

PROYECTO DE RESOLUCIÓN “Por la cual se reglamenta el parágrafo del artículo 3 de la Ley 105 de 1993 y los artículos 16-1 y 16-2 de la Ley 336 de 1996”						
#	FECHA	PERSONA / ENTIDAD	CONTENIDO DE LA OBSERVACIÓN	ACOGIDA	NO ACOGIDA	ANÁLISIS DE LA OBSERVACIÓN
1	10/06/2022	COOAUTOARIARI	Artículo 9. Condiciones del sorteo cuando se presenten manifestaciones de interés.  1. Se debería incluir unos puntos a favor a las empresas que presenten la solicitud de nuevas rutas y/o tener prioridad en el sorteo de dichas rutas.		X	1. En relación con esta observación, efectivamente el artículo 9 de la presente Resolución remite al Anexo 2, las condiciones del sorteo para el otorgamiento del permiso de operación por iniciativa privada de nuevas rutas para las empresas de Servicio Público deTransporte Terrestre Automotor de pasajeros por carretera, Mixto y Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal, sin embargo no se acoge la propuesta de incluir puntos a favor a las empresas de transporte o tener prioridades sobre otras, puesto que no se trata de un concurso o licitación pública que permita con el puntaje ser un factor de calificación o un parametro adicional para ser evaluado, pues la esencia del sorteo es la participación en igualdad de condiciones de todas las empresas de transporte interesadas, ademas que se deben garantizar los principios de transparencia y publicidad señalados en la Ley 2198 de 2022.
			2. y de igual manera unos puntajes a favor por ser empresas de la región donde se está solicitando la ruta, frente a las demás empresas que se presenten del país.  Lo anterior teniendo en cuenta que, por experiencia propia, en cualquier ruta que se solicite a nivel nacional, muchas son las empresas que se presentan o tienen la intención de la ruta solicitada.  No miramos por parte del estado, a través del ministerio de transporte el apoyo a las empresas regionales, que durante años han estado con la población, y que han soportado la falta de infraestructura vial y las dificultades de orden público.  y si vamos a la realidad de los hechos, casi siempre estas rutas son otorgadas o asignadas a empresas que se presentan de otros lugares del país.  Esperamos se tengan en cuenta estas observaciones		X	2. por lo anteriormente expuesto, tampoco es viable establecer puntos a favor para aquellas empresas de transporte que sean de la región donde se esta interesado en servir la nueva ruta a traves de este mismo procedimiento, puesto que la Ley 2198 de 2022 es clara al permitir la participación de las pequeñas, medianas y grandes empresas a nivel nacional, por ende seria discriminatorio establecer ese beneficio y por el contrario ser una limitante para las empresas de transporte interesadas.
2	13/06/2022	COOPETRANSA, TRANSPORTES CISNEROS ENTRE RRIOS LTDA Y CIA S.C.A, Transportes JUAN B. VASQUEZ CIA S.C.A a traves de AMADO AGUDELO CUARTAS Gerente General	1. El proyecto del acto administrativo excede lo dispuesto en la ley 2198 de 2022, en su artículo 3, incisos segundo y tercero:  El artículo 3, de la Ley 2198 de 2022, (parágrafo, artículo 3, de la Ley 105 de 1993), establece:  <i>“La empresa de transporte que tenga autorizada una ruta en los perimetros municipal, departamental, o nacional, que requiera la modificación de su recorrido por la construcción de una o más variantes o de uno o más tramos de nuevas vías que conecten el mismo origen y destino a la ruta inicialmente autorizada, podrán solicitarla modificación de su recorrido, ……….”</i>  Sin embargo, en el proyecto de resolución, capítulo 2, artículo 5, se exige que la solicitud de modificación del recorrido de una ruta, debe de ser colectivo entre las empresas que presten la misma, cambiando radicalmente el alcance del inciso segundo, artículo 3, de la Ley 2198 del 2022.  Con esta limitación se mantienen lo dispuesto en el artículo 2.2.1:4.6.2, del Decreto 1079 del 2015, cuando lo que pretende la Ley 2198 del 2022, es agilizar el trámite para la modificación de rutas cuando se construyen uno o más tramos del corredor vial que comunica el origen y destino de las mismas.  Es de advertir, que por esta limitación que se tiene en el artículo 2.2.1.4.6.2, del Decreto 1079 del 2015, no se han podido modificar rutas cuando hay nuevos tramos de vías entre ellas.  Por lo anterior, solicito que se mantenga el texto original del inciso segundo, artículo 3, de la Ley 2198 del 2022, y que la solicitud de cambio de corredor vial en una ruta, cuando se tiene tramos de nuevas vías o variantes, se presente por cada empresa que desee hacerlo, sin la exigencia de que sea en forma conjunta con otras empresas que presten el servicio de transporte en la misma ruta, para que no se extralimite el Ministerio de Transporte en esta reglamentación.	X		Se acoge la observación parcialmente, se mantiene la posibilidad de que las empresas de transporte realicen la solicitud de modificación del recorrido de una nueva ruta conjuntamente.
			2. EL REQUISITO 3, DEL ARTÍCULO 6, DEL PROYECTO DE RESOLUCIÓN, EXCEDE LO DISPUESTO EN EL ARTÍCULO 3, INCISOS SEGUNDO Y TERCERO, DE LA LEY 2198 DEL 2022.  1. De la lectura detenida del artículo 3, de la Ley 2198 del 2022, no se exige que, para tramitar el cambio del recorrido vial, se tenga que suscribir actos de acuerdo entre las empresas que presten una ruta autorizada. Se mantiene el mismo argumento expuesto el numeral 1, ya que con esta reglamentación se pretende que no cambie el artículo 2.2.1.4.6.2, del Decreto 1079 del 2015, y por lo tanto, el Congreso de la República no cambió la normatividad, y no se podrá mejorar la prestación del servicio de transporte de pasajeros cuando hay tramos viales nuevos en las rutas adjudicadas, porque se tendrán oposiciones de empresas de transporte que no quieran suscribir un acuerdo, como ha sido el comportamiento en el gremio del transporte, sin dejar la posibilidad, en estos casos, de que la solicitud la presente cada empresa, sin la exigencia de ese convenio.	X		1. Se acoge la observación parcialmente, se mantiene la posibilidad de que las empresas de transporte realicen la solicitud de modificación del recorrido de una nueva ruta conjuntamente  2. El numeral 2 del artículo 6 no señala porcentajes como se sugiere, si indica que la (s) empresa (s) de transporte deberán presentar un estudio ante la autoridad de transporte competente donde demuestre(n) que con la modificación de ruta garantizará(n) la prestación del servicio en la ruta inicialmente otorgada (via antigua) y en la ruta modificada, de lo contrario no se cumplirían los requisitos para la autorice la modificación del recordido de la ruta.
			CAPÍTULO 1: DISPOSICIONES GENERALES, DEFINICIONES: o Artículo 4: Autoridades de Transporte (sic)		X	No se indica la observación
			CAPÍTULO 2: MODIFICACIÓN DEL RECORRIO DE UNA RUTA EXISTENTE: o Artículo 5: Modificación del recorrido de una ruta existente: En el segundo párrafo del artículo, establece la suscripción de UN ACTA DE ACUERDO entre las empresas que tengan ruta autorizada, con la distribución de los horarios, por la vía antigua como la nueva.  OBSERVACIÓN: ¿Por qué debe haber acuerdo entre las empresas que operan la ruta, si es una iniciativa de una empresa?		X	Se modifica la redacción del texto del artículo, para que la solicitud de modificación de la ruta se pueda solicitar de forma separada o conjunta de modo que no afecte el derecho a la libertad de no asociación.
			Artículo 6: Procedimiento para modificación de ruta por nuevas infraestructuras viales  En el numeral 3 se exige el ACTA DE ACUERDO entre las empresas que tengan ruta autorizada, con la distribución de los horarios; sin embargo, en el Anexo 2, se desarrollan las condiciones para el sorteo que selecciona el operador por iniciativa privada  OBSERVACIÓN: ¿Por qué debe haber acuerdo entre las empresas que operan la ruta, si de igual forma se abrirá sorteo y se establece en el Anexo 2 todas las condiciones para el mismo?		X	El artículo 6 señala cual es el procedimiento para modificación de ruta por nuevas infraestructuras viales y efectivamente numeral 3 indica la suscripción de un acta de acuerdo entre las empresas de transporte que tenían la ruta inicialmente autorizada, sin embargo este procedimiento no indica en ningún artículo que se efectuara un SORTEO para elegir al operador, el sorteo aplica es para la solicitud de permiso de operación por iniciativa privada del artículo 7 para aquellas empresas de transporte que estén interesadas en ofrecer nuevas rutas en vías nuevas, siendo dos procedimientos diferentes y se esta interpretando en uno solo.

