

Proyecto Resolución “Por la cual se modifica el artículo segundo de la Resolución 3600 del 9 de mayo de 2001 del Ministerio de Transporte “Por medio de la cual se establece la libertad de tarifas para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera””							
No.	FECHA	PERSONA	ENTIDAD	CONTENIDO DE LA OBSERVACIÓN	ACOGIDA	NO ACOGIDA	ANÁLISIS DE LA OBSERVACIÓN
1				<p>Con base en la revisión al proyecto del asunto, la CAMARA COLOMBIANA DE EMPRESARIOS DEL TRANSPORTE – CAETRA se permite a continuación presentar los comentarios, teniendo como punto de partida lo planteado por el sector del transporte de pasajeros por carretera, en relación con la difusión de las tarifas de conformidad con lo establecido en la Resolución No. 3600 de Mayo 9 de 2001 y específicamente en relación con el número mínimo de días de antelación, para la difusión y divulgación a los usuarios, que deben cumplirse antes de la puesta en vigencia de las tarifas a cobrar en la diferentes rutas.</p> <p>La disposición en mención establece que “Con una antelación no menor a cinco (5) días de su puesta en vigencia, las empresas de transporte deberán difundir y mantener informados a los usuarios a cerca de las tarifas que cobrarán en las diferentes rutas autorizadas, discriminándolas según el nivel de servicio” (El subrayado es nuestro). El sector transportador de pasajeros por carretera, solicita que se modifique en el sentido de eliminar el requisito de los días de antelación para la puesta en vigencia de tarifas, esto en la medida que hoy estamos bajo unas condiciones de un mercado dinámico, lo que implica que el servicio debe acoplarse de forma ágil a los comportamientos de la relación oferta – demanda, que le permita mantener sus condiciones de competencia frente a otras modos y modalidades de transporte que hoy no tiene este tipo de restricciones en tiempo al momento de poner en vigencia nuevas tarifas en sus servicios.</p> <p>Lo que resulta importante destacar es que en los 20 años de vigencia de la libertad de tarifas en la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, el sector ha fortalecido sus análisis de costos, ha entendido y manejado en mejor forma las condiciones del mercado y su estacionalidad, ha dado pasos significativos en la mejora de la calidad del servicio y ha entendido su gran responsabilidad en la relación usuario – prestador del servicio, para mantener condiciones tarifarias acordes con la condiciones del servicio prestado, sin desequilibrar una relación en la cual se puede presentar la posición dominante.</p> <p>Hoy es inminente que en este crecimiento de autonomía y auto-regulación empresarial, ha sido fundamental la política de libertad de tarifas, la cual requiere en este momento una actualización en dos aspectos esenciales, la modificación del artículo 2º. de la Resolución No. 3600 de 2001 y la expedición del nuevo régimen de piso tarifario, este último que no atenta contra la fundamentación de la libertad pero que si consideramos es una medida de estabilidad para el sector, además de ser una regla que aporta directamente a la seguridad de los usuarios, al evitar modelos tarifarios que económicamente son inviables para la rentabilidad operativa y mantenimiento adecuado de los equipos.</p> <p>Las observaciones puntuales al proyecto son las siguientes:</p>		X	<p>En relación con esta observación, en efecto, a partir del reconocimiento de la realidad operativa de la modalidad de transporte de pasajeros por carretera, mediante el proyecto de resolución bajo análisis, se replanteó el deber de publicación de tarifas de tal manera que se acompase con la normativa del orden legal que busca salvaguardar el derecho de información que les asiste a los usuarios en relación con estas tarifas. Adicionalmente, como se señala en la observación, el citado proyecto normativo también reconoce que las empresas del servicio de transporte de pasajeros por carretera cuentan con medios más cercanos y accesibles, incluidos los electrónicos, para brindar a sus usuarios información clara, veraz y oportuna, en relación con las tarifas a cobrar por los servicios que prestan. Por lo tanto, tal y como está consignado en el artículo 1 del proyecto bajo estudio, ya no será necesaria la publicación de las tarifas con la antelación de cinco (5) días a su puesta en vigencia., sino que, para el efecto, se deberán atender las disposiciones de la Ley 1480 de 2011, Estatuto del Consumidor, que regulan lo relativo a la adecuada indicación pública de precios.</p>
				<p>1. Entendemos que para el Ministerio de Transporte en su competencia como ente regulador y para la Superintendencia de Transporte en su funciones de inspección – vigilancia y control, el atender la solicitud de modificación del artículo 2º. De la Resolución No. 3600 de 2001 es acoger lo dispuesto en el Estatuto del Consumidor Ley 1480 de 2011 bajo la aplicación de los artículos 26 y 50 de la citada Ley, en relación con la información pública de precios y protección al consumidor de comercio electrónico respectivamente. Si bien esto nos elimina la condición de los cinco días (5) de antelación para la entrada en vigencia de nuevas tarifas con la debida divulgación a los usuarios, nos preocupa es como se va a resolver el tema de competencias frente a la inspección y vigilancia en el cumplimiento de esta nueva disposición, de acuerdo con lo siguiente.</p> <p>El acoger lo dispuesto en materia de información pública de precios según lo establecido en la Ley 1480 de 2011 implica que la Superintendencia de Industria y Comercio asuma competencias frente a las quejas de los consumidores y que así mismo las asuma la Superintendencia de Transporte en virtud del parágrafo del artículo 1º. del proyecto de Resolución, lo que implica que el sector del transporte de pasajeros por carretera quedará sujeto a dos instancias de investigación y sanción con el riesgo de la</p>			<p>Antes de entrar a dar respuesta a cada uno de los comentarios propuestos, es importante hacer la presente aclaración: en efecto, actualmente son dos autoridades que se encargan de velar por los derechos de los usuarios del sector transporte, la primera, en cabeza de la Superintendencia de Industria y Comercio, en adelante SIC, y la segunda, a cargo de la Superintendencia de Transporte, en adelante ST. Ahora bien cada una tiene unas facultades legales que delimitan su ámbito competencial.