



Entidad originadora:	Ministerio de Transporte
Fecha (dd/mm/aa):	xx-xx-2021
Proyecto de Decreto/Resolución:	"Por el cual se modifica el artículo 2.2.1.7.7.1.3. de la Subsección 1 Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015 Único Reglamentario del Sector Transporte"

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

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

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

En consonancia con lo anterior, el artículo 365 de la Constitución Política prescribe que los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado por lo que es su deber asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. Igualmente, señala que estos servicios estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, que podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades indígenas, o por particulares, pero que, en todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios.

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

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

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

En relación con este último punto, la citada ley indicó que la operación del transporte público estará bajo la regulación del Estado quien ejercerá los controles necesarios para su prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

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



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

De acuerdo con lo anterior, la mencionada ley prescribió en su artículo 4 que el transporte gozará de especial protección del Estado y que, en ese sentido, estará sometido a las condiciones y beneficios que establezcan las disposiciones reguladoras en la materia. De igual manera, dispuso que como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares, lo cual implica la prelación del interés general sobre el particular, especialmente, en lo relativo a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, de acuerdo con los derechos y obligaciones señaladas en el reglamento de cada modo.

A su vez, según el artículo 23 de la Ley 336 de 1996, *“Las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte sólo podrán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio, previamente homologados ante el Ministerio de Transporte, sus entidades adscritas, vinculadas o con relación de coordinación y que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos de acuerdo con la infraestructura de cada modo de transporte”*. De ahí que el Ministerio de Transporte tenga la potestad reglamentaria para determinar las condiciones y requisitos que deben cumplir los vehículos que pretenden prestar el servicio público de carga.

Por lo mencionado, el artículo 26 de la misma norma establece que *“Todo equipo destinado al transporte público deberá contar con los documentos exigidos por las disposiciones correspondientes para prestar el servicio de que se trate”*. En consecuencia, todo vehículo que pretenda prestar el servicio público de carga deberá cumplir con los requisitos exigidos por la reglamentación vigente, esto con el fin de obtener la autorización necesaria emitida por el Ministerio de Transporte.

Adicionalmente, en cabeza del Ministerio de Transporte no solo está la regulación de requisitos y condiciones de vehículos, sino también el control de ingreso al país de vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte, ello en virtud del artículo 66 de la ley mencionada, el cual recita del siguiente modo: *“Las autoridades competentes en cada una de las modalidades terrestres podrán regular el ingreso de vehículos por incremento del servicio público”*.

Es así como, se establece una reglamentación para atender las particularidades de la industria en el Capítulo 7 del Título 1 Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015 “Único Reglamentario del Sector Transporte”, que reglamenta la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, incluyendo las condiciones de habilitación de las empresas de esta modalidad para la prestación de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte.

Por su parte, en la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte se establecen los requisitos para el registro inicial de vehículos al servicio particular y público de transporte terrestre automotor de carga, con Peso Bruto Vehicular (P.B.V.) superior a diez mil quinientos (10.500) kilogramos.



Adicionalmente, han sido adoptadas diversas normas² y políticas como la anterior con el objetivo de hacer frente a la problemática relacionada con la elevada edad del parque automotor del transporte de carga, las cuales han incluido, entre otras, el ingreso de vehículos a través del mecanismo de reposición previa desintegración física total de otro equipo en condiciones de equivalencia de capacidad o la constitución de una caución que implica el compromiso de realización de esa desintegración. Medidas que han sido implementadas de conformidad con las diferentes estrategias a favor de los transportadores de carga para facilitar la ejecución de este proceso, incluidas en los documentos CONPES 3489 de 2007, 3759 de 2013 y 3963 de 2019.