3	15/06/2022	TRANSPORTE INTEGRADO OPERADOR DE ARMENIA U.T., TINTO U.T	<p>CAPÍTULO 3: PERMISO DE OPERACIÓN POR INICIATIVA PRIVADA DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE o Artículo 7: Permiso de operación por iniciativa privada de las empresas de transporte El artículo permite que cualquier empresa pueda SOLICITAR y OBTENER permisos de operación.</p> <p>OBSERVACIÓN: A pesar de que el parágrafo establece que la solicitud solo se autorizará en rutas que no cuenten con servicios autorizados, inquieta que se abra la posibilidad de que cualquier empresa habilitada en las modalidades, puede solicitar autorizaciones.</p>		X	El numeral del anexo 1 señala que <i>"Solo podrán presentar manifestaciones de interés para obtener permiso de operación en una nueva ruta, las empresas de transporte debidamente constituidas y legalmente habilitadas en la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de" Pasajeros por Carretera, Mixto y Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal"</i> en ese sentido, cualquier empresa de transporte de las modalidades señaladas pueden presentar solicitudes de permiso de operación siempre y cuando se encuentre dentro de su rango de acción para prestar el servicio, pues no se podra prestar ni autorizar la prestación del servicio en un radio de acción diferente al autorizado en cada modalidad.
			<p>Artículo 8: Requisitos para la solicitud del permiso de operación por iniciativa privada El artículo en el numeral 9, establece la necesidad de presentar certificación del sistema de Control y asistencia en la ruta, y en el numeral 10, establece la forma cómo se calculará la tarifa, en cualesquiera de las modalidades.</p> <p>OBSERVACIÓN: Dado que las metodologías establecidas para el estimativo de las tarifas, no contemplan ítems como los constitutivos del sistema de control y asistencia en la ruta, la exigencia de dicha tecnología afecta la operación, por la limita posibilidad de recuperar la inversión requerida en la implementación, mantenimiento y actualización del componente.</p>		X	No se acoge la observación, el sistema de control y asistencia en la via, constituye un requisito determinante para garantizar la seguridad y la calidad en la prestación del servicio de la ruta a otorgar, por tanto, el analisis de costos para el calculo de la tarifa ya se encuentran establecidos en Resoluciones siendo requisitos diferentes para solicitarel permiso de operación y es el interesado entonces el que debe analizar la viabilidad de costos de operación para realizar la solicitud.
			<p>Artículo 9: Procedimiento para la verificación del cumplimiento de los requisitos para la solicitud de permiso de operación de una nueva ruta por una via nueva. El artículo en el numeral 4, establece que la autoridad de transporte competente, a través de página web o cualquier medio de difusión, publicará la manifestación de interés para la prestación de la ruta.</p> <p>OBSERVACIÓN: Se sugiere, limitar a un solo medio de difusión, con ello, se puede garantizar transparencia.</p>		X	No se acoge la observacion porque una difusión masiva de la manifestación de interes, garantizará una mayor participación de interesados, cumpliendo los principios de de transparencia, publicidad e igualdad.
			<p>Artículo 9: (sic) Condiciones del sorteo cuando se presenten manifestaciones de interés El artículo está mal numerado</p> <p>OBSERVACIÓN: Renumerar como Artículo 10</p>	X		Se acoge la observación y se corrige la numeración por "Artículo 10".
			<p>Artículo 10: (sic) Autorización de nuevos servicios El artículo está mal numerado</p> <p>OBSERVACIÓN: Renumerar como Artículo 11.</p>			Se acoge la observación y se corrige la numeración por "Artículo 11".
			<p>CAPÍTULO 4: DISPOSICIONES FINALES o Artículo 11: (sic) El artículo está mal numerado</p> <p>OBSERVACIÓN: Renumerar como Artículo 12</p>			Se acoge la observación y se corrige la numeración por "Artículo 12".
			<p>ANEXO 1: Manifestación de interés del permiso de operación por iniciativa o 5. Capacitación a conductores</p> <p>El numeral especifica los temas que deban cursar los operadores: 15.</p> <p>OBSERVACIÓN: El alcance de algunos de los temas cursados, se considera respetuosamente, que sobrepasa la función del operador del vehículo, pues, las empresas, dentro de las funciones como administradoras integrales de la flota, deben garantizar la existencia o por lo menos, la contratación de profesionales para, por ejemplo, atender el funcionamiento de los componentes como caja de cambios, caja de transferencia y ejes, diferencial, entre otros. En el mismo sentido, cada operador debe contar con una licencia de conducción que garantice que cuenta con idoneidad para el manejo de la flota, dependiendo de la Clase de Vehículo.</p>		X	No se acoge la observación, es de precisar que el numeral 5 del anexo 1, señala que <i>"La empresa de transporte interesada en ofrecer una nueva ruta deberá acreditar que sus conductores están capacitados, siendo de carácter obligatorio que la misma incluya el tema de seguridad vial para cada uno de ellos. Adicionalmente, se podrán presentar certificaciones en los siguientes temas que se tendrán como válidos; cualquier otro no se tendrá en cuenta"</i> por ende, no son obligatorios los ítems señalados, sino es opción de la empresa de transporte presentarlos la cual serán válidos, lo que si es obligatorio es la capacitación en seguridad vial como esta indicado.
			<p>6. Sistema de control y asistencia en la ruta</p> <p>OBSERVACIÓN: Siendo coherentes con las denominaciones que el Ministerio de Transporte ha establecido, se sugiere renombrar este numeral como SISTEMA DE GESTIÓN Y CONTROL DE FLOTA, término que involucra per sé al sistema de control y asistencia en ruta.</p> <p>Es importante tener en cuenta, que el literal e), obliga a la recopilación de información, entre otros de: "Apertura o desbloqueo remoto de puertas". Y, el literal g), obliga a "tener comunicación bidireccional con sus unidades móviles". Nuevamente se exigen condiciones técnicas que no están siendo reconocidas en la metodología de la estimación de la tarifa, bien sea para la modalidad de CARRETERA o para el COLECTIVO MUNICIPAL DE PASAJEROS.</p>		X	No se acoge la observación, la demoninación establecida en el numeral 6 del anexo 1 es la correcta a lo pretendido que es garantizar la seguridad y la calidad en la prestación del servicio de la ruta a otorgar y que incluye directamente a los vehículos , flota o parque automotor con que se sirva.
			<p>ANEXO 2: Condiciones del sorteo para seleccionar al operador por iniciativa privada</p> <p>En el numeral 6. Suspensión y/o cancelación, se establece que la autoridad de transporte, se reserva el derecho de suspender o cancelar el sorteo.</p> <p>OBSERVACIÓN: Se desconoce que siendo iniciativa privada la presentación de la solicitud, el interesado incurre en gastos de estudios, etc., y que, de ser suspendido o cancelado el proceso, en primer lugar, dicha inversión no podrá ser recuperada y, en segundo lugar, persistiría la demanda insatisfecha de transporte.</p> <p>En el numeral 14. Iniciación de la prestación del servicio, se establece que la autoridad de transporte, definirá el plazo para iniciación del servicio, DE ACUERDO CON LA CAPACIDAD TRANSPORTADORA ASIGNADA de tal forma que la empresa pueda CUMPLIR CON LA ADQUISICIÓN DE FLOTA.</p> <p>OBSERVACIÓN: ¿Esta condición implica otorgamiento de mayor capacidad transportadora flota a la empresa de transporte? De ser afirmativa la respuesta, respetuosamente se recuerda que, en algunas regiones del país, existe comprobada sobreoferta en el servicio de transporte y así lo ha determinado el Ministerio de</p>		X	Es necesario precisar que si la autoridad de transporte competente decide suspender o cancelar el sorteo en cualquier etapa, obedecerá a circunstancias que impidan el curso normal del mismo y deberá emitiré acta de suspensión y/o cancelación según corresponda, indicando sus causales y se publicará en el enlace del sorteo, en ese sentido no reace sobre la autoridad competente obligación de reembolsos por recursos invertidos, el numeral 3.8 dell anexo 1 señala que los costos y gastos en que los interesados en servir una nueva incurran en lapresentación y preparación de la manifestación de interés estarán a cargo exclusivo de los participantes, adicionalmente el numeral 7del mismo anexo señala que los los interesados en ofrecer esa nueva ruta deberan constituir una póliza de Seguro con amparo de seriedad de la manifestación de interés la cual se podran incluir accesoriamente eventos fuera de lo requerido.