</p> <p>Así, la SIC ostenta de facultades jurisdiccionales, las cuales son ejercidas a traves de la presentación de una demanda para el ejercicio de la acción de protección al consumidor prevista en los artículos 56 y siguientes de la Ley 1480 de 2011; lo anterior, previo a la reclamación directa que debe hacer el usuario ante el empresario, demanda que debe cumplir con los requisitos del Código General del Proceso y que se encarga de dirimir situaciones particulares mediante el proceso verbal o verbal sumario,el cual, de acuerdo con la cuantía, puede o no requerir de un abogado.</p> <p>Por otro lado, en cuanto a la ST, sus facultades son netamente administrativas, las cuales se materializan a traves de la presentación de una queja o demanda, que tiene su finalidad proteger el interés personal y desarrollar las acciones del accediente administrativo, resolviendo correspondiente a las</p>

2	4/08/2021	Jorge Enrique Pedraza Buitrago	Director ejecutivo - Cámara Colombiana de Empresarios del Transporte CAETRA	<p>duplicidad si esto no es plenamente establecido, pero con una dificultad de técnica jurídica y es que estamos por un lado bajo el imperio de una Ley, mientras lo que se está planteando como proyecto en una resolución, donde prevalece la ley.</p> <p>Con base en lo anterior, en las condiciones normativas que tenemos y lo plasmado en el proyecto nos permite avizorar diferencias en los procesos de reclamación ante la Superintendencia de Industria y Comercio – SIC y ante la Superintendencia de Transporte, en primer lugar por efecto de lo proyectado en la modificación del artículo 2º, de la Resolución 3600 de 2001 tanto la Superintendencia de Industria y Comercio – SIC como la Superintendencia de Transporte aplicarían el Estatuto del Consumidor, cuya premisa gira en torno a la relación de consumo entre el pasajero y empresa de transporte, siendo claramente el pasajero el consumidor que debe ser protegido y la empresa la parte fuerte de la relación contractual. Por su parte, la Superintendencia de Transporte puede no partir de un desequilibrio contractual e ir más allá y considerar además la premisa de un contrato de transporte regido por una tarifa, en el cual una de las partes tiene ciertos derechos exigibles frente a la otra en casos de incumplimientos o tarifas no informadas.</p> <p>En segundo lugar tenemos que en su calidad de autoridad de inspección vigilancia y control en su condición de autoridad de protección de los usuarios del sector transporte, la Superintendencia de Transporte puede recibir quejas de los pasajeros en contra de las empresas de transporte y darles el trámite administrativo sancionatorio, mientras por su parte la SIC como autoridad encargada de la defensa de los derechos de los consumidores de todos los sectores de la economía, puede recibir demandas de protección al consumidor en sede jurisdiccional con el propósito de analizar posibles violaciones a los derechos del consumidor.</p> <p>En tercer lugar el procedimiento administrativo sancionatorio que adelanta la Superintendencia de Transporte es un procedimiento de doble instancia, mientras el procedimiento aplicado por la Superintendencia de Industria y Comercio – SIC es un proceso jurisdiccional verbal sumario de única o primera instancia dependiendo del territorio y las pretensiones del consumidor.</p> <p>Debemos tener claro si no es necesario agotar la reclamación directa ante la empresa de transporte para poder interponer una queja ante la Superintendencia de transporte, por lo que debe ser preciso si el pasajero puede acudir directamente a la empresa de transporte para que sea subsanado el hecho o acudir ante la Superintendencia de Transporte para interponer una queja.</p> <p>Con base en lo anterior le preocupa al sector empresarial del transporte de pasajeros por carretera y en especial a las empresas afiliadas a CAETRA que si bien por una parte con la redacción propuesta para la modificación del artículo 2º. de la Resolución 3600 de 2001 se atienda esta la necesidad de retirar ese requerimiento de tiempo para la entrada en vigencia de nuevas tarifas, por la otra parte el sector empresarial queda inmerso en procesos simultáneos y de alto desgaste administrativo y procesal que lesionen la dinámica del sector.</p> <p>Lo que obliga a que la Superintendencia de Industria y Comercio – SIC y la Superintendencia de Transporte en forma conjuntamente deben establecer un procedimiento y un canal para atender las demandas y quejas contra las empresas de transporte terrestre de pasajeros por carretera, bajo un esquema similar como el que hoy opera en los temas de transporte aéreo.</p>		X	<p>denuncia, que tiene por finalidad proteger el interés general y su desarrollo es a través del procedimiento administrativo sancionador contemplado en los artículos 47 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, el cual, no requiere de la presentación previa de la reclamación ante la empresa y mucho menos actuar a través de abogado.</p> <p>Como se puede observar son procedimientos diferentes que implican que:</p> <p>1. Un mismo hecho pueda dar lugar al inicio de una investigación administrativa que propende por la protección del interés colectivo de los consumidores, lo que puede conllevar a la imposición de una sanción administrativa, en este caso, a la empresa de transporte que ha vulnerado los derechos que les asiste a sus usuarios y, de otra parte, a una acción de protección al consumidor en la que se busca salvaguardar su interés particular ante la violación de las normas sobre protección a consumidores, mediante la reparación o cambio del bien o la devolución del dinero pagado por el bien o servicio.