Sin embargo, pese a todas las herramientas adoptadas por el Gobierno nacional, el ingreso y registro inicial de múltiples automotores al transporte de carga se realizaron en los Organismos de Tránsito sin el cumplimiento de los requisitos prescritos en la normatividad vigente al momento de su registro, particularmente, aquellos relacionados con la expedición del certificado de cumplimiento de requisitos y la aprobación de la caución por parte del Ministerio de Transporte, ambos necesarios para verificar la efectiva desintegración de los equipos objeto de reposición

Por tanto, el Tribunal Administrativo de Cundinamarca en fallo de la acción popular 11001-33-31-019-200700735-00 del 29 de septiembre de 2011 resolvió lo siguiente:

“1.2 ORDENAR al Ministerio de Transporte y a la Superintendencia de Puertos y Transporte la realización de las siguientes obligaciones de hacer:

1.2.1. Se ordene a quien corresponda y se ejerza control de las gestiones tendientes a depurar la información a nivel nacional sobre los registros de vehículo automotores de carga con obligación de cumplir con las disposiciones en su tiempo vigentes tendientes a modernizar los Decretos números 1347 de 2005, 3525 de 2005, Decreto número 2868 del 28 de agosto de 2006, Resoluciones número 1150 de 2005, Resolución número 1800 de 2005 y Resolución número 00300 del Ministerio de Transporte.

1.2.2. Se ordene a quien corresponda el realizar, llevar control de pago de cauciones ordenadas en las disposiciones anteriores y su ingreso a las Arcas del Estado.

1.2.3. Si de la revisión de la información se encuentran registros iniciales contrarios a las disposiciones legales, se requiera por las aludidas entidades las investigaciones disciplinarias y penales a que haya lugar”. Fallo que fue confirmado en segunda instancia”.

Por lo anterior, en el "Acuerdo para la reforma estructural del transporte de carga por carretera", suscrito el 22 julio de 2016, el Gobierno nacional en cumplimiento del referido fallo del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, se comprometió a reglamentar la política de saneamiento referente a vehículos con inconsistencias en el proceso de matrícula inicial.

Es así como, mediante el Decreto 1514 de 2016 se adicionó la Subsección 1 a la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del

² Principalmente, a través de la expedición de las siguientes normas: Resolución 10500 de 2003, Decreto 1347 de 2005, Decreto 3525 de 2005, Decreto 2085 de 2008, Decreto 2450 de 2008, Decreto 1131 de 2009, Decreto 486 de 2013, Decreto 1250 de 2013, Decreto 1769 de 2013, Decreto 2944 de 2013 y Decreto 1079 de 2015.



Sector Transporte, con el propósito de adoptar medidas especiales y transitorias para sanear el registro inicial de los vehículos de transporte de carga.

Posteriormente, se evidenció que existieron algunas circunstancias que no fueron contempladas en la mencionada norma, lo que conllevó a la expedición del Decreto 153 de 2017, el cual modificó y adicionó algunas disposiciones a la Subsección 1 de la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, con el objetivo de que más propietarios resultaran beneficiados con las medidas allí descritas.

En este sentido, el artículo 2.2.1.7.7.1.3 de la Subsección 1 de la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015 modificado por el artículo 3° del Decreto 153 de 2017, dispuso que los propietarios, poseedores o tenedores de buena fe de los vehículos de transporte de carga que presentaban omisiones en su registro inicial, podrían normalizar su matrícula, de acuerdo con lo establecido en dicha subsección, dentro del término de un (1) año contado a partir del 3 de febrero de 2017.

Por su parte, a través de la Resolución 332 de 2017 del 20 de febrero de 2017 el Ministerio de Transporte reglamentó la Subsección 1 de la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015 modificado por el artículo 3° del Decreto 153 de 2017, definiendo las condiciones y el procedimiento de los trámites inherentes a la política pública de modernización del parque automotor de carga.

Así mismo, una vez finalizado el plazo de un (1) año consagrado en el numeral artículo 2.2.1.7.7.1.3 del Decreto 1079 de 2015 modificado mediante el Decreto 153 de 2017, para que los propietarios, poseedores o tenedores de buena fe de vehículos de carga que presentaran omisiones en el registro inicial realizarán el proceso de normalización de la matrícula del automotor, se siguieron presentando solicitudes de normalización por parte de los interesados en regularizar el registro del vehículo y de la ampliación del plazo para continuar con los procesos de normalización.

Por lo anterior, mediante el Decreto 632 de 2019, se modificaron y adicionaron algunas disposiciones de la citada Subsección 1 de la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, con el objeto de adoptar medidas especiales y transitorias para resolver la situación administrativa de los vehículos de servicio particular y público de transporte de carga matriculados entre el 2 de mayo de 2005, fecha de expedición del Decreto 1347 de 2005, y la fecha de expedición de la reglamentación respectiva por parte del Ministerio de Transporte, que presentan omisiones en su registro inicial, con el objeto de contribuir a la regulación de la oferta de vehículos de transporte de carga, en consonancia con la política de renovación del parque automotor como mecanismo que propende por reducir las externalidades negativas asociadas a la edad del mismo.