4	14/06/2022	EXPRESO DEL PACÍFICO S.A.S	<p>Para corregir esta discriminación negativa, que afecta de forma importante a las nuevas empresas, sugerimos que:</p> <p>1. Revisar el texto alusivo a superposición, paralelismo, interferencia con alguna ruta previamente autorizada; relativo al paralelismo en el procedimiento establecido en el artículo 6,</p>		X	<p>1. El artículo 6 del acto administrativo señala cual es el procedimiento para la modificación de una ruta por nuevas infraestructuras viales, ahora, en cuanto a la superposición, paralelismo o interferencia con alguna ruta previamente autorizada, es una disposición aplicable para la solicitud de permiso de operación en una nueva ruta por una vía nueva, por tanto son procedimientos diferentes y figuras diferentes de acuerdo a los artículos 6 y 9. Lo cierto es que el paragrafo 4 del artículo 9 señala claramente que las autoridades de transporte en las modalidades de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, Mixto y Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal deberán en un término máximo de dos (2) meses contados a partir de la expedición del presente acto administrativo, elaborar el inventario de rutas de su jurisdicción, con el propósito de que la autoridad local verifique la situación actual y real de la prestación del servicio de transporte público en su jurisdicción y cumpla la disposición del numeral 2 del artículo 9 por tal motivo no se acoge la observación por la anterior consideración al estar incluido.</p>
			<p>2. Establecer para el ministerio, la obligación para investigar y establecer la situación real y actualizada de sobre la prestación del servicio en este tipo de vías, como condición indispensable para tramitar y resolver la solicitud.</p>		X	<p>2. la obligación de establecer la situación real y actualizada de sobre la prestación del servicio en este tipo de vías ya fue designada a las autoridades locales como se señaló en el numeral anterior que es lo dispuesto en el paragrafo 4 del artículo 9, siendo así, no se acoge lo solicitado puesto que ya se encuentra incluido en el acto administrativo.</p>
			<p>3. Incluir un requisito adicional, en el sentido que cuentan con autorización de ruta parcial sobre una vía, aporten con la solicitud, certificación expedida por las autoridades de transporte en el orden regional y local de los lugares de origen y destino, sobre sobre la prestación del servicio de transporte, en origen destino de la ruta desde el momento de su adjudicación por el ministerio hasta la fecha de la solicitud.</p> <p>Esta propuesta busca proteger y favorecer a las empresas que cumplieron con la obligación de prestar el servicio desde la autorización; y en los casos de abandonos total o temporal de la ruta, abrir para otras empresas, la posibilidad para presentar propuestas para prestar el servicio en la nueva ruta, que tenga como destino, el nuevo punto final de la ruta.</p>		X	<p>3. Para la solicitud de la modificación del recordido de una ruta para el aprovechamiento de nuevas infraestructuras viales que conecten el mismo origen y destino a la ruta inicialmente autorizada el artículo 6 numeral 1 señala que la empresa de transporte interesada deberá presentar constancia de que la nueva infraestructura vial o vía nueva se encuentra construida sobre el trayecto entre el origen y destino de la ruta y que dicha constancia la deberá suscribir la entidad competente como el concesionario de la vía, la Agencia Nacional de Infraestructura o el Instituto Nacional de Vías -INVIAS, según corresponda, por ende, ya estaba establecido este requisito por lo que no se acoge lo solicitado.</p>
5	15/06/2022	CONALTER	<p>Así como el artículo 62 de la Ley 336 de 1996, que determina la obligatoriedad del uso de las terminales de transporte, artículo desarrollado por el artículo 2.2.1.4.10.6 del DUR 1079 de 2015, que desarrolla la obligatoriedad del ingreso a las terminales de transporte.</p>		X	<p>1. Sea necesario indicar que el artículo 2.2.1.4.6.2 del Decreto 1079 de 2015, no es objeto de reglamentación por parte del Ministerio de Transporte de acuerdo a la Ley 2198 de 2022 artículos 3, 4 y 5 puesto que es un artículo de la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera y la presente reglamentación obedece al párrafo al artículo 3o de la Ley 105 de 1993, y los artículos 16-1 y 16-2 de la Ley 336 de 1996, adicionados por la Ley 2198 de 2022, por tal razón no esta contextualizada la observación a la norma correcta.</p>
			<p>Sobre el Capítulo 3 Permiso de Operación por iniciativa privada de las empresas de transporte. Consideramos que el Ministerio de Transporte, debe identificar el nivel de servicio y los puntos de parada, incluyendo en el numeral 3 del artículo 8 del proyecto de resolución, mapa del recorrido de la ruta con las terminales de transporte habilitadas por el Ministerio de Transporte, en las que ingresaría con la disponibilidad de taquillas de la respectiva Terminal de Transporte. Revisado el Capítulo 2 del proyecto de resolución, que comprende los artículos 5 y 6, consideramos que el Ministerio de Transporte, debe valorar un elemento importante para los usuarios: los niveles de servicio en los que se presta el servicio público de pasajeros por carretera, y su obligatoriedad de ingreso a las terminales de transporte debidamente habilitadas por esa misma entidad.</p>		X	<p>2. El artículo 2.2.1.4.10.6 es también de la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera y no es objeto de reglamentación además porque los artículos 3,4 y 5 de la Ley 2198 de 2022, no facultaban al Ministerio de Transporte de establecer obligación de ingreso a las terminales de transporte en la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, por tal razón no se acoge la observación.</p>
			<p>En el DUR 1079 de 2015, en su artículo 2.2.1.4.6.2., se incorpora la figura de la Modificación de ruta:</p> <p>“Las empresas de transporte que tengan autorizada una ruta en origen – destino, podrán solicitar conjuntamente la modificación de su recorrido, siempre que las circunstancias lo hagan recomendable por la construcción de una variante o de un nuevo tramo de vía que permita mejorar la prestación del servicio.</p> <p>Para lo anterior suscribirán un acta de acuerdo entre todas ellas, distribuyendo los horarios que le corresponderá a cada empresa servir, tanto en la nueva como en la vía antigua.</p> <p>Para tal efecto deberán registrar ante el Ministerio de Transporte el acta de acuerdo sobre la modificación, debiendo empezar a servirla dentro de los 15 días siguientes a la ejecutoria del acto administrativo mediante la cual se autorizó”.</p> <p>Consideramos que esta norma entrega elementos importantes como la garantía en la prestación del servicio de transporte público tanto en la nueva como en la vía antigua, que no vemos reflejado en el proyecto de resolución.</p>		X	<p>3. no se acoge la observación porque el numeral 3 del artículo 8 no se esta refiriendo a solamente la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, sino que también incluye al servicio Mixto y Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal, por lo que estas últimas dos modalidades no les es obligatorio ingresar a las terminales de transporte habilitadas por el Ministerio de Transporte, por tanto la observación no esta contextualizada con el objeto de la reglamentación que es que el Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones para la modificación de la respectiva ruta, reglamentar las condiciones, los mecanismos y criterios técnicos para el otorgamiento del permiso de operación por iniciativa privada de las empresas de transporte entre los interesados y reglamentar las condiciones de la presentación de la manifestación de interés y el sorteo para seleccionar al operador.</p>
			<p>La reglamentación a la modificación del recorrido de una ruta existente, particularmente en lo atañedor al procedimiento en nuestra opinión no desborda los límites de tal facultad jurídica reglamentaria en tanto precisa y detalla la ley para que pueda ejecutarse adecuadamente.</p>		X	<p>No es una observación de modificación.</p>
			<p>En cuanto a la solicitud del permiso de operación por iniciativa privada, además de observar los otros requisitos previstos en el artículo 8, so pena de rechazo, debe informar fundamentalmente (i) la inexistencia de oferta autorizada, o, lo que es lo mismo, una necesidad insatisfecha de movilización, la cual será validada por la autoridad competente, (ii) que no existe superposición que genere paralelismo o interferencia total o parcial con alguna ruta previamente autorizada y (iii) que no se afecten rutas intermedias.</p> <p>En los demás aspectos, los requisitos de la solicitud pueden compararse con las reglas establecidos en la resolución 6184 de 2018, para la presentación de propuestas en el procedimiento para el otorgamiento del permiso de operación de rutas y horarios en el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera.</p>		X	<p>No se acoge la observación, los requisitos señalados en el artículo 8 son los que debe cumplir la empresa de transporte interesada en obtener el permiso de operación por iniciativa privada, la inexistencia de oferta autorizada debe verificarla la autoridad competente por ser quien cuenta con la información respecto a sus vías en su jurisdicción y las rutas que estas existen, así mismo es la autoridad competente la que debe verificar que no existe paralelismo, superposición, interferencia o afectación de ruta intermedias, no puede darse esa obligación a las empresas de transporte.</p>