</p> <p>2. En cuanto al procedimiento sancionador se puede iniciar a petición de parte y de oficio, es decir, para ponere en moviento un proceso judicial se tiene que tener presente que la justicia es rogada, esto implica siempre la manifestación de voluntad de una de las partes posiblemente afectada a través de la presentación de una demanda.</p> <p>3. No son excluyentes, es decir que se pueden adelantar de manera paralela, por cuanto protegen intereses jurídicos diferentes.</p> <p>Dicho lo anterior, no es totalmente cierto que al mencionarse en el proyecto normativo bajo análisis los artículos 26 y 50 de la Ley 1480 de 2011 esto implique que la competencia para conocer de las quejas o denuncias de los usuarios del sector transporte sea de la SIC, actualmente, lo es pero bajo facultades jurisdiccionales, mediante el ejercicio de la acción de protección al consumidor.</p> <p>Por otra parte, se debe de recordar que si bien las disposiciones que se encuentran en la Ley 1480 de 2011 resultan aplicables a todos los sectores de la economía que no cuenten con regulación especial en la materia, como lo es el sector transporte, de conformidad con lo dispuesto en el Decreto 2409 de 2018, la autoridad de protección de usuarios del este sector es la ST, la cual es la única que en materia administrativa tiene competencia para conocer de las quejas o denuncias presentadas por los usuarios del citado sector.</p> <p>Respecto a la necesidad de agotar el trámite de reclamación directa ante las empresas, se encuentra que no es necesario agotar tal procedimiento antes de interponer la queja ante la Superintendencia de Transporte pues en estricto sentido lo que sería objeto de controversia es el hecho de mantener informados a los usuarios acerca de las tarifas a cobrar por parte de las empresas y no se encuentra lógico que en caso de no cumplir con tal obligación, la empresa pueda subsanar ello con la atención de una reclamación directa por parte de los usuarios.</p> <p>Así las cosas, es claro que con la previsión contenida en el artículo 1 del proyecto de resolución que se estudia no existiría riesgo de duplicidad de facultades en cabeza de la SIC y la ST pues, como fue explicado, cada autoridad tiene competencias precisas en materia de protección a usuarios, la primera, desde el punto de vista jurisdiccional y del interés particular del usuario y, la segunda, desde la óptica del interés general de los consumidores a partir de una actuación netamente administrativa como lo es el procedimiento administrativo sancionatorio; lo anterior, claro está, no impide que frente a un mismo hecho puedan adelantarse por cada una de las citadas autoridades, dentro de su ámbito competencial, las citadas actuaciones, en atención a que el interés jurídico que se protege es claramente diferenciable.</p>
3				<p>2. Resulta acertado implementar la aplicación del artículo 26 de la Ley 1480 de 2011 información pública de precios, como requisito en el marco de la libertad de tarifas que opera en el transporte de pasajeros por carretera, como herramienta para garantizar el equilibrio contractual en las relaciones de consumo entre los pasajero y las empresas de transporte, concepto que brinda transparencia a las relaciones entre consumidores y prestadores del servicio, como quiera que un consumidor (pasajero) bien informado puede hacer una mejor elección de los servicios que se le ofrecen.</p>		X	<p>En efecto, el proyecto normativo que se analiza reconoce que las empresas del servicio de transporte de pasajeros por carretera cuentan con medios más cercanos y accesibles, incluidos los electrónicos, para brindar a sus usuarios información clara, veraz y oportuna, en relación con las tarifas a cobrar por los servicios que prestan. Por lo tanto, tal y como está consignado en el artículo 1 del proyecto bajo estudio, ya no será necesaria la publicación de las tarifas con la antelación de cinco (5) días a su puesta en vigencia., sino que, para el efecto, se deberán atender las disposiciones de la Ley 1480 de 2011, Estatuto del Consumidor, que regulan lo relativo a la adecuada indicación pública de precios.</p>
4				<p>3. Consideramos que es necesario junto con la modificación del artículo 2º. de la Resolución No. 3600 de 2001 la expedición de la Resolución de tarifas piso para el transporte de pasajeros por carretera, con lo cual blindamos y fortalecemos esta libertad tarifaria como herramientas de autogestión empresarial.</p>		X	<p>Frente a esta observación, se destaca que el objeto del proyecto de resolución que se estudia es la adecuación de la norma vigente en materia de publicación de tarifas para la modalidad de transporte de pasajeros por carretera a las dinámicas de la operación de la misma y a las disposiciones del orden legal que en materia de indicación pública de precios prevé el Estatuto del Consumidor. Por lo tanto, lo relacionado con la expedición de una resolución que regule las tarifas piso para la citada modalidad de transporte escaba del objeto del proyecto normativo que se analiza, no siendo este el escenario para realizar apreciaciones al respecto.</p>