A través del artículo 3 del mencionado Decreto 632 de 2019, se modificó el artículo 2.2.1.7.7.1.3. del Decreto 1079 de 2015 y se estableció que los propietarios, poseedores o tenedores de buena fe de los vehículos de servicio particular y público de transporte de carga que presenten omisiones en el trámite de registro inicial, podrían adelantar el proceso de normalización, dentro del término de dos (2) años contados a partir de que el Ministerio de Transporte expida la reglamentación correspondiente.

En desarrollo de lo anterior, mediante la Resolución 3913 del 27 de agosto de 2019 el Ministerio de Transporte “Por la cual se reglamenta el procedimiento de normalización del registro inicial de los vehículos de servicio particular y público de transporte de carga que presentan omisiones en su matrícula y se dictan otras disposiciones” se reglamentó el procedimiento de normalización del registro



inicial de los vehículos de servicio particular y público de transporte de carga matriculados entre el 2 de mayo de 2005, fecha de expedición del Decreto 1347 de 2005 y el 27 de agosto de 2019, dentro de los mecanismos para normalizar las omisiones presentadas en el registro inicial de los mismos, se establecieron tres mecanismos, a saber: (i) Normalización por desintegración, (ii) Normalización por cancelación del valor de la caución y (iii) Normalización con Certificado de Cumplimiento de Requisitos (CCR).

Se destaca que, artículo 11 de la citada resolución estableció que los propietarios, poseedores o tenedores de buena fe de los vehículos de servicio particular y público de transporte de carga matriculados entre el 2 de mayo de 2005, fecha de expedición del Decreto 1347 de 2005 y el 27 de agosto de 2019 que presenten omisiones en su matrícula podrán normalizar el registro inicial, dentro del término de dos (2) años contados a partir de la entrada en vigencia de la citada resolución, es decir, hasta el 27 de agosto de 2021.

Por otra parte, mediante Resolución 385 del 12 de marzo de 2020, el Ministerio de Salud y Protección Social, de acuerdo con lo establecido en el artículo 69 de la Ley 1753 de 2015, declaró el estado de emergencia sanitaria en todo el territorio nacional y adoptó medidas con el objeto de prevenir, mitigar los efectos y controlar la propagación de la pandemia del Coronavirus COVID-19 con vigencia inicial hasta el 30 de mayo de 2020, la cual fue prorrogada, por primera vez, hasta el 31 de agosto de 2020 mediante Resolución 844 de ese mismo año; por segunda vez, hasta el 30 de noviembre de la misma anualidad a través de la Resolución 1462 de 2020; por tercera vez, hasta el 28 de febrero de 2021 por medio de la Resolución 2230 del 27 de noviembre de 2020; por cuarta vez, hasta el 31 de mayo de 2021 a través de la Resolución 222 del 25 de febrero del mismo año y, por quinta vez, hasta el 31 de agosto de 2021, por medio de la Resolución 738 del 26 de mayo de esa anualidad.

Igualmente, con el objetivo de hacer frente a la extensión de la pandemia del Coronavirus COVID-19 y así preservar la salud y la vida de los habitantes del territorio nacional, se expidieron diversas normas en materia de orden público que implicaron restricciones a su libre circulación cada una con diferentes particularidades y excepciones, entre ellas, se destacan los Decretos 457, 531, 593, 636, 689, 749, 878, 990 y 1076 de 2020 que ordenaron el aislamiento preventivo obligatorio que finalizó el 1 de septiembre de esa anualidad.

Adicionalmente, en atención a la gravedad de la situación del país con ocasión de la citada pandemia y ante la necesidad de hacer frente a hechos imprevisibles y sobrevinientes que ponían en riesgo su estabilidad, se expidió el Decreto Legislativo 417 del 17 de marzo de 2020 mediante el cual se declaró el Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica por el término de treinta (30) días calendario en todo el territorio nacional, con el propósito de permitir el establecimiento de medidas efectivas que conjuraran los efectos de la crisis, buscando la protección a los empleos de las empresas y de la prestación de los distintos servicios para los habitantes del territorio colombiano.