6	15/06/2022	CONSORCIO SISTEMA ADMINISTRADOR DE RUTAS LLANOS ORIENTALES	<p>Las disposiciones normativas deben procurar el respeto por las garantías propias del debido proceso. Por manera que la reglamentación no puede escuetamente señalar que, verificado el cumplimiento de la información y documentación contenida en la manifestación de interés, la autoridad de transporte competente convocará a las empresas cumplidas, a sorteo, y que en esa audiencia dará conocer las condiciones de su realización.</p> <p>Las autoridades de transporte en el curso de la actuación administrativa, y antes de proferir el acto administrativo definitivo deben dar a conocer la decisión, necesariamente motivada, mediante la cual clasifica a las empresas que pueden o no participar en el concurso, con el objeto de promover la participación ciudadana, asegurar el derecho de contradicción pues siendo una facultad esencialmente reglada no puede dejarse a su arbitrio o discrecionalidad.</p>		X	<p>No se acoge la observación, porque para que las empresas de transporte puedan participar del sorteo previsto en la presente reglamentación, deben haber cumplido con todos y cada uno de los requisitos señalados en el artículo 8 y que previamente fueron verificados por la autoridad de transporte competente, así mismo, la apertura del sorteo de las rutas nuevas a servir se realizará con la publicación de la resolución de apertura suscrita la autoridad de transporte competente a través de la página web que cada entidad disponga o a través de canales o medios de difusión previstas por cada entidad y de acuerdo al cronogramama señalado en el numeral 3 del anexo 2 se pueden presenrar <i>"observaciones o aclaraciones a los términos del sorteo"</i>, enonces si se esta garantizando el derecho de contradicción, donde los interesados pueden presentar observaciones respecto del contenido de los términos del sorteo, estudios, anexos y cualquier otro documento relacionado con el mismo de manera escrita, dentro de los términos y fechas establecidas en el cronograma, también si alguna empresa interesada en ofrecer una nueva ruta encuentra una inconsistencia, error u omisión en los términos del sorteo o requiere aclaración sobre el contenido de estos, deberá formularla a través del link del sorteo.</p>
			<p>Ahora bien, de la solicitud del permiso de operación por iniciativa privada surgen dos situaciones, la primera: Si durante el término de la publicación no se presentan manifestaciones de interés por parte de otras empresas de transporte, la autoridad de transporte competente otorgará el permiso de operación de la ruta nueva en los términos previstos para cada modalidad de acuerdo con la normatividad vigente.</p> <p>La segunda tiene que ver con la presentación de otras manifestaciones de interés, las cuales deberán cumplir con los requisitos señalados en los numerales 1, 4, 5 ,6, 10, 11, y 12. La mención a los numerales 13 y 14 es ineficaz porque no existen.</p> <p>Esa instancia de permitir a las empresas pronunciarse sobre los resultados de evaluación y verificación de requisitos y documentos no existe en el reglamento, siendo una condición de índole constitucional. La omisión de poner en conocimiento de los interesados transgrede el derecho constitucional al debido proceso administrativo en su dimensión del ejercicio de contradicción (artículo 29 CP y 42 CPACA)</p>	X		<p>De la primera situación manifestada, no se indica cual es la observación .</p> <p>De la segunda situación, se acoge la observación y se corrige el error de numeración puesto que no existen los numerales 13 y 14 en el artículo 8.</p> <p>Por otra parte es necesario precisar que la verificación de requisitos de que trata el artículo 9, el numeral 5 dispone que si la solicitud no cumple con las condiciones establecidas en el artículo 8, la autoridad de transporte requerirá al solicitante la información faltante por medio del correo electrónico o dirección de correspondencia física aportados al momento de la solicitud y el solicitante dispondrá del término de un (1) mes contado a partir del requerimiento para aportar la información faltante; vencido este término sin que se allegue lo requerido, se configurará el desistimiento tácito de la solicitud, conforme a lo establecido en la Ley 1437 de 2011 o en las normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan, por tanto si se garantiza el derecho a completar o corregir los documentos aportados.</p>
			<p>Por lo demás, la reglamentación resulta insuficiente por no precisar las reglas que gobernarán el sorteo. Reglas que en tributo del principio de transparencia de la gestión pública deben obrar claras y completas en el mismo decreto reglamentario por manera que permita a sus participantes conocerlas anticipadamente con exactitud.</p> <p>Opinamos que el sorteo de conformidad con el reglamento debe realizarse, una de dos, mediante un proceso mecánico o mediante un proceso automático e indicar si será público o con restricciones de acceso a los ciudadanos interesados en asistir al mismo; Quienes pueden ser testigos, sus inhabilidades o incompatibilidades. Quiénes manipularan los mecanismos utilizados. Todo lo anterior señalado enunciativamente, de tanta importancia como el acta que se levantará del sorteo suscrita por los asistentes, como la evidencia filmica y fotográfica de lo actuado, con el fin de cerrarle el paso a la discrecional</p>		X	<p>No se acoge la observación, es una apreciación subjetiva, en la reglamentación y su anexo técnico si estan las condiciones, los mecanismos y criterios técnicos para el otorgamiento del permiso de operación por iniciativa privada de las empresas de transporte y las condiciones y requisitos para la modificación del recorrido de una ruta existente.</p> <p>Ahora respecto al sorteo, en el numeral 10 del anexo 2 estan señaladas las condiciones especiales del sorteo como las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Convocatoria a los representantes legales de las empresas de transporte como elegibles o a sus apoderados-</li><li>- Mecanismo mecánico o automático (alternativos) como (Balotas, papeletas, aplicación tecnológica, entre otros)</li><li>- Acta suscrita por los asistentes, así como evidencia filmica y fotográfica de lo actuado en el sorteo que se dejará como soporte.</li><li>- Se podrá realizar transmisión del proceso a través de página web o de medios de alta difusión como Facebook live osimilar</li><li>- Participación de testigos y al menos un delegado del Ministerio público para dar fe de que se cumplan las garantías de transparencia durante el sorteo y quienes serán los encargados de la manipulación de los mecanismos utilizados</li><li>- Se debe entender que el sorteo es público por todas las opciones de transmisión y soportes del mismo.</li></ul>
			<p>Finalmente, la autorización de la ley al Ministerio de Transporte para reglamentar las condiciones de la presentación de la manifestación de interés y el sorteo para seleccionar al operador, no pueden constituir el fundamento normativo para la expedición del procedimiento, ya que se trata de una materia sometida a reserva legal y, en consecuencia, una atribución en este sentido sólo puede ser otorgada por el legislador.</p>		X	<p>El Ministerio de Transporte con la presente reglamentación no esta extralimitando las facultades otorgadas en los artículo 3,4 y 5 de la Ley 2198 de 2022, puesto que las mismas pautas de reglamentacion las dio la citada Ley y el procedimiento señalado en la reglamentación esta destinado a la ejecución y cumplimiento de la Ley</p>
			<p>Artículo 3º. Definiciones. Entendemos de las definiciones propuestas, que la atinente a "Nueva Infraestructura Vial o Vía Nueva" no necesariamente esta referida a proyecto recientemente puestos en operación, esto en la medida, en que, en el primer caso de la definición para el caso de la modificación de ruta, cuando se establece que " .. que fue puesta en servicio con posterioridad al otorgamiento del permiso de operación" lo que implica que nueva infraestructura vial serán todos aquellos desarrollos de infraestructura vial, que incluso ya llevan en operación un tiempo y que para una empresa en específico resultan ser posteriores a la autorización del permiso de operación de la ruta objeto de solicitud de modificación de su recorrido. Este es uno de los aspectos que deben quedar muy claro si este es el espíritu del regulador, porque de lo contrario, la controversia con el funcionario que evalúa la solicitud está en que si lo considere la procedencia de la solicitud solo cuando se dé por tramos o variantes que entran en operación con posterioridad a la expedición de la Ley 2198 o de la expedición del acto administrativo reglamentario. Esto en consideración a que la Ley definió " ... por la construcción de una o más variantes o de uno o más tramos de nuevas vías que conecten el mismo origen y destino a la ruta inicialmente autorizada"</p> <p>ahora para el caso del tramite de ofrecimiento de nuevas rutas la definición está considerando el concepto de nuevas vías a la condición que no tenga ruta otorgada mediante permiso de operación a una empresa ...." Lo que significa que no se considera la condición de que nueva es porque entro recientemente en servicio, luego de terminada su construcción. Y autorizado el tránsito de toda clase de vehículos.</p> <p>En esto punto de definiciones estamos bajo el alcance del espíritu dl regulador, lo que sí es pertinente revisar si etas aguantan un control de legalidad frente a lo establecido en la Ley 2198 de 2022. Insistimos que lo que más requiere el sector transportador es seguridad jurídica.</p>		X	<p>No se acoge la observación porque es diferente la fecha de entrada en vigencia del presete acto administrativo con la fecha en que fue otorgado el permiso de operación a una empresa de transporte, lo que infiere la defición de "Nueva infraestructura vial o vía nueva" es que al momento de solicitar la modificación de la ruta o se solicite el permiso de operación por iniciativa privada es que se tengan en cuenta los paramentos de cada defición a efectos de establecer si realmente es una nueva infraestructura o una via antigua.</p>

