



Entidad originadora:	Ministerio de Transporte
Fecha (dd/mm/aa):	XXXX
Proyecto de Decreto/Resolución:	"Por el cual se modifica el artículo 2.2.1.4.4. y se sustituye la Sección 10 del Capítulo 4 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, 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 efecto, el artículo 334 de la Constitución Política consagra el principio de la dirección general de la economía por parte del Estado, el cual es a su vez presupuesto para lograr el cometido prescrito en el artículo 1 superior, referente a la prevalencia del interés general, y materializar los fines esenciales establecidos en el artículo 2 *ibidem*, entre los cuales se encuentran: el servicio a la comunidad; la promoción de la prosperidad general, y la garantía de la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución.

A su turno, el artículo 333 de la Constitución prescribe que la actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común; que las empresas, si bien se constituyen como base del desarrollo, tiene una función social que implica obligaciones, y que el Estado impedirá que se obstruya o se restrinja la libertad económica. De esta manera, la intervención del Estado en la economía tiene una función de racionalización que pretende, entre otros, el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes del territorio colombiano; asegurar la distribución equitativa de los recursos, y conciliar el interés general con los intereses de quienes despliegan la actividad empresarial.

En ese sentido, si bien el Estado tiene un rol de facilitación de la actividad propia del mercado, también interviene en múltiples sectores de la economía con el objetivo de garantizar los intereses colectivos. Lejos de ser una contradicción, este doble papel se encuentra justificado en la necesidad de encontrar un punto intermedio en el que el particular pueda desplegar su actividad económica bajo una reconducción de su actuación por parte de lo público en ejercicio de sus facultades de intervención y regulación.¹

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

Al respecto, la Corte Constitucional señaló que:

¹ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección C. Sentencia del 7 de marzo de 2011. Radicación número: 23001-23-31-000-2003-00650-02(AG). Consejero ponente: Enrique Gil Botero.



“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”²

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, en las cuales le fue otorgado al transporte el carácter de servicio público.

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.

Por otra parte, la Ley 336 de 1996 *“Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte”* estableció en primera medida que, en todo caso, el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los citados artículos 333 y 334 de la Constitución Política de Colombia. De acuerdo con lo anterior, la mencionada ley prescribió que el transporte gozará de especial protección del Estado y que, en ese sentido, estará sometido a las condiciones y beneficios que establezcan las disposiciones reguladoras en la materia. De igual manera, dispuso que como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares, lo cual implica la prelación del interés general sobre el particular, especialmente, en lo relativo a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, de acuerdo con los derechos y obligaciones señaladas en el reglamento de cada modo.

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

Adicionalmente, el artículo 6 de la citada Ley 336 de 1996 definió como actividad transportadora el conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios Modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes basadas en los Reglamentos del Gobierno nacional. A su turno y, en relación con ello, el artículo 22 *ibidem* establece que se consideran como servicios conexos al de transporte público los que se prestan, entre otros, en las terminales.

Retomando lo dispuesto en el artículo 1 de la referida Ley 336 de 1996, se creó dentro del modo de transporte terrestre la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, la cual actualmente se encuentra reglamentada en el Capítulo 4 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte. Allí se establecen las

² Corte Constitucional, sentencia T-540 de 1992. Magistrado Ponente: Eduardo Cifuentes Muñoz.



condiciones generales para la prestación de esta modalidad de transporte, con el objetivo de garantizar la prestación del servicio de manera eficiente, segura, oportuna y económica, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como son la libre competencia y la iniciativa privada, mediante el establecimiento de una serie de requisitos de habilitación, condicionamientos para la contratación del servicio, requerimientos de los equipos, entre otros, y de conformidad con los principios rectores del servicio público de transporte como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada.

En relación con esta modalidad de transporte y, por estar directamente relacionada con su operación en condiciones de acceso y calidad, el Gobierno nacional expidió el Decreto 2762 de 2001 con el objeto de definir las condiciones y requisitos mínimos para la creación, habilitación y homologación de los terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, y reglamentar la operación de la actividad transportadora que se desarrolla dentro de estos.