En ese sentido, mediante el Decreto Legislativo 491 del 28 de marzo de 2020 “Por el cual se adoptan medidas de urgencia para garantizar la atención y la prestación de los servicios por parte de las autoridades públicas y los particulares que cumplan funciones públicas y se toman medidas para la protección laboral y de los contratistas de prestación de servicios de las entidades públicas, en el marco del Estado de Emergencia Económica” se dictaron, entre otras, una serie de disposiciones con el fin de que en el marco de la Emergencia Sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social, las autoridades protegieran los derechos y libertades de las personas y el funcionamiento eficiente y democrático de la administración, así como la observancia de los deberes del Estado y de los particulares.



Se resalta que, el artículo 9 del citado decreto legislativo estableció que hasta tanto permanezca vigente la Emergencia Sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social las autoridades administrativas, por razón del servicio y como consecuencia de la emergencia, podrían suspender, mediante acto administrativo, los términos de las actuaciones administrativas o jurisdiccionales en sede administrativa.

Por esta razón, mediante Resolución 20203040000285 del 14 de abril de 2020 del Ministerio de Transporte “Por la cual se suspenden los términos de los procesos administrativos disciplinarios y de cobro coactivo, y de algunos trámites del Viceministerio de Transporte, con ocasión de la declaratoria de emergencia económica, social y ecológica por causa del coronavirus COVID-19 y se dictan otras disposiciones” se suspendieron los términos de algunos trámites a cargo del Viceministerio de Transporte, entre ellos, el de normalización mediante desintegración a cargo del Grupo de Reposición Integral de Vehículos y, en general, los trámites de normalización asociados al Registro Nacional Automotor (RNA) del Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT.

Posteriormente, por medio de la Resolución 20203040012685 del 18 de septiembre de 2020 “*Por la cual se levanta la suspensión de los términos de los procesos administrativos disciplinarios y de cobro coactivo, de las actuaciones administrativas adelantadas por el Viceministerio de Transporte y de los trámites que se realizan ante el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), ordenada mediante la Resolución número 20203040000285 del 14 de abril de 2020 adicionada por la Resolución número 20203040001315 de 2020 del Ministerio de Transporte, y se dictan otras disposiciones*”, la cual entró en vigencia el 20 de septiembre del mismo año, se levantó la suspensión de términos y de trámites, entre otros, del citado trámite de normalización.

De acuerdo con lo expuesto, se evidencia que los diferentes propietarios, poseedores o tenedores de buena fe de los vehículos de servicio particular y público de transporte de carga con omisiones en su registro inicial no han podido adelantar en condiciones regulares el proceso de normalización, debido a las medidas de aislamiento preventivo obligatorio ordenadas por el Gobierno nacional y por las autoridades municipales, distritales o metropolitanas para mitigar el escalamiento de la pandemia, así como la referida suspensión de términos, lo cual les ha impedido en la práctica disponer del plazo de dos (2) años antes referido.

Adicionalmente, los propietarios, poseedores o tenedores de buena fe no pudieron acceder al mecanismo de normalización por desintegración, teniendo en cuenta que las desintegradoras suspendieron sus servicios desde el 25 de marzo hasta el 1 de junio de 2020, cuando reanudaron sus actividades al quedar exceptuadas del aislamiento preventivo obligatorio en virtud de la entrada en vigencia del Decreto 749 del 28 de mayo 2020.

Igualmente, para efectuar el procedimiento de la normalización por desintegración se requiere de la revisión técnica de la Dirección de Investigación Criminal e Interpol de la Policía Nacional - DIJIN, entidad que en virtud del aislamiento preventivo obligatorio decretado por el Gobierno nacional suspendió sus actividades y, solo reanudó las mismas a partir del 16 de junio de 2020, lo cual impidió realizar el proceso de desintegración de vehículos por parte de las entidades desintegradoras durante dicho periodo.

Por otra parte, el vertiginoso escalamiento del brote del Coronavirus COVID-19 representa actualmente una amenaza global a la salud pública con afectaciones al sistema económico de magnitudes impredecibles e incalculables. Por tanto, los diversos actores del servicio público y particular de carga



en Colombia, entre ellos, propietarios, poseedores o tenedores de buena fe de los vehículos, han sufrido altos impactos teniendo en cuenta la disminución de las actividades de los diversos sectores económicos de los cuales depende con ocasión de la referida pandemia.