5				<p>1-. La obligación de publicación del precio es de las empresas de transporte de pasajeros porcarretera, entendiendo el contexto actual dicha obligación se puede expresar a través delcomercio electrónico u otras formas digitales.</p> <p>2-. Las sociedades terminales de transporte de pasajeros por carretera coexisten concopropiedades que tienen un reglamento de propiedad horizontal. Reglamento que estableceunas normas de convivencia y normas sobre <b>contaminación visual</b>, concepto que no puedeentenderse como una tácita prohibición de la sociedad Terminal de Transportes de Pasajerospor Carretera a las empresas de transporte de pasajeros.</p> <p>Sobre la publicación física de los precios en taquillas de las terminales de transporte y la contaminación visual de las mismas, evidenciamos que las empresas consideran que, si publican de esta manera, se genera competencia desleal con sus competidores, que de manera inmediata bajarían el precio del tiquete para inclinar la decisión final de compra del usuario.</p> <p>Actualmente la mayoría de empresas de transporte de pasajeros por carretera, tienen página web a través de la cual venden tiquetes o usan páginas de comercializadoras como Redbus yPinbus e incluso la venta de tiquetes en línea se hace a través de las páginas de sociedades Terminales.</p> <p>Con la pandemia por el COVID-19, el incremento del comercio electrónico fue importante, según la Cámara Colombiana de Comercio Electrónico, “el número de transacciones en línea durante enero, febrero y marzo de 2021, fue mayor al número de transacciones de los mismos meses de 2019 y 2020. Lo anterior, se refleja en un crecimiento del total de transacciones en línea del primer trimestre de 2021 del 78.7% respecto del primer trimestre del 2020”. En el mismo informe se refieren a que “el número total de transacciones digitales del primer trimestrede 2021 fue de 133.37 millones, lo que se traduce en un aumento del 92.4% respecto del primer trimestre de 2010 y de 194.4% frente al mismo trimestre de 2019. Cabe aclarar que respecto al trimestre anterior (Cuarto trimestre de 2020) el número total de transacciones digitales aumentaron 7.6%”</p> <p>3-. La presencia de reveladores o pregoneros, que abordan a los pasajeros en las afueras de las terminales de transporte o dentro de sus instalaciones, inciden de manera negativa en la decisión final del usuario para elegir una u otra empresa de transporte de pasajeros.</p> <p>El desarrollo de esa actividad, se puede configurar como una competencia desleal, ya que se engaña al usuario para favorecer a la empresa de transporte que auspicia la actividad delpregonero. Hecho que distorsiona la elección del usuario, porque se le induce a usar solo la empresa que les paga a los reveladores.</p> <p>CONALTER, en el marco del trámite legislativo del actual Código Nacional de Policía, logró queen el artículo 93 No. 13, se incorpora esta actividad como una contravención de policía. Laefectividad de la norma depende de la voluntad de su aplicación por parte de la Policía Nacional.</p> <p>El revoleo es una de las actividades que mayor impacto negativo generan en las relaciones delas empresas y los usuarios, esta situación se ha puesto en conocimiento de la Superintendencia de Transporte, para que, como entidad de inspección, control y vigilancia,intervenga, lo que desafortunadamente no ha sido posible.</p> <p>La Superintendencia de Transporte, mediante radicado No. 20208700532971 del 20 de octubrede 2020, a través de su director de Investigaciones de Tránsito y Transporte, en respuesta alradicado No. 2020532003872 del 15 de enero de 2020, radicado por Conalter, manifiesta:</p> <p>“Ahora bien, en la solicitud radicada en esta Entidad con el No. 20205320034872 de15/01/2020 manifiesta:</p> <p>“Debido al aumento de la problemática de pregoneo, incentivado por las empresas de transporte de pasajeros por carretera y a la limitación jurídica para la terminal de transportes de iniciar acciones sobre ese punto, solicitamos a la Superintendencia de Transporte, se sirva emitir instrucciones a las empresas de transporte de pasajeros por carretera que eliminen una conducta que genera alteración de la competencia entre empresas”.</p> <p>Al respecto le informamos que, <b>a partir del análisis fáctico y de la información aportada, se logra evidenciar una presunta conducta o infracción a las normas del transporte que no se encuentra reglamentada en una norma de rango legal sino de otra jerarquía, esto es, el Decreto 2762 de 2001, compilado en el Decreto 1079 de 2015.</b></p> <p>En este orden de ideas, se colige <b>que no es posible iniciar procedimiento administrativo sancionatorio ni imponer sanciones conforme a lo anteriormente expuesto</b> . Por ese motivo, este Despacho procederá a ordenar el archivo de la presente petición”.</p> <p>Posición que discrepa del pronunciamiento reciente del Tribunal Superior de Cundinamarca,que reconoce las competencias de la Superintendencia de Transporte para aplicar “la ley ha señalado los sujetos que en materia de transporte público son</p>		X	<p>Frente a esta observación, en primer lugar, se destaca que el objeto del proyecto de resolución que se estudia es la adecuación de la norma vigente en materia de publicación de tarifas para la modalidad de transporte de pasajeros por carretera a las dinámicas de la operación de la misma y a las disposiciones del orden legal que en materia de indicación público de precios prevé el Estatuto del Consumidor. Por lo tanto, las diversas manifestaciones relacionadas con la presunta problemática asociada a la actividad de pregoneo que presuntamente se adelanta en las terminales de transporte del país se escapa del objeto del proyecto normativo que se analiza, no siendo este el escenario para realizar apreciaciones al respecto.</p> <p>Ahora bien, tal y como se precisa en la intervención, la obligación de publicación del precio es de las empresas de transporte de pasajeros por carretera, el cual se debe realizar, ya sea a través del comercio electrónico o de medios presenciales, partiendo siempre del medio por el cual se esta ofreciendo el servicio, así éste definirá el cómo se debe de llevar a cabo la publicación del precio y eso es precisamente lo que se pretende regular, aclarando que tal obligación se debe cumplir atendiendo lo que se encuentra previsto en los artículos 26 y 50 de la Ley 1480 de 2011.</p> <p>Es preciso advertir que tal y como se encuentra en la parte motiva del proyecto, lo que se pretende es garantizar el derecho que tienen los usuarios del sector transporte de contar con la información suficiente, veraz, cierta y precisa acerca de las tarifas que son cobradas para la prestación del servicio de transporte de pasajeros por carretera y en esa medida se obliga a las empresas a mantener informados a los usuarios acerca de ello, sin que esto constituya contaminación visual, por cuanto el propósito, como se ha señalado, es proteger y garantizar el derecho a la información de los usuarios.