Adicionalmente, en la citada regulación se determinó que las actividades que se desarrollan en los terminales, esto es, aquellas relacionadas con la operación de la actividad transportadora, se consideran de servicio público y, de manera importante, se destacó de manera principal la obligatoriedad que tienen las empresas de la citada modalidad de transporte de pasajeros por carretera de hacer uso de estas infraestructuras para el despacho, llegada e, inclusive, tránsito de sus vehículos.

Por otra parte, resulta pertinente resaltar que la reglamentación citada ha sido modificada en dos ocasiones, a saber, mediante el Decreto 3628 de 2003 que estableció la facultad del Ministerio de Transporte para establecer las categorías de los terminales de transporte, previo estudio técnico, con el fin de fijar las tasas de uso diferenciales que estos deben cobrar y a través del Decreto 2028 de 2006 con el objetivo de autorizar las Terminales de Operación Satélite, Periférica y establecer los requisitos para su funcionamiento.

En adición, mediante el Decreto 1079 de 2015 se expidió el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte con la finalidad de compilar y racionalizar las normas de carácter reglamentario que rigen este sector, entre las cuales se incluyeron en la Sección 10 del Capítulo 4 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 las contenidas en el citado Decreto 2762 de 2001, modificado por el Decreto 3628 de 2003 y adicionado por el Decreto 2028 de 2006.

Ahora bien, resulta muy oportuno destacar que la Corte Constitucional³ señaló que la actividad del transporte como servicio público debe prestarse de manera continua, permanente y regular, en atención a la función económica que cumple y, teniendo en cuenta que resulta indispensable para el desarrollo de las demás actividades de los usuarios. Adicionalmente, esta alta corporación judicial⁴ señaló que el transporte cumple un rol muy importante en el desarrollo social y económico del país, así como en la materialización de los derechos fundamentales.

En ese sentido, el Gobierno nacional, consciente de la importancia del transporte para el desarrollo y crecimiento social y económico del país, ha enfocado sus esfuerzos en crear condiciones que propendan por su mejoramiento, especialmente, para garantizar la prestación de este servicio público esencial en condiciones de calidad, continuidad, eficiencia y seguridad. De esta manera, uno de los elementos estratégicos para propender por una adecuada prestación del servicio público de transporte a los usuarios es la consolidación de una infraestructura de transporte de calidad, accesible, segura y que ofrezca condiciones de comodidad.

³ Corte Constitucional, sentencia C-066 de 1999. Magistrados ponentes: Fabio Morón Díaz y Alfredo Beltrán Sierra.

⁴ *Ibidem*.



Por este motivo, reconociendo los avances de la industria del transporte, se requiere adoptar medidas regulatorias que se adapten efectivamente a su crecimiento y que respondan de manera adecuada a las necesidades de sus diferentes actores, sean estos, empresas, propietarios, conductores o, por supuesto, usuarios.

Bajo este panorama, se ha considerado que la citada normativa en materia de transporte requiere de una actualización pues la normativa vigente citada no contempla una categorización para los terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, resulta necesario ajustar las disposiciones respectivas de tal manera que se establezcan categorías, de acuerdo con la demanda del servicio, con el propósito de determinar requisitos diferenciales asociados a la clasificación de cada terminal que aseguren una adecuada y permanente prestación del servicio a las empresas de transporte y usuarios, en condiciones de acceso y calidad.

En adición, es necesario incluir la posibilidad de implementar infraestructuras de ascenso y descenso de pasajeros en aquellas localidades que por sus condiciones sociales y económicas no demanden la creación y operación de un terminal de transporte y, de esta manera, garantizar el acceso a los usuarios al transporte en condiciones igualmente seguras y cómodas; incluir en la normativa vigente disposiciones que propendan por que los terminales de transporte generen las condiciones de accesibilidad para las personas con discapacidad y, ajustar la expresión “*tasa de uso*” incluida en la normativa reglamentaria vigente y, en su lugar, incluir la denominación “*tarifa de uso*”, con el fin de generar coherencia con las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 que hacen referencia a la expresión “*tarifa*” y, de esta manera, delimitar la naturaleza jurídica del valor que cancelan las empresas de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera por el uso de las áreas de las terminales de transporte.

