/03/2021	JAIME ELIÉCER ROMERO TORRES	<p>Artículo 15°. Modifíquese el artículo 2.2.1.6.15.4. del Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, el cual quedará así:</p> <p>"Artículo 2.2.1.6.15.4. Cambio de servicio. Los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial Y MIXTO clase automóvil, campero o camioneta de no más de nueve(9)pasajeros, incluido el conductor, podrán cambiarse al servicio particular, siempre que hayan permanecido mínimo cinco(5) años en la modalidad, contados a partir del 31 de diciembre del año modelo del vehículo.</p> <p>Parágrafo 1°. Los cambios de servicio que en virtud del presente artículo se realicen, no darán lugar a la reposición vehicular y, por ende, a la empresa se le ajustará la capacidad transportadora, disminuyéndola en el número de unidades que optaron por el cambio de servicio.</p> <p>En todo caso, el propietario del vehículo deberá notificar previamente su intención a la empresa de transporte y la misma tendrá quince (15) días para plantear una alternativa que, de no satisfacer al propietario, permitirá a este continuar con el trámite de cambio de servicio.</p> <p>Parágrafo 2°. El Ministerio de Transporte regulará lo pertinente para el cambio de servicio.</p> <p>Parágrafo transitorio. A partir de la entrada en vigencia del presente decreto y por el término de un (1) año contado a partir de la reglamentación de este parágrafo por parte del Ministerio de Transporte, los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial Y MIXTO clase automóvil, campero o camioneta de no más de (9) nueve pasajeros, incluido el conductor, podrán ser cambiados al servicio</p>	NO ACEPTADA	<p>Frente a esta observación, se considera oportuno indicar que este no es el escenario para acoger la propuesta planteada, en la medida en que el proyecto bajo estudio tiene el propósito de crear medidas de alivio para los diversos actores de la modalidad de transporte especial a través de la modificación y adición del capítulo del Decreto 1079 de 2015 que la reglamenta y no para la modalidad de transporte mixto que tiene su regulación en otro capítulo del referido decreto. No obstante, se destaca que desde el Gobierno nacional se han generado diversas herramientas de corte económico para ayudar a mitigar el impacto generado por la pandemia a los diversos actores del sector transporte, incluidos, por supuesto, los del transporte mixto.</p>

427	11/03/2021	RANDOLD TRILLOS PÉREZ	<p>Al estudiar el citado proyecto de Decreto encontramos que van a ser derogados los artículos 2.2.1.6.14.5 y 2.2.1.6.14.5 del Capítulo 6 del Título 1 de la parte 2 del Libro 2 del decreto 1079 de 2015; sin embargo, es importante que la mesa de trabajo tenga en cuenta, como complementario a dicha derogación, lo que dispone el numeral 1 del artículo 2.2.1.6.7.3 que dice:</p> <p>Artículo 2.2.1.6.7.3 "Incremento de la capacidad transportadora operacional. Para el incremento de la capacidad transportadora operacional, se debe cumplir con las siguientes condiciones:</p> <p>1. <u>Que se haya copado la totalidad de la capacidad transportadora autorizada a la empresa. (-)"</u> (subrayado es nuestro)</p> <p>De lo anterior, consideramos importante, que sea derogado también el citado numeral primero del artículo 2.2.1.6.7.3, por cuanto existiría confusión y contracción para efectos de solicitar el incremento de capacidad transportadora nuevamente, dado que el proyecto de decreto en todo su articulado, nos esta expresando que para poder incrementar la capacidad transportadora nuevamente, las empresas deben tener como requisito sine qua non, que solo haya cumplido con el 10% de la propiedad de su capacidad transportadora, es decir, que si no se deroga el referido numeral primero del artículo 2.2.1.6.7.3, seguiríamos teniendo los inconvenientes por cuanto las empresas de Servicio Público Especial al solicitar nueva capacidad transportadora, las direcciones territoriales se remiten a la circular MT No. 20184000025391 del 30 de enero de 2018, expedida por el Director de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte, donde en unos de sus apartes señala:</p> <p>*4. Desvinculaciones</p>	NO ACEPTADA	<p>La disposición relativa a que el incremento de la capacidad transportadora se solicitará por las empresas de transporte cuando el desarrollo de su actividad lo haga necesario tiene como propósito racionalizar la prestación del servicio y evitar la ocurrencia de situaciones complejas como la sobreoferta. Igualmente, esta disposición pretende que los vehículos sean utilizados y, de esta manera, maximizar los beneficios de la empresa, los propietarios y conductores de la modalidad en la medida en que se busca la sustentabilidad de la operación y que efectivamente encuentren su actividad rentable. De igual manera, se destaca que la normativa vigente prevé herramientas para la utilización de equipos de acuerdo con las necesidades de la empresa para gestionar ciertos contratos de manera ágil, como lo son los convenios de colaboración empresarial. En ese sentido, no se acoge la propuesta formulada.</p>