7	15/06/2022	CAETRA	<p>Artículo 5. Modificación del recorrido de una ruta existente. Es importante dejar preciso que requisito debe cumplirse cuando la solicitud no se presente conjuntamente y obedezca al interés de una de las empresas autorizadas, caso en cual consideramos que sea Ministerio quien asuma la competencia para desarrollar la consulta a las demás empresas interesadas, para que se pronuncien sobre la solicitud, si no lo hacen dentro del tiempo establecido se entiende que otorgan el aval para que le Ministerio pueda reconocer a la empresa solicitante la modificación de recorrido. Los mecanismos de consulta los define el ministerio si en audiencia o consulta por escrito.</p> <p>Consideramos que deben contemplarse unas condiciones que deben cumplirse adicional a los requisitos que se requieren para el trámite, proponemos condiciones como estas:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• No podrán ser objeto de solicitud de modificación de recorrido, la ruta o rutas respecto de las cuales la empresa peticionaria y titular del servicio, se encuentre en proceso de investigación por parte de la superintendencia de transporte por abandono de la ruta objeto de la modificación. Hasta tanto el proceso sancionatorio debidamente ejecutoriados lo exonere de dicha responsabilidad.</li><li>• Independiente que el nuevo recorrido objeto de la modificación no tenga coincidencia total o parcial con otros servicios preexistente, la modificación no puede contemplar paradas en poblaciones o puntos diferentes a los autorizados en el recorrido actual de la ruta, que implique la posibilidad de atender demandas de transporte que ya cuentan con servicios autorizados.</li><li>• Para las empresas con autorización en nivel de servicio básico, la solicitud de modificación de recorrido en la ruta deberá garantizar que se prestarán los servicios entre el origen destino tanto por el recorrido actual como por el nuevo recorrido.</li><li>• Las empresas con autorización en niveles de servicio diferentes al básico podrán solicitar la modificación del recorrido de una ruta, con el traslado del total de los horarios autorizados al nuevo recorrido, los riesgos económicos derivados de la modificación bajo esta condición son de absoluta responsabilidad de la empresa solicitante.</li></ul> <p>Así mismo debe reservarse el Ministerio la facultad de negar la solicitud de modificación, Cuando las circunstancias a criterio del Ministerio de Transporte impliquen la no procedencia del otorgamiento de la autorización de modificación del recorrido, con la finalidad de impedir competencia desleal</p>	X		<p>Se acoge la observación de la primera parte y se modifica la redacción del texto del artículo, para que la solicitud de modificación de la ruta se pueda solicitar de forma separada o conjunta de modo que no afecte el derecho a la libertad de no asociación.</p> <p>En cuanto a las condiciones adicionales sugeridas:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- en el artículo 5 ya se indica que para el nivel de servicio básico solo se autorizará la modificación de la ruta si se garantiza la oferta del servicio en ambos recorridos</li><li>- se acoge la condición de que la empresa de transporte se encuentre en proceso de investigación administrativa por abandono de la ruta objeto de la modificación hasta tanto se demuestre la exoneración de esta responsabilidad por la autoridad competente.</li><li>- las demás no serán acogidas por ser limitantes a la participación de las empresas interesadas</li></ul> <p>es de aclarar que el Ministerio de Transporte no tiene competencia para negar solicitud de modificación de una ruta en las modalidades donde no es autoridad competente, de igual manera, la competencia desleal debe puesta en conocimiento del competente para lo de su cargo.</p>
			<p>Artículo 6. Procedimiento para modificación de ruta por nuevas infraestructuras viales.</p> <p>Numeral 1. En cuanto a la constancia, consideramos que esto lo debe solicitar el Ministerio de Transporte a la entidad o entidades competente que tiene a cargo la administración de los tramos o variantes de infraestructura vial, que contemple la modificación de recorrido. Esta modificación no busca nada distinto que los procesos fluyan, porque para las empresas puede resultar más difícil lograr la expedición de estas certificaciones.</p> <p>Numeral 2. Sugerimos que se modifique el término estudio por presentación de una justificación, para lo cual tenemos la siguiente propuesta de redacción:</p> <p><i>Justificación operativa y de calidad del servicio de la modificación propuesta, incluyendo croquis con la descripción del recorrido actual y el propuesto para la ruta, detallando los tramos de infraestructura vial nuevos, las diferencias de tiempo de recorrido, e indicación de los puntos de parada.</i></p>		X	<p>No se acoge la observación del numeral 1 del artículo 6, porque el ministerio de Transporte no es autoridad de transporte competente en todas las modalidades de transporte del ámbito de aplicación de la presente Resolución, por eso la constancia si debe ser presentada por la empresa de transporte interesada ante la autoridad competente según corresponda.</p> <p>No se acoge la observación del numeral 2 del artículo 6 porque "estudio" es una palabra integral que incluye la justificación operativa o las condiciones operativas para prestar el servicio, si ha mejoras en el servicio, ahorro en tiempo y distancia, etc.</p>
			<p>Artículo 7. Permiso de operación por iniciativa privada de las empresas de transporte.</p> <p>En relación con este artículo seguimos con la inquietud respecto de las definiciones del artículo 3º. En relación con parte de la redacción contemplada en el artículo 7º. Así: "...que estén interesadas en ofrecer nuevas rutas en vías nuevas...", bajo la consideración de la legalidad de este alcance de la definición, donde más que la entrada en operación de una nueva infraestructura que defina una nueva ruta, el tema en la definición, se enfoca es a que el tramo entre el origen – destino que se ofrece, no tenga servicio autorizado, lo cual en un control de legalidad frente a lo establecido en la Ley 2198 de 2022 puede tener riesgo de nulidad.</p> <p>Vemos que el procedimiento genera mecanismos de protección, con la verificación establecida en el párrafo del artículo 7º. Propuesto así: "Párrafo. Esta solicitud solo podrá ser realizada en rutas que no cuenten con servicios autorizados, y no podrá generar paralelismo o interferencia total o parcial con rutas previamente autorizadas."</p> <p>Lo que queremos generar con nuestra observación, es el mensaje de que se necesita seguridad jurídica frente a las decisiones que se tomen las autoridades competentes de acuerdo con esta propuesta de reglamentación, donde por una condición antijurídica de interpretación de la ley a través de la reglamentación, terminen derogándose y perdiendo legalidad las autorizaciones que haya otorgado el Ministerio de Transporte y demás autoridades.</p>		X	<p>La construcción de la definición de "Nueva infraestructura vial o vía nueva" propuesta en el artículo 3 esta articulado con la Ley 2198 de 2022, puesto que la ley expresamente indica que el permiso de operación será otorgado siempre que se verifique la inexistencia de oferta autorizada y solo si la nueva ruta no da lugar a una superposición que genere paralelismo o interferencia total o parcial con alguna ruta previamente autorizada, ni afecta rutas intermedias, por eso se tiene esa condición en la definición.</p>
			<p>Artículo 8. Requisitos para la solicitud del permiso de operación por iniciativa privada. Sugerimos que el párrafo que se encuentra al final del artículo 9º. Y antes del párrafo 1 del citado artículo se traslade como último párrafo del artículo 8º.</p> <p>"En el evento que la solicitud no cumpla con las condiciones establecidas en el artículo 8, la autoridad de transporte requerirá al solicitante la información faltante por medio del correo electrónico o dirección de correspondencia física aportados al momento de la solicitud. El solicitante dispondrá del término de un (1) mes contado a partir del requerimiento para aportar la información faltante; vencido este término sin que se allegue lo requerido, se configurará el desistimiento tácito de la solicitud, conforme a lo establecido en la Ley 1437 de 2011 o en las normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan."</p>		X	<p>No se acoge la observación porque no se justifica la adición y el cambio del párrafo, lo cierto es que el artículo 8 señala solamente unos requisitos, mientras que el artículo 9 indica cómo será la verificación del cumplimiento de la información solicitada en el artículo 8, por tanto la estructura de los dos artículos es la correcta.</p>