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

En ese orden de ideas, las problemáticas evidenciadas en la prestación del servicio público que se desarrolla en los terminales de transporte del país requieren la intervención del Estado, en este caso del Gobierno nacional, pues se determinó que existen aspectos esenciales en esa materia que solo pueden ser ajustados mediante la expedición de este Decreto. De esta manera, adicional a lo expuesto en precedencia, a continuación, se destacan las principales medidas adoptadas mediante la normativa propuesta y que demuestran las razones de oportunidad y conveniencia para su expedición:

- A. Inclusión de lineamientos generales comunes a todas las categorías de Terminales de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera y de Operación Satélite, Periférica que implican la generación de armonía con el Plan de Ordenamiento Territorial y los Planes de Ordenamiento Territoriales de Nivel Departamental y que promueven la conectividad regional, la articulación urbana, la accesibilidad y la integración con el transporte urbano.
- B. Definiciones para la categorización de los terminales de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera y de Operación Satélite, Periférica para la determinación de los requisitos que deberán cumplir cada una de las categorías de terminales, entre ellas, área administrativa, área operativa, área de servicios a vehículos, entre otros.



- C. Generación de un marco normativo unificado para construcción, habilitación y autorización de los Terminales de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera y los Terminales de Operación Satélite Periférica que comprende dos etapas: aprobación del proyecto y habilitación o autorización propiamente dichas.
- D. Establecimiento de un marco para que el Ministerio de Transporte tenga claridad en relación con los criterios para la adopción de la metodología para la estimación de las tarifas de uso que cobrarán los terminales, que tenga en cuenta el tamaño de la flota; los costos directos de operación del terminal; la remuneración parcial de la infraestructura, correspondiente a las áreas operativas y administrativas del terminal y, el margen de utilidad de la sociedad a cargo del terminal de transporte.

Adicional a todo lo anteriormente expuesto, se identificaron como falencias de la reglamentación vigente en esta materia, la ambigüedad en la redacción y la dispersión de sus disposiciones normativas, así como la existencia de contradicciones entre ellas. De esta manera, se pudo establecer que la mencionada reglamentación no tiene un orden lógico que permita a los actores la comprensión a cabalidad del marco jurídico que regula su actividad económica, lo cual también impacta negativamente en las autoridades encargadas de su interpretación y aplicación.

Teniendo en cuenta este panorama, la expedición de este Decreto es oportuna y conveniente en la medida en que permitirá otorgar seguridad jurídica al sector y, por esta razón, la alternativa planteada es la sustitución de la Sección 10 del Capítulo 4 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015 pues solo de esta manera se puede lograr orden, claridad y coherencia en la reglamentación con el propósito de facilitar su correcto entendimiento y aplicación.

En ese orden de ideas y, ante la multiplicidad de aspectos por mejorar, la reglamentación propuesta adopta medidas importantes que pretenden brindar reglas claras y equilibradas que atiendan a las necesidades de todos los actores interesados y que amplíen y faciliten, bajo el entendimiento de la dinámica del mercado, su participación efectiva en condiciones de igualdad.

Con todo, la expedición de este Decreto pretende modernizar el régimen jurídico aplicable en el servicio público que se presta en los terminales de transporte, a través del establecimiento de disposiciones ordenadas, claras y coherentes que atiendan a la realidad de esta modalidad y maximicen los beneficios y oportunidades de todos sus actores.

Para finalizar, es oportuno destacar que, puntualmente, en materia de categorización de terminales de transporte y de determinación de los servicios mínimos asociados a esta infraestructura se anexará a la presente memoria justificativa el documento técnico final que establece los parámetros que se tuvieron en cuenta para el establecimiento de esa categorización.