428	23/03/2021	Paula Andrea Cardona Franco	<p>IVA CREI</p> <p>El numeral 4 del artículo 477 del Estatuto Tributario, da derecho a la exención del impuesto sobre las ventas (IVA), a pequeños transportadores, propietarios de hasta de dos (2) vehículos de transporte público de pasajeros, una vez realice la desintegración de un vehículo de transporte público de pasajeros y se le otorgue la reposición de un vehículo automotor nuevo adquirido completo o el chasis con motor y la carrocería adquiridos individualmente para conformar un vehículo automotor completo nuevo.</p> <p>En aras de establecer una medida que genere acciones para otorgar alivios y condiciones de reactivación, para las Empresas de Transporte Especial, proponemos incluir dentro de las exenciones de IVA, sus vehículos con tarjeta de propiedad y reponer estos, con vehículos de tecnología más limpias y asequibles, contribuyendo así con el medio ambiente; sean estos a gas, híbridos o eléctricos.</p>	NO ACEPTADA	<p>Respecto de esta observación, es oportuno mencionar que las medidas de alivio mencionadas adoptadas mediante el Decreto 221 de 2020 y el Decreto Legislativo 789 de 2020, a las cuales se podrá acceder al momento de la adquisición o en el momento de la importación de hasta dos (2) vehículos automotor nuevos o de los chasis con motor y carrocería adquiridos individualmente para conformar un vehículo completo nuevo, tienen naturaleza tributaria y fueron adoptadas en conjunto con la cartera competente, esto es, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, de tal manera que la presente normativa, la cual se refiere a la regulación de la operación de la modalidad no es el escenario para realizar los ajustes solicitados en atención a su naturaleza eminentemente tributaria. Igualmente, si bien se comprende la necesidad de generar incentivos y medidas de promoción para los vehículos de cero y bajas emisiones, con el propósito de mitigar el cambio climático y promover el uso de combustibles menos contaminantes, se resalta que el proyecto de decreto tiene como propósito hacer frente directamente a los efectos económicos derivados de la pandemia del Coronavirus COVID-19. De esta manera, la generación de medidas como la solicitada se deberán estudiar en el marco de un programa de promoción de energías vehiculares sostenibles; no obstante, se destaca que, por ejemplo, ya se han generado herramientas de promoción de vehículos eléctricos como lo fue la expedición de la Ley 1964 de 2019.</p>
429	23/03/2021	Paula Andrea Cardona Franco	<p>CONVENIOS DE COLABORACIÓN EMPRESARIAL</p> <p>En nuestra legislación es un acuerdo que se rige bajo el principio de la voluntad. Las partes que los celebran podrían establecer libre y recíprocamente sus obligaciones y derechos, con el fin de racionalizar el uso del equipo automotor y la mejor prestación del servicio. Sin embargo, consideramos que:</p> <p>1. Estos fines no pueden cumplirse por cuanto el párrafo 3 del artículo 9 del Decreto 431 de 2017, indica que ninguna de las empresas de transporte que participan en convenios de colaboración podrán ofrecer o recibir convenios para la operación de una flota superior al 30% o 40% (según el último borrador de Decreto) del parque automotor vinculado y con tarjeta de operación vigente.</p> <p>Este porcentaje corresponde al porcentaje máximo de flota que puede tener una empresa para uno o para la totalidad de convenios que suscriba.</p> <p>El límite referido no permite dar respuesta oportuna y adecuada al mercado; circunstancia que se agrava por la imposibilidad que tienen las empresas actuales de ampliar la capacidad transportadora.</p> <p>Con lo anterior sugerimos, un el porcentaje máximo de entre el 50% y el 60% en doble vía para ofrecer o recibir. Adicional, las empresas podrán contratar libremente los carros que estén disponibles.