Muestra de lo anterior, es que según el Boletín Técnico del Producto Interno Bruto (PIB) del cuarto trimestre del 2020 preliminar publicado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística - DANE-, el PIB decreció un 6.8% en el año 2020 respecto del año 2019, teniéndose que el transporte y almacenamiento, una de las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado, decreció en un 15.1%.

De la misma manera, de conformidad con el Boletín Técnico del Producto Interno Bruto (PIB) del primer trimestre del 2021 preliminar recientemente publicado por el DANE, si bien el PIB creció en un 1.1 % respecto del mismo periodo del 2020, el valor agregado del transporte y almacenamiento decreció un 11.1% en su serie original, en comparación con el mismo periodo del 2020.

Sumado a ello, desde el 28 de abril del 2021 se adelantaron protestas en todo el territorio nacional que derivaron en graves perturbaciones al orden público, la seguridad y convivencia ciudadana, lo cual profundizó el impacto económico sufrido por el servicio público y particular de transporte de carga, en la medida en que los diversos bloqueos generados a lo largo del territorio nacional por las mencionadas protestas afectaron el funcionamiento de las cadenas de abastecimiento y, por supuesto, el transporte continuo de diversos bienes esenciales para las industrias del país.

Particularmente, es claro que el acceso al procedimiento de normalización mediante la cancelación del valor de la caución que se debió constituir para el momento de la matrícula del vehículo, debidamente indexada, implica la existencia de suficiente capacidad económica de parte de los diferentes propietarios, poseedores o tenedores de buena fe de los vehículos de servicio particular y público de transporte de carga, la cual pudo ser notoriamente afectada ante los citados impactos.

En consideración a todo lo anterior, se realizaron múltiples mesas de trabajo con agremiaciones representativas del servicio de transporte de carga, con el objetivo de resolver sus inquietudes, necesidades y propuestas ante el impacto derivado de las referidas situaciones.

En el marco de las citadas mesas, se expuso la necesidad de ampliación del plazo para adelantar el proceso de normalización de los vehículos de servicio particular y público de transporte de carga que presenten omisiones en el trámite de registro inicial prescrito en el artículo 2.2.1.7.7.1.3. de la Subsección 1 de la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte.

De acuerdo con todo lo anterior, se hace necesario modificar el citado artículo 2.2.1.7.7.1.3. de la Subsección 1 de la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, de tal manera que se amplié el plazo para acceder al procedimiento de normalización por un término adicional de dieciocho (18) meses contados a partir del vencimiento del mismo, esto es, hasta el 27 de febrero de 2023.

En este sentido, el plazo de dieciocho (18) meses se estima en un término razonable y proporcional al tiempo en el cual los propietarios, poseedores o tenedores de buena fe de los vehículos de servicio particular y público de transporte de carga no pudieron adelantar el procedimiento de normalización por las razones expuestas con anterioridad, además, de permitirles recuperarse económicamente de los efectos de la pandemia del Coronavirus COVID-19 para contar con los recursos necesarios para



adelantar el mecanismo de normalización correspondiente.

En suma, permitir la ampliación del plazo para adelantar el procedimiento de normalización del registro inicial de los vehículos de servicio público y particular de carga permitiría que un mayor número de propietarios, poseedores y/o tenedores de buena fe puedan acogerse a los diferentes mecanismos para subsanar la situación presentada con sus automotores y, de esta manera, propender por la legalidad y la transparencia del parque automotor de carga en el país.

2. AMBITO DE APLICACIÓN Y SUJETOS A QUIENES VA DIRIGIDO

Este Decreto va dirigido a los propietarios, poseedores o tenedores de buena fe de los vehículos de servicio particular y público de transporte de carga con omisiones en su registro inicial.

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

3. VIABILIDAD JURÍDICA

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

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

De esta manera, el literal b) del artículo 2 y el numeral 2 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993 “Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones” establecen que corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas, para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad, incluyendo además, la posibilidad de que se regule el transporte público de carga y la condiciones básicas de sus vehículos.

A su vez, el numeral 6 del artículo 3 de la citada ley, determina que el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte o sus organismos adscritos reglamentará las condiciones de carácter técnico u operativo para la prestación del servicio y menciona que el transporte de carga será prestado por personas jurídicas o naturales autorizadas por el Gobierno Nacional, el cual, también, se encargará de emitir los reglamentos respectivos.