</p> <p>Por otra parte, frente al tema de competencia desleal relacionado en la observación, nuevamente resaltamos que se trata de un asunto que escapa del objeto del proyecto de resolución que se analiza y que adicionalmente es de competencia de la Superintendencia de Industria y Comercio.</p> <p>Adicionalmente, se reitera que tal y como se encuentra en la parte motiva del proyecto, lo que se pretende es garantizar el derecho que tienen los usuarios del sector transporte de contar con la información suficiente, veraz, cierta y precisa acerca de las tarifas que son cobradas para la prestación del servicio de transporte de pasajeros por carretera y en esa medida se obliga a las empresas a mantener informados a los usuarios acerca de ello, no constituyendo contaminación visual y mucho menos una práctica de competencia desleal, pues el propósito, como se ha señalado, es proteger y garantizar el derecho a la información de los usuarios.</p>
---	--	--	--	--	--	---	--


				<p>sancionables y las sanciones que se pueden imponer”. También así lo ha entendido la doctrina especializada.</p> <p>La presencia de pregoneros en las Terminales de Transporte, es altamente negativa, se induce la elección libre del usuario, se altera el valor del tiquete, e incluso pone en riesgo alas personas que muchas veces son engañadas y objeto de robos.</p> <p>Esta situación debería ser una prioridad de la entidad de inspección, control y vigilancia ypara el Ministerio de Transporte ya que mediante el fallo del Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, Consejero Ponente Dr. Oswaldo Giraldo López, del 25 de abril de 2019, radicado No. 11001 03 24 000 2012 00165 00, se declaró la nulidad del artículo 16 del Decreto 2762 de 2001, que contempla las prohibiciones para las empresas de transporte de pasajeros por carretera, usuarias de las Terminales de Transporte. Sentencia relevante ya que dentro de las conductas prohibidas en el artículo 16 No. 5, se describe laconducta del pregono en los siguientes términos <b>Artículo 16. Prohibiciones:</b> <i>Se prohíbe a lasempresas transportadoras de pasajeros, usuarias de los terminales: 5 . Utilizar, permitir, patrocinar,tolerar o practicar el pregoneo o actos similares y emplear sistemas o mecanismos que coarten alusuario, la libertad de elección de la empresa transportadora de su preferencia para promover la ventade tiquetes.</i></p>			
6	5/08/2021	Sandra Tatiana Serrato	Directora ejecutiva - Corporación Nacional de Terminales de Transporte CONALTER	<p>4-. Competitividad. Consideramos que es positivo que se elimine el periodo de publicación de tarifas cinco días antes de su vigencia, lo que limitaba la competitividad de las empresas de transporte de pasajeros por carretera frente al transporte aéreo.</p>		X	<p>En efecto, el proyecto normativo que se analiza reconoce que las empresas del servicio de transporte de pasajeros por carretera cuentan con medios más cercanos y accesibles, incluidos los electrónicos, para brindar a sus usuarios información clara, veraz y oportuna, en relación con las tarifas a cobrar por los servicios que prestan. Por lo tanto, tal y como está consignado en el artículo 1 del proyecto bajo estudio, ya no será necesaria la publicación de las tarifas con la antelación de cinco (5) días a su puesta en vigencia., sino que, para el efecto, se deberán atender las disposiciones de la Ley 1480 de 2011, Estatuto del Consumidor, que regulan lo relativo a la adecuada indicación pública de precios.</p>
7				<p><b>5-. INDICACIÓN PÚBLICA DE PRECIOS.</b></p> <p>La Superintendencia de Industria y Comercio, ha definido la Indicación Pública de Precios, como “la obligación de suministrar información veraz y suficiente a los consumidores sobre el precio de los bienes y servicios que ofrezcan al público.”</p> <p>Mediante CIRCULAR EXTERNA No. 007 de 2017 expedida por la SIC, se determina en el numeral 2.3.1., el Sistema de Indicación Pública de Precios, siendo relevante la identificación de los medios de la indicación, sugerimos que se incorpore en el texto final de la resolución, como opera el Sistema de Indicación Pública de Precios.</p> <p>Texto que nos permitimos transcribir a continuación:</p> <p><b>2.3.1. Sistemas de indicación pública de precios.</b></p> <p><i>En cualquier sistema de información pública de precios dirigida a los consumidores, se deberá indicar en pesos colombianos el precio total del producto, incluidos todos los costos adicionales e impuestos a que hubiere lugar, sin perjuicio de su discriminación en las facturas conforme a las disposiciones tributarias.</i></p> <p><i>Para asegurar la información visual del precio, la indicación pública de precios debe hacerse por cualquiera de los siguientes medios:</i></p> <p><i>a) En el cuerpo mismo del producto, mediante impresión o con etiquetas adheridas a su envase o empaque.</i></p> <p><b><i>b) En listas, ostensiblemente visibles al público.</i></b></p> <p><i>c) En etiquetas colocadas en las góndolas, anaqueles o estantes, siempre y cuando el producto esté debidamente codificado en la aplicación o programa informático de facturación que se utilice en el establecimiento de comercio.</i></p> <p><b><i>d) En forma contigua a la imagen o descripción del producto en ventas a distancia mediante catálogo, folleto o comercio electrónico.</i></b></p> <p><i>e) En el caso de expendio de comidas y bebidas se dará aplicación a lo dispuesto en el numeral 2.4. de la presente circular.</i></p> <p><b><i>En todos los casos y para todos los productos sin excepción, el precio debe informarse mediante caracteres perfectamente legibles, de manera clara y visible para el consumidor.