</p> <p>La responsabilidad contractual y extracontractual sobre los vehículos que estén ejecutando trabajos mediante convenios de colaboración debe estar en cabeza del contratante, así como funciona en el sector de transporte de carga</p>	NO ACEPTADA	<p>La figura de convenios de colaboración empresarial permite ampliar las posibilidades para las empresas en la obtención de contratos, en la medida en que, de manera ágil, se puede contar con vehículos que cumplan las especificaciones requeridas por el contratante, así como otorgarles a las empresas de transporte especial libertad en la gestión de su actividad, de acuerdo con las dinámicas del mercado. No obstante, el incremento del porcentaje fue solo del 10% ya que esta figura utilizada en exceso puede derivar en : 1. que algunas empresas no utilicen su capacidad transportadora y todos los contratos que obtengan los atenderán con vehículos en convenio y no con vehículos propios o vinculados. 2. Desincentivar a las empresas en la adquisición de parque automotor propio y en la vinculación de vehículos. 3. Generar una sobreoferta de vehículos de la modalidad. 4. La mayoría de las empresas preferirán tercerizar la prestación del servicio con otras empresas para evitar costear cargas laborales, operacionales y de mantenimiento de equipos, teniendo en cuenta que quien asume estas cargas es quien presta el servicio (transportador de hecho) y 5. Incentivar el modelo afiliador de las empresas ya que las empresas no ejecutarían la actividad transportadora y no gestionarían contratos para sus vinculados. Por lo anterior, se considera que el incremento del 10% es razonable y proporcional para ayudar a los actores de la modalidad en su reactivación económica.</p> <p>Ahora bien, sobre la responsabilidad contractual y extracontractual sobre los vehículos que ejecuten los convenios, se destaca que la regulación vigente recoge lo ordenado por la</p>
430	23/03/2021	Paula Andrea Cardona Franco	<p>NTC OSHAS 18001</p> <p>Norma técnica para los sistemas de gestión en seguridad y salud ocupacional, la cual es exigida para la habilitación de las empresas de transporte público especial de pasajeros y debe ser renovada a su vencimiento.</p> <p>Exigir UNICAMENTE a las empresas de transporte especial este requisito no es razonable. Bajo los parámetros del Derecho Fundamental a la Igualdad, consideramos que estas empresas, tienen que tener el mismo tratamiento igualitario (frente a la ley y frente a la interpretación), que las demás empresas del sector transporte que no tienen la obligación de cumplir con esta NTC.</p> <p>Ante esta exigencia por parte del Ministerio de Transporte, surgen las siguientes inquietudes:</p> <p>1. Para el Sector de Transporte Especial las NTC OSHAS 18001 e ISO 9001 son consideradas Reglamentos Técnicos? – La pregunta va dirigida por cuanto son de obligatorio cumplimiento.</p> <p>2. Cuenta el Sector de Transporte Especial con un AIN (Análisis de Impacto Normativo), que justifique esta exigencia?</p> <p>3. Es posible conocer el concepto de la Dirección de Regulación del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, en relación con la exigencia del cumplimiento de este requisito?</p> <p>La anterior inquietud, tomando como base el hecho que "las entidades reguladoras deberán ejercer actividades de replamentación técnica en conjunto, cuando la</p>	NO ACEPTADA	<p>Frente a esta observación, no se eliminará el requisito relativo a la obtención de certificaciones de calidad pues, teniendo en cuenta la naturaleza especial de este servicio público, se requiere su prestación en las mejores condiciones para los usuarios. Se trata de disposiciones que atienden al mejoramiento y la competitividad de la modalidad. Igualmente, es claro que quien desee ingresar a la modalidad aceptará las condiciones impuestas en la regulación pues esta propende por generar cada vez más formalidad en la misma. En adición, estos requisitos fomentan una eficiente gestión empresarial enfocada a procesos, clientes y colaboradores, los cuales sirven de guía para obtener altos niveles de calidad que se verá reflejada en un mejor servicio al cliente, como también en la disminución de los riesgos, accidentes y enfermedades que contribuya al mejoramiento de las condiciones laborales de los colaboradores y empleados.</p> <p>Frente al derecho a la igualdad, se debe tener en cuenta que el servicio ofrecido por las empresas de transporte especial no corresponde a un servicio básico, por tanto las exigencias son mayores que las demás modalidades, lo que da cuenta de la existencia de una igualdad material entendida en su acepción de tratar diferente a hechos diferenciables.</p> <p>No obstante, en consideración parcial a lo indicado en su observación se decidió aumentar a veinticuatro (24) meses el plazo adicional con el que contarán las empresas para cumplir con las certificaciones referidas las cuales propenden por el mejoramiento y la competitividad de la modalidad, pues se consideró un lapso razonable y proporcional y que atiende</p>