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

Igualmente, el artículo 5 de la misma ley le otorga la calidad de servicio público esencial al transporte, lo cual implica que se encuentra sometido a la regulación del Estado para garantizar la prestación del



servicio y la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo.

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

A su turno, el artículo 11 de la Ley 336 de 1996 indica que el Gobierno nacional señalará los requisitos que deberán acreditar los operadores, tales como, propiedad, posesión o vinculación de equipos de transporte, factores de seguridad, ámbito de operación y necesidades del servicio, entre otros aspectos.

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

3.2 Vigencia de la ley o norma reglamentada o desarrollada

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

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

El proyecto de Decreto modifica el artículo 2.2.1.7.7.1.3. de la Subsección 1 de la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte 2.

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

Resulta importante destacar que el Consejo de Estado ha señalado que no puede considerarse que el otorgamiento de licencias para operar el servicio público de transporte genere derechos adquiridos a favor de los operadores del mismo, pues se trata de derechos temporales que se encuentran sujetos a modificaciones derivadas de la regulación legal y reglamentaria las cuales propenden por los derechos e intereses de la comunidad de acuerdo con los principios fundantes y fines esenciales del Estado.³

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

³ Consejo de Estado. Sala Plena de lo Contencioso Administrativo. Sección Primera. Sentencia del 14 de mayo de 2015. Expediente 00044-2008. C.P. Marco Antonio Velilla Moreno.



facultado, obligado a actualizar, cuando las circunstancias así lo exijan, las condiciones de operación del servicio⁴.

Por su parte, el Tribunal Administrativo de Cundinamarca en fallo de la acción popular 11001-33-31-019-200700735-00 del 29 de septiembre de 2011, resolvió lo siguiente:

“1.2 ORDENAR al Ministerio de Transporte y a la Superintendencia de Puertos y Transporte la realización de las siguientes obligaciones de hacer:

1.2.1. Se ordene a quien corresponda y se ejerza control de las gestiones tendientes a depurar la información a nivel nacional sobre los registros de vehículo automotores de carga con obligación de cumplir con las disposiciones en su tiempo vigentes tendientes a modernizar los Decretos números 1347 de 2005, 3525 de 2005, Decreto número 2868 del 28 de agosto de 2006, Resoluciones número 1150 de 2005, Resolución número 1800 de 2005 y Resolución número 00300 del Ministerio de Transporte.

1.2.2. Se ordene a quien corresponda el realizar, llevar control de pago de cauciones ordenadas en las disposiciones anteriores y su ingreso a las Arcas del Estado.

1.2.3. Si de la revisión de la información se encuentran registros iniciales contrarios a las disposiciones legales, se requiera por las aludidas entidades las investigaciones disciplinarias y penales a que haya lugar”. Fallo que fue confirmado en segunda instancia”.

Por lo anterior, el Gobierno nacional en cumplimiento del referido fallo del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, reglamentó la política de saneamiento referente a vehículos con inconsistencias en el proceso de matrícula inicial.

3.5 Circunstancias jurídicas adicionales

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

4. IMPACTO ECONÓMICO (Si se requiere)

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

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

5. VIABILIDAD O DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL

⁴ Corte Constitucional. Demanda de inconstitucionalidad contra el artículo 11 (parcial) de la Ley 336 de 1996. Sentencia C-043 de 1998. Expediente D-1754. M.P. Dr. Vladimiro Naranjo Mesa



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

6. IMPACTO MEDIOAMBIENTAL O SOBRE EL PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN (Si se requiere)

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

7. ESTUDIOS TÉCNICOS QUE SUSTENTEN EL PROYECTO NORMATIVO

La norma a expedir no cuenta con estudios técnicos que hayan soportado el proyecto normativo.

ANEXOS:

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

Aprobó:

CARMEN LIGIA VALDERRAMA ROJAS

Viceministra de Transporte

BEATRIZ HELENA GARCÍA GUZMÁN

Jefe de la Oficina Asesora Jurídica

Ministerio de Transporte

Revisó: María del Pilar Uribe Pontón - Coordinadora Grupo de Regulación.

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

Angie Marcela Rincón Jiménez - Abogada Viceministerio de Transporte.