		<p>Artículo 9. Procedimiento para la verificación del cumplimiento de los requisitos para la solicitud de permiso de operación en una nueva ruta por una vía nueva.</p> <p>En este artículo propuesto nos queremos referir nuestra observación, al numeral 4. Del mismo sugerimos que desde este numeral quede expresamente definido que lo que viene por parte de otras empresas con base en la publicación en la página web el concretamente la MANIFESTACIÓN DE INTERÉS de participar en el sorteo de la ruta.</p> <p>Nuestra observación, lo que busca es distinguir claramente lo que es la Petición de Permiso de Operación por Iniciativa Privada, que hace la empresa que eleva la solicitud con base en los requisitos y otra es la Manifestación de Interés, que es la que hace una empresa de participar en el sorteo de adjudicación con base a la publicación que hace el Ministerio de Transporte de la solicitudde permiso.</p> <p>En este punto también queremos recomendar, que la publicidad de las solicitudes de permiso de operación por iniciativa privada tenga un tratamiento especial, que en la página web del Ministerio tenga un banner a la entrada de la página, de tal forma que no quede en ninguna de las pestañas de esta, esto para garantizar que se tierna una publicidad abierta y con el objetivo que cumpla el principio de transparencia y debida divulgación.</p> <p>Así mismo solicitamos que en el caso de proceder a la etapa del sorteo, el mismo sea publicado enla página del Ministerio y el proceso se desarrolle a través del SECOP.</p> <p>Recomendamos que se incluya dentro del proceso y dentro del cronograma de este, una opción además de la de Manifestar Interés de participar en el sorteo para la adjudicación del servicio, otra donde las empresas que se consideren afectadas por la solicitud puedan presentar objeciones de carácter técnico y jurídico a la solicitud de permiso, lo cual es una salvaguarda adicional para evitar adjudicaciones que afecten la estabilidad general del sector. Si estos argumentos de carácter técnico y jurídico prosperan se negará de plano por parte del Ministerio la Solicitud de permiso.</p> <p>En relación con el sorteo, entendemos que debemos distinguir entre la solicitud de permiso y la manifestación de interés, en este sentido, a lo que nos referimos es que el inicio del sorteo es consecuencia de que se recibieron manifestaciones de interés, y quienes presenten estas manifestaciones, tendrán que continuar en el proceso hasta el final del sorteo. esa manifestación de interés ya en el proceso del sorteo, consideramos que se debe identificar como PROPUESTA DE MANIFESTACION DE INTERES EN LA ADIUDICACION DE PERMISO DE OPERACIÓN.</p>			<p>Sea lo primero señalar que la publicación de que trata el numeral 4 del artículo 9 no la realiza en todas las modalidades el Ministerio de Transporte, por eso mismo el numeral señala que debe realizarla es la "autoridad de transporte competente" de acuerdo a cada modalidad, por otra parte la comunicación de manifestación de intereses de que trata el artículo 8, no es diferente a las manifestaciones deinteres de que trata el artículo 9 luego de publicada la manifestación, ni da lugar a una mejor posición frente a las demas empresas interesadas y no otorga ningun beneficio adicional durante el proceso del sorteo., pues todas las manifestaciones de interes deben cumplir todos los requisitos del artículo 8 indiferente el orden de solicitud.</p> <p>De igual manera, no se acoge la observación de incluir el sorteo en el SECOP, puesto que no se trata de un proceso licitatorio de adjudicación de rutas conforme a la normatividad vigente para estos eventos, por lo que este medio es mas expedito y simple como es la finalidad de la Ley 2198 de 2022.</p> <p>asi mismo, no se acoge la observación del cronograma, del sorteo porque en el anexo 2 numeral 3 se incluye la etapa de <u>Observaciones o aclaraciones a los términos del sorteo</u>, y el numeral 4 del mismo anexo tambien indica que los interesados pueden presentar observaciones respecto del contenido de los términos del sorteo, estudios, anexos y cualquier otro documento relacionado con el mismo de manera escrita, dentro de los términos y fechas establecidas en el cronograma. Si alguna empresa interesada en ofrecer una nueva ruta encuentra una inconsistencia, error u omisión en los términos del sorteo o requiere aclaración sobre el contenido de estos, deberá formularla a través del link del sorteo.</p>
		<p>Anexo 1. Numeral 2. Condiciones generales de la presentación de la manifestación de interés del permiso de operación por iniciativa privada de las empresas de transporte.</p> <p>Se requiere una revisión de la redacción del numeral 2.2. no logramos tener claridad en su aplicación e interpretación.</p> <p>" 2.2. Cada empresa de transporte deberá presentar solamente una manifestación de interés por ruta. No obstante, podrá participar en varias rutas de un mismo sorteo."</p> <p>En el numeral 2.6 sugerimos que con el fin de que no se presente confusión entre la manifestación de interés que se presenta con base en la publicación en la página web de la solicitud de permiso por iniciativa privada, para la etapa del sorteo el numeral 2.6 tenga una redacción así:</p> <p>"2.6. El plazo para la presentación de la propuesta de manifestación de interés será a partir del momento en que se publique el sorteo y hasta la fecha y hora que se establezca en el cronograma o en los documentos modificatorios que se expidan para tal fin."</p> <p>Sugerimos que el cronograma del sorteo se acoja a lo indicado en la resolución No. 6184 de 2019 en cuanto a las etapas del cronograma en esta establecido, caso específico la etapa de subsanación de requisitos de la propuesta, antes del informe de evaluación inicial.</p>			<p>Se acoge la observación, y se redacta el numeral 2.2 de la siguiente manera para mejor entendimiento:</p> <p>2.2 Cada empresa de transporte deberá presentar solamente una manifestación de interes por ruta, no obstante, podrá participar en varios sorteos con diferentes rutas.</p> <p>No se acoge la sugerencia de redacción del numeral 2,6 porque no hay diferencia entre la manifestación de interes del artículo 8 y 9, ni la modicación del cromograma puesto que la subsanación a los requisitos de la manifestación de interes se realiza conforme al artículo 9 antes del parrafo 1.</p>
		<p>Es importante precisar que este procedimiento de sorteo calificará cada uno de los requisitos de la propuesta de manifestación de interés en la adjudicación del permiso de operación, bajo el criterio de CUMPLE o NO CUMPLE, y no puntajes, bajo el entendido que el cumplimiento total de requisitos habilita a la empresa proponente a participar del sorteo de adjudicación bajo los mecanismos que establece el proyecto de resolución para tal fin.</p>			<p>No es una observación de modificación sino un comentario apreciativo.</p>
		<p>Las modificaciones de las rutas se deberán efectuar no solamente en infraestructura nuevas o de rutas nuevas, sugiero que también se deberán efectuar sobre rutas antiguas, debido a que la infraestructura de rutas nuevas en el país son muy pocas, las antiguas son bastantes. Si en la modificación de una ruta genera un incremento de horarios estos deberán prestarse con el mismo número de vehículos autorizados inicialmente en la ruta.</p>			<p>No se acoge la observación porque la Ley 2198 de 2022, artículos 3,4 y 5, faculto al Ministerio de Transporte reglamentar sobre "nuevas rutas en vías nuevas" y " modificación de su recorrido por la construcción de una o más variantes o de uno o más tramos de nuevas vías" por lo que lo solicitado de las vías antiguas y se solicite su modificación se debera seguir deacuerdo a lo que normativamente se encuentre vigente.</p>
		<p>En cuanto al párrafo del artículo 7 y párrafo, las Empresas de transporte que deseen obtener el permiso de operación para aprovechar la disponibilidad de nuevas infraestructuras viales en el país ... ,recomiendo que no sea solo en rutas nuevas ,sino también en infraestructura de rutas antiguas debido a que un buen número de rutas asignadas a las empresas de pasajeros por carretera y urbano o municipal las TIENEN ABANDONADAS ,pero también autorizadas lo que implica un problema grave debido a que las Empresas que desean solicitar permiso para prestarlas el Ministerio las va a certificar que ya están asignadas ,impidiendo que otras Empresas que si desean prestar el servicio no lo podrán hacer ,pero a su vez el Ministerio debe estar seguro antes de certificar las rutas, si en cada una de ellas se está prestando el servicio o están abandonadas .Hago énfasis en que el permiso para prestar el servicio se deberá también obtener de rutas antiguas y abandonadas que son muchas realmente pero que a un aparecen descritas en las resoluciones que le fueron autorizadas , así para el Solicitante del permiso no insistirá en que le conceda esta y/o otras rutas autorizadas.</p> <p>Recomiendo que el Ministerio deberá incluir los permisos asignados también para rutas antiguas y que fueron abandonadas pero que el Ministerio ya las detecto y declaro el abandono cumpliendo con el procedimiento establecido por las normas para estos casos. El ministerio deberá investigar todas las rutas del país</p>			<p>No se acoge la observación porque la Ley 2198 de 2022, artículos 3,4 y 5, faculto al Ministerio de Transporte reglamentar sobre "nuevas rutas en vías nuevas" y " modificación de su recorrido por la construcción de una o más variantes o de uno o más tramos de nuevas vías" por lo que lo solicitado de las vías antiguas y se solicite su modificación se debera seguir deacuerdo a lo que normativamente se encuentre vigente.</p> <p>Respecto a las rutas abandonadas, deber ser la autoridad competente la encargada de determinar si la ruta se encuentra abandonada y seguir el procedimiento establecido a la modalidad correspondiente, por otra parte en el artículo 5 se incluirá que si la empresa de transporte se encuentra en un proceso de investigación administrativa por abandono de la ruta objeto de la modificación, no se podrá presentar hasta tanto se demuestre la exoneración de esta responsabilidad por la autoridad competente</p>