431	23/03/2021	Paula Andrea Cardona Franco	<p>EMPRESA NUEVA</p> <p>En concordancia con el punto anterior, cuando una empresa solicite habilitación en la modalidad por primera vez, el solicitante presentará un contrato y el cronograma de implementación del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST), el cual debe estar entre los 6 y 12 meses contados a partir de la fecha de la habilitación.</p>	NO ACEPTADA	<p>De conformidad con lo expuesto anteriormente, se seguirá manteniendo el requisito relativo a la obtención de certificaciones de calidad pues, teniendo en cuenta la naturaleza especial de este servicio público, se requiere su prestación en las mejores condiciones para los usuarios. Se trata de disposiciones que atienden al mejoramiento y la competitividad de la modalidad. Igualmente, es claro que quien desee ingresar a la modalidad aceptará las condiciones impuestas en la regulación pues esta propende por generar cada vez más formalidad en la misma. De igual manera, se mantiene el plazo dispuesto en la normativa vigente para implementar el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo pues se considera razonable, proporcional y favorable para quienes se habiliten en la modalidad, en atención a las diferentes etapas que deben surtir para esos efectos.</p>
432	23/03/2021	Paula Andrea Cardona Franco	<p>CAMBIO DE SERVICIO</p> <p>Nuevamente y en aras de establecer una medida que genere acciones para otorgar alivios y condiciones de reactivación, para las Empresas de Transporte Especial, solicitamos incluir para cambio al servicio particular los vehículos tipo microbuses.</p> <p>Adicional a lo anterior, respetuosamente solicitamos que la Empresa de Transporte Publico Especial que realice cambios de público a particular, se le mantenga la capacidad transportadora, con parque automotor nuevo (a nombre de estas empresas) y así seguir cumpliendo con el porcentaje exigido.</p>	NO ACEPTADA	<p>Frente a esta observación, se destaca que la limitación de los vehículos que pueden ser objeto de cambio de servicio de acuerdo con el número de pasajeros, es una medida que propende por evitar el escalamiento de la informalidad en el servicio público de transporte y facilitar el control por parte de las autoridades competentes, pues vehículos de ciertas capacidades o tipologías usualmente no obedecen a necesidades particulares de movilización, como lo son los microbuses.</p> <p>De otra parte, en efecto, se eliminó lo relativo al ajuste de la capacidad solo en la disposición transitoria de cambio de servicio pues se entiende que es una medida razonable y proporcional en atención a la pandemia que ha generado impactos severos en la operación; no obstante en la disposición permanente se mantiene el ajuste de esa capacidad pues si un vehículo decide cambiarse al servicio particular implica que la empresa en la que se encontraba no hizo de su operación sustentable.</p>
433	23/03/2021	Paula Andrea Cardona Franco	<p>SUSPENSION DE INGRESO</p> <p>Según respuesta del Ministerio de Transporte, "mediante contrato 401 del 2016, realizó una consultoría para la estimación de la oferta y la demanda del servicio público de transporte terrestre automotor especial", el resultado de esta consultoría, dio los argumentos, para que el Ministerio "suspenda en todo el territorio nacional el ingreso por incremento de vehículos clase automóvil, campero, camioneta y microbús".</p> <p>Han pasado 5 años desde la consultoría y el comportamiento del mercado y del Sector han cambiado considerablemente desde entonces. Con lo anterior solicitamos respetuosamente, nos indiquen: 1) Por cuantos años tiene vigencia dicha consultoría?. y 2) Es posible conocer el estudio?</p> <p>Pero adicional consideramos de la mayor importancia y en aras de impulsar este sector en particular –GRAVEMENTE afectado por las medidas tomadas por las distintas entidades, para hacerle frente a la emergencia sanitaria declarada en nuestro país por la pandemia del coronavirus- levantar esta suspensión.</p>	NO ACEPTADA	<p>En efecto, con el objetivo de permitir la dinamización en la operación de la modalidad, generar condiciones de igualdad, competitividad y contribuir en la renovación del parque automotor, el artículo 16 del proyecto de decreto ya prevé la derogatoria del artículo 2.2.1.6.14.5, del Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, que actualmente dispone la suspensión de ingreso de algunas tipologías vehiculares.</p>