</i></b></p>		X	<p>Como bien se señala en esta observación, la Superintendencia de Industria y Comercio expidió la Circular Externa 7 del 2017, actualmente contenida en el Capítulo II de información al consumidor del Título II de protección al consumidor de la Circular Única expedida por esa entidad, en la que se establecieron una serie de instrucciones en relación con la información pública y los sistemas de indicación pública de precios; lo anterior, como materialización de las facultades contenidas en el inciso primero y el parágrafo 2 del artículo 26 de la Ley 1480 de 2011 que establecen que es competencia de la Superintendencia de Industria y Comercio la determinación de las diferentes formas que aseguren la información visual del precio y de las condiciones mínimas bajo las cuales operará la información pública de precios de los productos que se ofrezcan a través de cualquier medio electrónico, dependiendo de la naturaleza de este. Por lo tanto, no es posible incluir en el proyecto normativo que se analiza las formas en que operará la información pública de precios pues tal facultad, que ya fue materializada, está en cabeza de la SIC y no del Ministerio de Transporte.</p>

			<p><b>Sin perjuicio de lo anterior, el establecimiento de comercio podrá utilizar adicionalmente medios tecnológicos de lectura de códigos para verificar los precios, sin que ello elimine la obligación de informar visualmente el precio a los consumidores.</b></p> <p><i>El precio informado siempre debe coincidir con el precio efectivamente cobrado al consumidor. En caso de inconsistencia entre el precio informado y el cobrado el consumidor tendrá derecho a pagar el precio más bajo, sin perjuicio de las sanciones administrativas a que haya lugar por violación al artículo 26 de la Ley 1480 de 2011”.</i></p> <p><i>A continuación transcribimos el texto del Dr. Camilo Alfonso Escobar Mora, titulado “Sobre el deber de indicación pública de precios en relación con la publicidad digital empresarial”, fundamental ante el crecimiento del e-commerce:</i></p> <p><i>“El deber jurídico de la indicación pública de los precios es una derivación del deber de diligencia que le aplica a la empresa mercantil (comercial) y, en relación con el consumidor, consiste en que comunique sus precios de una forma pública en cada lugar (establecimiento de comercio, establecimiento comercial; el cual puede existir en un medio analógico, digital y/o mixto, según cada caso) en el cual ofrezca sus productos de una forma abierta (es decir, en el que comunique ofertas dirigidas a cualquier consumidor) para que cualquier consumidor que recepcione el mensaje relacionado con la oferta lo pueda conocer válidamente si lo recepciona, percibe y comprende de una forma diligente, a la medida de su perfil jurídico de consumidor, a la medida de cada caso.”</i></p>			
8			<p>En consecuencia, manifestamos que estamos de acuerdo con la modificación propuesta a la Resolución 3600 de 2001, pero insistimos en que se incorporen las observaciones antes esbozadas en especial cómo se desarrolla y cumple con la indicación pública de precios por parte de las empresas de transporte de pasajeros de carretera y se controla el pregonero en las diferentes terminales de transporte, actividad que vulnera la libre elección de los usuarios e induce la elección a favor de quien fomenta y pague esa actividad.</p>		X	<p>Como ya fue señalado, las observaciones relacionadas con la actividad de pregoneo que presuntamente se desarrollan en las terminales de transporte del país escapan del objeto del proyecto normativo que se analiza, por lo tanto, las mismas no pueden ser atendidas en este escenario.</p>
9			<p>1. Inicialmente queremos manifestar que consideramos este proyecto como una prioridad para el sector en el momento actual, puesto que el mismo, permitirá a las empresas formales superar la peor crisis de este sector.</p>		X	<p>En efecto, se consideró prioritaria la construcción del presente proyecto normativo reconociendo la necesidad de adecuar la regulación en materia de publicación de tarifas a las dinámicas de la operación del servicio de transporte de pasajeros por carretera, con el propósito de fomentar su competitividad y una mejor prestación del servicio para los usuarios.</p>
10	5/08/2021	Hernando Tatís Gil	<p>Director ejecutivo - Cámara de Transporte de Pasajeros Asociación Nacional de Empresarios de Colombia - ANDI</p> <p>2. La resolución No. 3600 de 2001, en su momento fue de gran beneficio para nuestro sector pues estableció en su Artículo 1° la libertad de tarifas para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera.</p> <p>No obstante, lo anterior en la actualidad el Artículo 2° al tratar el tema de difusión de las tarifas y exigir que con una antelación no menor a cinco (5) días de su puesta en vigencia, las empresas de transporte deben difundir y mantener informados a los usuarios acerca de las tarifas que cobrarán en las diferentes rutas autorizadas, discriminándolas según el nivel de servicio, coloca al sector en una clara desigualdad frente a los distintos modos de transporte. Es por ello que será de gran beneficio para el sector el no tener que difundir modificación a las tarifas con no menos de cinco (5) días de antelación. Sin embargo, debe quedar absoluta claridad en todo el sector, estos es, en todas las entidades del sector transporte que los artículos 26 y 50 de la Ley 1480 de 2011 o “Estatuto del Consumidor” no establecen término alguno, sino el deber de informar al consumidor en pesos colombianos el precio de venta al público, incluidos todos los impuestos y costos adicionales de los productos.