8	15/06/2022	ARMANDO DÍAZ HERNÁNDEZ	<p>En cuanto al numeral 5 el PLAN DE RODAMIENTO deberá contener los siguientes</p> <p>Parámetros:</p> <p>A)-Horarios disponibles por sentido.</p> <p>B) Tiempo de recorrido entre el origen y el destino de la ruta.</p> <p>C)-La longitud de la ruta tanto de la parte urbana como fuera de ella cuando es- intermunicipal.</p> <p>D)-El tiempo de espera se establecerá al inicio con el 20% sobre el tiempo de recorrido total , pero el tiempo real de espera se determinara de las PLANILLAS DE DESPACHO de los vehículos y se tomara del promedio de los recorridos por vehículo y total de vehículos durante un mes por lo menos , este será el tiempo de espera real.</p> <p>E) –Se tendrá que establecer de acuerdo a la norma el número de horas laboradas por un conductor no podrá ser superior a diez (10) horas, para que el plan de rodamiento quede proporcional y equitativo. Para el servicio urbano recomiendo que el ministerio establezca una metodología y formula que se ajuste a las necesidades de hoy</p>		X	No se acoge la observación, porque el numeral A ya se encuentra enunciado en el numeral 6 del mismo artículo que señala "Indicar los días en los que prestará el servicio, frecuencias y horarios de prestación del servicio saliendo tanto del origen como del destino y el nivel de servicio que se ofrecerá", el numeral E) es de naturaleza laboral ajena a esta reglamentación, el numeral C, ya esta implícito en el numeral 2, el numeral B ya esta implícito en el numeral 9 y el numeral D, no es relevante establecer un porcentaje del tiempo de espera para presentar el plan de rodamiento.
			EN cuanto al numeral 9, desearía que fueran más explícitos y explicaran realmente en que consiste EL CONTROL Y ASISTENCIA EN LA RUTA., que parámetros hay que tener en cuenta mínimo en el control y asistencia, para poder lograr determinar unos requisitos que se deben cumplir al respecto.		X	No se acoge la observación, el numeral 9 del artículo 8 remite al anexo 1 numeral 6, donde se indican cuales son las funcionalidades del sistema de control y asistencia en la ruta, igualmente indica que ese sistema debe estar registrado y autorizado por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (Min TIC) aportando para tal efecto el documento de incorporación al registro de proveedores de redes y servicios de telecomunicaciones expedido por el MinTIC, por tanto si estan señalos esos parámetros.
			En cuento al numeral 10.- Es importante que el ministerio termine el proyecto de resolución del costo mínimo de las tarifas por clase de vehículo en todo el país. Además, que el Ministerio exija a las Empresas que deben tener sus estructuras de costos actualizada y a disposición de cualquier autoridad, lo mismo que la exija para el cálculo de las tarifas.		X	No se acoge la observación porque las modalidades de transporte de la presente resolución les opera la libertad tarifaria vigilada, sin embargo deben estar dentro de los parametros establecidos en la Ley respecto a las tarifas mínimas, quedando prohibido la practica de conductas que afecten la libre y sana competencia
			EN CUANTO AL NUMERAL 3 DEL ARTICULO 9.-Recomendaría que el ministerio primero certificara las rutas de las que se van a solicitar los permisos y sobre ellas si se desarrollara todo el proceso de adjudicación por calificación respectiva.		X	No se acoge la observación porque el Ministerio de Transporte no es la autoridad de transporte en todas las modalidades de transporte y no cuenta con esa información centralizada, por tanto es indispensable que la autoridad correspondiente sea quien valide la inexistencia de oferta en la ruta señalada,al igual que no exista superposición que genere paralelismo o interferencia total o parcial con alguna ruta previamente autorizada y que no se afecten rutas intermedias.
			EN CUANTO AL ANEXO # 1. Se observa demasiados requisitos y explicaciones de cada uno de ellos que lo que hacen es confundir al empresario al solicitar la adjudicación del permiso en una ruta, es importante disminuirlos lo mejor no es la cantidad sino la calidad de los mismos, estoy seguro que esta recomendación es una de las más importantes de cumplir.		X	No se acoge la observación porque en el anexo 1 se establecen las condiciones, mecanismos y criterios técnicos para el otorgamiento del permiso de operación por iniciativa privada de las empresas de transporte entre los interesados, como se indico en la Ley 2198 de 2022, son condiciones basicas de cumplimiento, por otra parte el presente procedimiento no se trata de un concurso licitatorio de adjudicacion de rutas que es mas expedito al aca establecido.
9	15/06/2022	EXPRESO BRASILIA	OBSERVACION TEMPO ESPACIAL: TIEMPO: La resolución señal en su glosario que debe entenderse por nueva infraestructura vial, sin embargo, no se estipula que tiempo de inauguración o construcción (en términos de antigüedad) deberá tener la vía al momento de entrada en rigor la presente resolución, o si puede predicarse una retroactividad bastando solo con el concepto de no estar servida.			que la construcción no haga parte del recorrido de una ruta ya autorizada a una empresa de transporte y que la construcción no tenga una ruta otorgada mediante permiso de operación a una empresa de transporte de la misma modalidad, tampoco es aplicable la figura de la retroactividad puesto que las cndiciones ya estan establecidas para su aplicación y la vigencia de la misma.
			FRENTE AL ARTÍCULO 5. OBERVACIONES: La norma deberá contemplar:  PRIMERO: EN CUANTO A HORARIOS: Numero de horarios mínimos que facultan a las empresas para participar de dichas solicitudes conjuntas: En el entendido que las empresas que solo cuentan con un horario no se verían beneficiadas; o si, por el contrario, si pueden participar, deberá la norma aclararse las condiciones como servirá la empresa la ruta con un único horario.  Horarios Adicionales: La norma deberá contemplar si se puede pedir horarios adicionales a los adjudicados, para servir la nueva ruta y si existen limitaciones en el número de despacho en que se servirá la nueva ruta. Limitaciones: La norma deberá contemplar si el acuerdo de voluntades exige que cada empresa sirva el mismo número de despachos por la nueva ruta o estos serán proporcionale a la adjudicación de horarios inicial.  Libertad de horarios: Se pierde la libertad de horarios o el acuerdo solamente la limita por el tiempo de duración del mismos, en cuyo caso la norma o la resolución administrativa deberá contemplarlo que agruaba la temporalidad de la pérdida de libertad de horarios y condicionarla a la vigencia de la autorización. Si no se contempla nada de lo anterior deberían señalar que prevale el acuerdo por la primacia de voluntades.  SEGUNDO: MÍNIMO DE EMPRESAS AUTORIZADAS EN LA RUTA QUEENCUENTRA FACULTADOS PARA PRESENTAR LA SOLICITUD: Deberá aclararse el porcentaje mínimo de empresas que podrán presentar la solicitud y en su defecto si se requiere el acuerdo previo del 100% de las empresas que sirven la ruta, deberá contemplarse el procedimiento ante la negativa de una de las empresas de suscribir el acuerdo, cuáles serán los mecanismos jurídicos con que cuentan las empresas que tienen la voluntad de suscribir el acta frente al que no tiene interés. Debe contemplarse la posibilidad de un mínimo de empresa que tenga la ruta autorizada.  TERCERO: PLAZOS: Cual es la duración del acto administrativo que autoriza servir la nueva ruta.  CUARTO: LIMITANTE PARA SUCRIBIR EL ACUERDO: Si la ruta objeto del acuerdo se encuentren comprometidas en otra figura como unión temporal o convenios, existe prohibición de participar en dicho acuerdo o depende de la autonomía del acuerdo.		X	PRIMERO:  EN CUANTO A LOS HORARIOS: El Ministerio de transporte no estableció horarios minimos porque deja a discrecion de las empresas de transporte distribuir los horarios que le corresponderá a cada ruta a servir, no siendo impositivo por parte de esta cartera, sino por el contrato que las mismas empresas acuerden en beneficio de las mismas esa distribución.  EN CUANTO A HORARIOS ADICIONALES: Asi mismo tampoco se incluye solicitud de horarios adicionales puesto que en la misma acta de acuerdo se pueden incluir de forma que sea consensuado por las empresas de transporte interesadas.  EN CUANTO A LIBERTAD DE HORARIOS: también dependera de lo que se acuerden entre las empresas de transporte, puesto que la autoridad competente solamente deberá garantizar que mediante esa acta de acuerdo se preste el servicio en ambos recorridos y lo que prevalece es el acta de acuerdo ya que es esta figura la que se enuncia en el articulado y no otra.  SEGUNDA: la Resolución no determina porcentaje máximo de participación de empresas de transporte, pues el propósito de la misma es la participación de todas las empresas interesadas sin limitantes, por otra parte, si se modifica la redacción del texto del artículo, para que la solicitud de modificación de la ruta se pueda solicitar de forma separada o conjunta de modo que no afecte el derecho a la libertad de no asociación.  TERCERO: La autoridad competente que expide el acto administrativo que autoriza el permiso deoperación por iniciativa privada, debe fijar el el termino de la prestación del servicio, por tanto, se ajusta el texto del articulo indicando el termino correspondiente para cada modalidad y en ese sentido, la autoridad de competente evaluará en ese plazo la prestación del servicio y decidirá si la empresa continúa o no con la prestación del servicio autorizado.  CUARTO: al no quedar plasmada ninguna limitante de asociación, es indiferente si el acta de acuerdo es suscrito entre convenios empresariales o uniones temporales, lo relevante es que el acta de acuerdo sea realizado por empresas de transporte legalmente habilitadas en la misma modalidad a servir la ruta.