434	23/03/2021	Paula Andrea Cardona Franco	<p>ADULTO ACOMPAÑANTE.</p> <p>El artículo 2.2.1.6.10.3, del Decreto 1079 de 2015 indica la obligatoriedad del adulto acompañante. Para este caso en particular, solicitamos sea la institución educativa la responsable en cuanto a la contratación y elección del mismo.</p> <p>Son estas instituciones, los legítimos conocedores de sus estudiantes y por ende, los avalados para contratar el personal idóneo que asegure los requerimientos exigidos por la norma en cuanto al cuidado de sus estudiantes durante su transporte y de su ascenso y descenso del vehículo.</p>	NO ACEPTADA	<p>Sobre esta observación, se destaca que el parágrafo 2 del artículo 2.2.1.6.10.5. del Decreto 1079 de 2015 prevé la posibilidad de que el adulto acompañante pueda ser directamente contratado por el transportador, pero bajo el entendido de que esa contratación deba ser remunerada como un costo adicional al servicio de transporte. De esta manera, se trata de una disposición facultativa mas no obligatoria que las empresas, en el marco de la libertad contractual, podrán acordar con el establecimiento educativo, entidad territorial, Secretaría de Educación certificada, asociación de padres de familia o grupo de padres de familia, según el caso. Adicionalmente, la norma citada prevé que son estas últimas quienes deben fijar las condiciones y protocolos para el desarrollo de esa labor. De esta manera, no resulta plausible el ajuste solicitado pues la normativa vigente ya permite lo solicitado en aplicación del principio de libertad contractual.</p>

435	23/03/2021	Paula Andrea Cardona Franco	<p>TIEMPOS DE RESPUESTA POR PARTE DEL MINISTERIO</p> <p>Una de las constantes quejas por parte de nuestros afiliados del Sector de Transporte Especial, es la demora en las respuestas por parte del Ministerio, a los diferentes requerimientos ante dicha Entidad.</p> <p>De la manera más respetuosa y en aras de plantear futuras soluciones, agradecemos nos indiquen los tiempos de respuesta establecidos por el Ministerio (en días hábiles), para cada uno de los trámites que competen al Sector Transporte Especial.</p>	NO ACEPTADA	<p>Se informa que ante los diferentes requerimientos de los actores del sector transporte, se adoptarán las medidas necesarias para que los distintos trámites que se adelanten ante las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte se atiendan y resuelvan de la manera más célere posible, de manera que contribuyan en la mitigación de los efectos adversos generados por la pandemia del Coronavirus COVID-19. Igualmente, on el propósito de dotar de celeridad los diferentes trámites que se realicen ante el Ministerio de Transporte se implementará un término perentorio para la expedición o renovación de las tarjetas de operación, aspecto que se requiere con mayor urgencia.</p>
436	23/03/2021	Paula Andrea Cardona Franco	<p>VINCULACION CONDUCTORES</p> <p>El Artículo 2.2.1.6.12.7 del Decreto 1079: Vinculación y seguimiento a los conductores, nos indica:</p> <p>"Todos los conductores de los vehículos vinculados a la empresa, ya sean de propiedad de la misma, de socios o de terceros deberán tener contrato de trabajo con la empresa.....</p> <p>Solicitamos respetuosamente modificar el artículo, en el sentido de no solo limitarse a que los conductores tengan un contrato de trabajo con la empresa, sino también la posibilidad que estos, sean vinculados como independientes.</p>	NO ACEPTADA	<p>Frente a lo dispuesto frente al contrato laboral para los conductores de la modalidad es oportuno indicar que esto se desprende de una obligación consagrada a nivel legal en el artículo 36 de la Ley 336 de 1996 que no puede ser modificada a través de este decreto, lo cual ha sido avalado también vía jurisprudencial.</p>
437	23/03/2021	Paula Andrea Cardona Franco	<p>FUEC</p> <p>Desde FENALCO nos encontramos a la entera disposición para colaborar con el Ministerio de Transporte, con los aportes necesarios para que dicha Cartera reglamente "la expedición del extracto del contrato, de manera que este pueda ser consultado y verificado a través de un sistema información que permita y garantice el control en línea y en tiempo real". Tema que hemos observado como consecuencia de la pandemia que es de carácter urgente. Entre tanto solicitamos seguir con los FUEC de forma digital.</p> <p>Sumado a los anterior, recordamos que los avances tecnológicos han generado herramientas que permiten firmar de manera digital. Esto ayuda a disminuir el tiempo en que se recaban las firmas, así como el costo (sobre todo teniendo en cuenta que la operación se presenta a nivel nacional). Lo anterior como preludio a nuestro comentario de las firmas originales son si se quieren llamar poco practicas.</p>	NO ACEPTADA	<p>Frente a esta observación, en efecto, el Ministerio de Transporte ya se encuentra adelantando los procesos para que a través del sistema RUNT se implemente la expedición del FUEC electrónico, esto con la finalidad de mejorar la prestación del servicio a usuarios y empresarios, contribuir con la modernización del sector transporte, favorecer a la mayor organización y promover la seguridad y confiabilidad de la información en el servicio público de transporte terrestre automotor especial.</p>