2. AMBITO DE APLICACIÓN Y SUJETOS A QUIENES VA DIRIGIDO

El Decreto reglamenta las condiciones para la habilitación o autorización y operación de los Terminales de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera y Terminales de Operación Satélite Periférica prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial que podrán implementarse en municipios, distritos y áreas metropolitanas.



Igualmente, este Decreto va dirigido a todas las empresas habilitadas para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, propietarios, conductores y usuarios de esta.

De igual manera, sus disposiciones van dirigidas al Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Transporte y demás autoridades de transporte y tránsito, inspección, vigilancia y control competentes en la materia, quienes deberán velar por su cumplida y correcta aplicación.

3. VIABILIDAD JURÍDICA

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

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

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

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

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

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

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 y no han sido declaradas inconstitucionales por parte de la H. Corte Constitucional.

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



El proyecto de Decreto modifica el artículo 2.2.1.4.4, y sustituye la Sección 10 del Capítulo 4 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte.

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

- Resulta importante destacar que el Consejo de Estado ha señalado que no puede considerarse que el otorgamiento de licencias para operar el servicio público de transporte genere derechos adquiridos a favor de los operadores del mismo, pues se trata de derechos temporales que se encuentran sujetos a modificaciones derivadas de la regulación legal y reglamentaria las cuales propenden por los derechos e intereses de la comunidad de acuerdo con los principios fundantes y fines esenciales del Estado.⁵

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 facultado, obligado a actualizar, cuando las circunstancias así lo exijan, las condiciones de operación del servicio⁶.

- El Consejo de Estado, mediante fallo 282 de 2011 Expediente 11001-03-24-000-2006-00282-00, en relación con la nulidad del artículo 9 del Decreto 2762 de 2001, compilado en el Decreto 1079 de 2015 determinó que:
 - A. Los criterios de habilitación y categorización de los terminales de transporte deben responder a criterios de oferta y demanda de pasajeros, incluyendo criterios como: la actividad económica principal y secundaria del municipio, su población flotante, y su interconexión con municipios cercanos.
 - B. El tamaño poblacional, no puede ser considerado de manera independiente, como un criterio de categorización y habilitación de los terminales de transporte.
- La Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, mediante radicado 11001-03-06-000-2005-01681-00, en relación con el Capítulo 4, sección 10, Subsección 3 del Decreto 1079 de 2015 señaló:
 - A. La tasa de uso se define como el valor que deben cancelar las Empresas de Transporte por el uso de las áreas operativas de los terminales de transporte terrestre de pasajeros por carretera.

⁵ 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.

⁶ 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



- B. La tarifa y la tasa de uso, se sustenta sobre la prestación de los llamados servicios industriales, comerciales o de gestión económica, derivados de la relación contractual que surge entre los terminales y sus usuarios.
- C. La normatividad que crea la tasa de uso de las terminales de transporte y otorga competencia al Ministerio de Transporte para su definición, no está sujeta al artículo 388 de la Constitución Nacional.

3.5 Circunstancias jurídicas adicionales

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

4. IMPACTO ECONÓMICO

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

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

5. VIABILIDAD O DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL

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

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

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

7. ESTUDIOS TÉCNICOS QUE SUSTENTEN EL PROYECTO NORMATIVO

Para sustentar algunos de los ajustes normativos realizados mediante el presente decreto, se elaboró por parte del consorcio conformado por SIGMA GP y Escallón Morales y Asociados un documento técnico final en el marco del al Contrato de Consultoría 523 de 2020, adjudicado a este Consorcio, el cual tuvo como objeto *“Establecer la metodología para la categorización, condiciones de habilitación y operación para las terminales de transporte de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera y la infraestructura de servicios de ascenso o descenso para los municipios que no cuentan con una terminal de transporte terrestre”*.



ANEXOS:

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

Aprobó:

CAMILO PABÓN ALMANZA

Viceministro de Transporte

MARIA DEL PILAR URIBE PONTÓN

Jefe Oficina Asesora Jurídica

Ministerio de Transporte

Revisó: Angelica Maria Yance - Coordinadora Grupo de Regulación

Proyectó: Estela Mary Roa - Abogada Viceministerio de Transporte.