</p>		X	<p>En relación con esta observación, en efecto, a partir del reconocimiento de la realidad operativa de la modalidad de transporte de pasajeros por carretera, mediante el proyecto de resolución bajo análisis, se planteó el deber de publicación de tarifas de tal manera que se acompañe con la normativa del orden legal que busca salvaguardar el derecho de información que les asiste a los usuarios en relación con estas tarifas. Adicionalmente, el citado proyecto normativo también reconoce que las empresas del servicio de transporte de pasajeros por carretera cuentan con medios más cercanos y accesibles, incluidos los electrónicos, para brindar a sus usuarios información clara, veraz y oportuna, en relación con las tarifas a cobrar por los servicios que prestan. Por lo tanto, tal y como está consignado en el artículo 1 del proyecto bajo estudio, ya no será necesaria la publicación de las tarifas con la antelación de cinco (5) días a su puesta en vigencia., sino que, para el efecto, se deberán atender las disposiciones de la Ley 1480 de 2011, Estatuto del Consumidor, que regulan lo relativo a la adecuada indicación pública de precios. Así, la norma es clara en la modificación del artículo 2 de la Resolución 3600 de 2002 eliminándose el término de publicación con antelación; igualmente, por parte de esta cartera y, principalmente, de la Superintendencia de Transporte, se propenderá por el conocimiento de esta norma por parte de todos los actores del sector y así propender por su adecuado conocimiento.</p>

11				<p>3. Finalmente, este esfuerzo por fortalecer la libertad de tarifas quedara en vano, sino se expide la Resolución que actualice las tarifas piso, en ese sentido debemos avanzar simultáneamente en la actualización de las Resoluciones No. 700 de 8 de marzo de 2007 y No. 5786 de 21 de diciembre de 2007, que hace más de 20 años fijaron las tarifas mínimas para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, sin haber sido actualizadas a la fecha. Por ello, debe quedar claridad en que los precios que informarán las empresas, no serán los establecidos en las precitadas resoluciones por estar desactualizadas, sino las tarifas actuales que se están cobrando y que son las propias del mercado. Lo anterior para evitar que algún usuario pretenda revisar las tarifas vigentes desde el año 2007 y presentar quejas ante la autoridad de control por una presunta afectación al usuario, más cuando hemos venido observando las investigaciones que está iniciando la Superintendencia de Transporte por estos temas.</p>		X	<p>Frente a esta observación, se destaca que el objeto del proyecto de resolución que se estudia es la adecuación de la norma vigente en materia de publicación de tarifas para la modalidad de transporte de pasajeros por carretera a las dinámicas de la operación de la misma y a las disposiciones del orden legal que en materia de indicación público de precios prevé el Estatuto del Consumidor. Por lo tanto, lo relacionado con la expedición de una resolución que regule las tarifas piso para la citada modalidad de transporte escaba del objeto del proyecto normativo que se analiza, no siendo este el escenario para realizar apreciaciones al respecto.</p>
12	5/08/2021	Nidia Colorado Osorio	Directora ejecutiva - Asociación Nacional de Transportadores ATRANSEC	<p>Dentro del plazo establecido nos permitimos, como gremio, efectuar los siguientes comentarios al proyecto de resolución de la referencia, solicitando comedidamente la modificación, pero en los términos en que fue discutido en las diferentes mesas efectuadas con fines a fijar los pisos mínimos de las tarifas, para el servicio público de transporte automotor de pasajeros por carretera.</p> <p>Efectivamente fue punto de discusión, dentro de las citadas reuniones la modificación del artículo 2º de la Resolución 3600 de 2001 pero en el sentido de suprimir, dentro del deber de difundir las tarifas a cobrar, el término establecido de cinco (5) días de antelación a la puesta en vigencia de las mismas, indispensable para ser coherente con los considerandos de la misma resolución, que estableció la libertad de tarifas como mecanismo que permitiera a las empresas ajustarse a los cambiantes requerimientos del mercado, para que amparadas en su trayectoria, responsabilidad y experiencia, implementaran los mecanismos correspondientes encaminados al fortalecimiento empresarial, a una eficiente y segura operación bajo claras condiciones de libre competencia e iniciativa privada.</p> <p>La solicitud hecha de suprimir este término obedece a que esta obligación está por fuera de lo expuesto, por cuanto impide conforme al comportamiento del mercado de transporte terrestre de pasajeros, aplicar la tarifa más conveniente al usuario, por ejemplo en momentos de baja demanda o de temporadas específicas, frenando estrategias de mercadeo solo porque no lo publicó cinco (5) días antes.</p> <p>Tal medida igualmente coloca en desventaja el transporte de pasajeros por carretera frente a la competencia del transporte aéreo, respecto del cual existen beneficios desiguales, no solo con relación a los prestadores del servicio (empresas/ aerolíneas) sino también respecto del derecho de sus usuarios, para quienes no rige esa protección que se predica obligatoria y necesaria, para los del transporte terrestre.</p> <p>Continuamente usuarios del transporte aéreo son sorprendidos con mayores precios, inclusive cuando ya ha obtenido sus tiquetes, obligándoles a pagos repentinos para poder ascender a la aeronave y también con ofertas de último minuto, operando si para ese servicio los mecanismos de mercadeo, promociones y mejores incentivos, sin limitante alguno en el tiempo. Tratamiento muy desigual para dos (2) industrias del sector transporte que operan dentro del territorio colombiano, sometidos a las misma leyes de protección de usuarios y Estatuto del Consumidor, traídas únicamente para al transporte terrestre automotor.</p> <p>Las empresas agremiadas vienen cumpliendo con lo establecido respecto de la prestación de un servicio eficiente, seguro, oportuno, económico, bajo los criterios básicos de los principios rectores del transporte, como son la libre y sana competencia y la iniciativa privada, conforme las tarifas mínimas una vez establecida por el Ministerio de Transporte la libertad de tarifas para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera.</p> <p>Estas empresas cubren el servicio en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, pudiendo cada usuario transportarse según su escogencia con plena garantía de la protección de sus derechos y absoluto conocimiento de las tarifas que cobrarán en las diferentes rutas autorizadas, discriminándolas según el nivel de servicio, las cuales están debidamente difundidas en sitios visibles y de acceso, inclusive radiales, les son de pleno conocimiento antes de acceder al servicio.</p> <p>Como proveedores frente al consumidor cumplen con responsabilidad la obligación de informar al consumidor en pesos colombianos el precio de pasajes en su origen destino y sitio intermedios, si es del caso, en forma visual, sin que el consumidor se vea obligado a pagar un precio diferente al anunciado, cumpliendo así con lo dispuesto en la Resolución 3600 del 9 de mayo de 2001, Resolución 5786 del 21 de diciembre de 2007 del Ministerio de Transporte, y a la misma la Ley 1480 de 2011.</p> <p>Cumpliendo como están las empresas con el deber de difundir las tarifas establecidas en sus diferentes recorridos, sin detrimento alguno para los usuarios, no es necesaria para el efectivo cumplimiento de las funciones la planeación, control, regulación y vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas, la inclusión de los artículos 26 y 50 de la Ley 1480 de 2011, pues bien puede la Superintendencia y demás órganos de control cumplir y corroborar el cumplimiento de las normas por parte de las empresas en lo que al tema respecta.</p>		X	<p>En primer lugar, teniendo en cuenta que la primera parte de la observación se refiere a la eliminación del término de cinco (5) días hábiles para cumplir con la obligación de informar y que dicho término no se encuentra contemplado en el proyecto normativo analizado, no será necesario emitir pronunciamiento alguno sobre el particular. Ahora bien, resulta necesaria la inclusión de los artículos 26 y 50 de la Ley 1480 de 2011, pues estas normas precisamente señalan la manera como las empresas deben cumplir con la obligación de informar las tarifas y en ese sentido brinda una mayor seguridad jurídica al indicar que se debe informar visualmente al usuario el precio del servicio, lo cual también resulta aplicable para los casos en que el mismo se oferte a través de medios electrónicos. Igualmente, la inclusión en el presente proyecto de resolución de la remisión normativa a los mencionados artículos del Estatuto del Consumidor propende por generar claridad frente a la manera en que debe operar la indicación pública de tarifas y, de esta manera, asegurar la protección del derecho de información que les asiste a los usuarios del sector transporte quienes se encuentran en el extremo más débil de la relación de consumo.</p>



13	5/08/2021	Fredy Camilo García Moreno	Director ejecutivo - Consejo Superior del Transporte CST	<p>Para el Consejo Superior del Transporte es muy importante la modificación del artículo segundo de la Resolución 3600 del 9 de mayo de 2001 del Ministerio de Transporte "Por medio de la cual se establece la libertad de tarifas para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera". Esta solicitud fue elevada directamente por nuestra organización a la Ministra de Transporte en la Mesa de Trabajo celebrada el día 14 de mayo de 2021.</p> <p>Las razones que fundamentan nuestra petición ya han sido expresadas de manera precisa en la reunión antes mencionada, la que puede ser consultada en <a href="https://www.facebook.com/MintransporteColombiaoficial/videos/1085052638652112">https://www.facebook.com/MintransporteColombiaoficial/videos/1085052638652112</a> (Ver 1:40:38) y en el oficio radicado MT 20213031377482 del 22 de julio de 2021, que ya fue contestado por parte del Ministerio de Transporte, mediante respuesta suscrita por la Dra. María del Pilar Uribe Pontón, Coordinadora del Grupo de Regulación.</p> <p>El proyecto ha suscitado un debate en las empresas del sector, las que a la fecha ya están cumpliendo con lo establecido en los artículos 26 y 50 de la Ley 1480 de 2011, siendo estas normas aplicables directamente sin necesidad de estar contenidas en la modificación de la resolución, razón por la cual consideramos que puede ser innecesaria su inclusión.</p> <p>Agradecemos al Ministerio de Transporte haber acogido nuestra solicitud de eliminar la obligación contenida en el actual artículo 2º de la Resolución 3600 de 2001, aspecto sobre el que existe consenso en el sector, lo que mejorará nuestra competitividad en momentos donde es necesario establecer estrategias con miras a la reactivación económica.</p>		X	<p>Al respecto, como ya fue señalado, resulta necesaria la inclusión de los artículos 26 y 50 de la Ley 1480 de 2011, pues estas normas precisamente señalan la manera como las empresas deben cumplir con la obligación de informar las tarifas y en ese sentido brinda una mayor seguridad jurídica al indicar que se debe informar visualmente al usuario el precio del servicio, lo cual también resulta aplicable para los casos en que el mismo se oferte a través de medios electrónicos. Igualmente, la inclusión en el presente proyecto de resolución de la remisión normativa a los mencionados artículos del Estatuto del Consumidor propende por generar claridad frente a la manera en que debe operar la indicación pública de tarifas y, de esta manera, asegurar la protección del derecho de información que les asiste a los usuarios del sector transporte quienes se encuentran en el extremo más débil de la relación de consumo.</p>
----	-----------	----------------------------	--	---	--	---	---

Fecha:	19/08/2021
Aprobado por:	<div> CARMEN LIGIA VALDERRAMA ROJAS VICEMINISTRA DE TRANSPORTE</div>
Revisó:	<div>MARÍA DEL PILAR URIBE PONTÓN COORDINADORA DEL GRUPO DE REGULACIÓN</div>
Proyectó:	<div>ANGIE MARCELA RINCÓN JIMÉNEZ ABOGADA VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE</div>