438	23/03/2021	Paula Andrea Cardona Franco	<p>REGISTRO NACIONAL DE TURISMO.</p> <p>Es importante aclarar que existe diferencia entre las empresas de transporte habilitadas como operadores turísticos y las empresas de transporte especial que no están habilitadas para tal fin, pero que contratan con dichos operadores turísticos debidamente autorizados. Preocupa el hecho que, en la actualidad para el cumplimiento de algunos requisitos normativos, las entidades no tienen conocimiento de tal diferencia.</p> <p>En concordancia con el concepto emitido por el Viceministerio de Turismo, con fecha del 10 de abril de 2018 (adjunto), es importante aclarar la diferencia y modificar los términos del artículo 2.2.1.6.11.1 del Decreto 1079 de 2015, en el sentido de que a las empresas de transporte especial que no están habilitadas como operadores turísticos, no se les obligue a cumplir con la norma técnica de turismo, ni con el registro Nacional de Turismo.</p>	NO ACEPTADA	<p>Frente a esta observación, el vigente artículo 2.2.1.6.11.4. refiere la posibilidad de que los prestadores de servicios turísticos que no cuenten con vehículos de su propiedad puedan realizar el transporte de personas previo contrato celebrado con empresas de transporte especial. De igual manera, el proyecto de decreto prevé en su artículo 16 la derogatoria del artículo 2.2.1.6.11.5. que actualmente exige la adopción de la norma técnica sectorial NTS AV-009 para las empresas de transporte especial habilitadas que presten el servicio de transporte turístico y que estén inscritas en el Registro Nacional de Turismo. Así las cosas, se considera que la normativa es clara y con la derogatoria realizada se solventarán los equívocos a los cual se hace referencia en la observación.</p>

439	23/03/2021	Paula Andrea Cardona Franco	<p>BENEFICIOS PARA EL SECTOR.</p> <p>De la manera más respetuosa y en aras de plantear alternativas ante las diferentes entidades del Gobierno Nacional, agradecemos nos indiquen con qué tipo de beneficios y/o exenciones cuenta el sector de Transporte Especial para la modernización de la flota.</p>	<p>NO ACEPTADA</p> <p>Esta observación no hace referencia puntual a aspectos a ajustar del proyecto de reglamentación, el cual fue el escenario convocado a través de la disposición del mismo a los diferentes ciudadanos y grupos de interés; no obstante, es oportuno indicar que con el propósito de incentivar la modernización del sector de transporte de pasajeros, incluido, por supuesto, el de transporte especial, de acuerdo con el Decreto 221 de 2020, los pequeños propietarios transportadores podrán acceder a la exención del impuesto sobre las ventas (IVA) para la adquisición de vehículos destinados al transporte público de pasajeros.</p> <p>Este incentivo tributario que implica que en la adquisición de los vehículos no se tenga que pagar el valor del IVA del 19%, constituye un importante y oportuno alivio en el marco de la emergencia por la que atraviesa el país por cuenta de la pandemia del Coronavirus COVID-19 y, a su vez, contribuye de manera significativa en la modernización y la generación de competitividad para la actividad de transporte.</p> <p>Se destaca que a este beneficio podrán acceder los pequeños transportadores propietarios de hasta dos (2) vehículos de transporte público de pasajeros y/o dos (2) vehículos de transporte público o particular de carga, de más de 10.5 toneladas de peso bruto vehicular, que durante el término de cinco (5) años, contados a partir del veintisiete (27) de diciembre del 2019, efectúen la reposición de uno o dos vehículos propios de pasajeros y/o de carga, por una única vez, siempre y cuando se cumplan las condiciones para la obtención del certificado de</p>
-----	------------	-----------------------------	--	--

Aprobado por **Carmen Ligia Valderrama Rojas**
 Viceministra de Transporte
 Ministerio de Transporte

Revisó: **María del Pilar Uribe Pontón**
 Coordinadora Grupo de Regulación

Proyectó: Angie Marcela Rincón Jiménez - Abogada Viceministerio de Transporte
 Angélica María Yance Díaz - Abogada Grupo de Regulación