			PERMISO DE OPERACIÓN POR INICIATIVA PRIVADA: Artículo 7 OBSERVACION: La norma deberá garantizar el control de legalidad frente a posibles paralelismos cual es el procedimiento administrativo previo, ya que la experiencia indica que la Administracion (Ministerio de Transportes) no tiene en cuenta las observaciones y la norma no contempla que muchos actos administrativos no discriminan la vía por la cual se realiza el recorrido, dejándolo a interpretación. Deberá destacarse el interés público en todo el proceso		X	Para determinar que no exista paralelismo, superposición o interferencia total o parcial con alguna ruta previamente autorizada y que no se afecten rutas intermedias, la autoridad de transporte competente validará esa inexistencia de acuerdo con el inventario de rutas de su jurisdicción, ahora, la legalidad del cumplimiento de prestación del servicio para que no se presente estos fenomenos en la operación dependera de las correspondientes autoridades de control en via o de la autoridad de inspeccion, vigilancia y control de cada modalidad.



			<p>ANEXO 1. Condiciones generales de la presentación de la manifestación de interés del permiso de operación por iniciativa privada de las empresas de transporte: 2.11 OBSERVACIÓN: Toda la información aportada debe ser de público conocimiento para evitar posibles fraudes, ya que se trata de un concurso de rutas no deben enlistarse como requisitos de adjudicación documentos de carácter reservado. Este punto debe ser excluido pues que del estudio de la resolución se advierte que no existen documento de carácter reservado y si por el contrario se da la posibilidad a cada interesado que se restrinjan documentos, contraviene el principio de publicidad o transparencia, y la exigencia de divulgación pública de información referente a la licitación.</p>		X	<p>La reserva legal es un derecho constitucional la cual esta Reglamentación no puede desconocer e imponer que toda la información suministrada sea pública, por esto que la Ley 1712 de 2014, artículo 18 enumera la información pública clasificada, cuyo acceso puede ser rechazado o denegado en los casos en que pudiere causar daño a los derechos a la intimidad, la vida, la salud o la seguridad, o los secretos comerciales, industriales y profesionales, sin embargo la reserva legal sólo puede operar sobre la información que compromete derechos fundamentales o bienes constitucionales, pero no sobre todo el proceso público dentro del cual dicha información se inserta, por eso dependera de la empresa de transporte iniciar esa reseva la cual debe ser motivada y la autoridad de transporte tomar la decisión de su reserva.</p>
10	15/06/2022	CÁMARA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS - ANDI	<p>Inicialmente queremos transmitir la sensación del sector que este tipo de ejercicios son solo formales, pues en la mayoría de los procesos anteriores no son acogidas las recomendaciones o propuestas de mejoras del sector y el Ministerio de Transporte se limita a cumplir el procedimiento de consulta previsto en la norma y sin argumentos sólidos no acoge ningún tipo de propuesta. Por lo anterior, solicitamos que el paso siguiente sea el de realizar una reunión presencial o comité técnico con los gremios del sector transporte de pasajeros para conocer las respuestas a las propuestas presentadas y los argumentos del Ministerio de Transporte para acoger o negar según sea el caso.</p>		X	<p>La publicación del acto administrativo es la oportunidad legal para realizar las correspondientes observaciones, sin embargo dichas observaciones no tienen carácter vinculante de quien expide el acto administrativo, por lo que si no es acogida una observación debiera ser motivada su rechazo surtiendo la correspondiente etapa para su expedición, sin embargo, el Ministerio de Transporte realiza permanentes mesas de trabajo con los gremios de las diferentes modalidades para garantizar que se incluyan las necesidades del sector en pro de mejora y competitividad permanente.</p>
			<p>Una vez aclarado este punto iniciamos nuestras propuestas por invitar a que se separe la reglamentación de conformidad con la modalidad. Lo anterior con el fin que se desarrolle esta reglamentación de manera separa por capítulos, de acuerdo a los tipos de servicio, no es lo mismo intermunicipal, y no es equiparable al servicio de transporte urbano y mucho menos al transporté mixto</p>		X	<p>La presente resolución si es aplicable para las modalidades de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, Mixto y Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal sin necesidad de sepacación o individualización, ya que las condiciones, mecanismos y criterios técnicos conforme a los artículos 3,4 y 5 de la Ley 2198 de 2022, se ajustan como lineamientos generales a estas moalidades, ademas en algunos artículos se señalan las remisiones de cada modalidad a la norma que rige la modalidad, cuando fuere el caso, en caso se separación de las modalidades serían repetitivos los artículos pues como se menciono son lineamientos generales de aplicación.</p>
			<p>Si bien estamos ante un ejercicio reglamentario a nivel de resolución el cual debe respetar cada unos de los principios establecidos en la Ley 2198 del 25 de enero de 2022 y el Decreto Único Reglamentario del Sector No. 1079 de 2015, consideramos que se deben desarrollar más los aspectos técnicos con el fin de evitar las dificultades de dejar abiertos estos temas a las variables interpretaciones de los funcionarios de turno.Algo que requiere el sector es certeza jurídica y en ese sentido el proyecto en muchos aspectos no es específico dejando un amplio margen a la interpretación.</p>		X	<p>Es una apreciación subjetiva, sin embargo en el desarrollo de la reglamentación no esta estipulado en ningún artículo que se deja a interpretación subjetiva de la autoridad de transporte competente los asuntos a su cargo, por el contrario se establecen taxativamente las condiciones, los mecanismos y criterios técnicos conforme a los artículos 3,4 y 5 de la Ley 2198 de 2022, que deben se de estrito cumplimiento para todas las partes que intervienen.</p>
			<p>El proyecto en su Artículo 5° desarrolla la "Modificación del recorrido de una ruta existente.". Si bien en este aspecto desarrolla los principios de la Ley 2198 del 25 de enero de 2022 y el Decreto Único Reglamentario del Sector No. 1079 de 2015, consideramos que se debe aclarar que dicha modificación no implica ampliación o modificación de la capacidad transportadora. Así mismo, una de las grandes dificultades que ha tenido este proceso es obtener o conseguir colocar de acuerdo a todas las empresas que operan en la vía y que suscriban un acta. Este proceso lo podríamos simplificar si por ejemplo permitimos que en caso que no se logre suscribir el acta, el ministerio haga la consulta a los interesados, les da un término para que se pronuncien y si no lo hacen se entiende que dan el aval. Esto con el fin que estos procesos tengan términos perentorios y respuestas efectivas en cada caso.</p>	X		<p>Se modifica la redacción del texto del artículo 5 y 6, para que la solicitud de modificación de la ruta se pueda solicitar de forma separada o conjunta de modo que no afecte el derecho a la libertad de no asociación, en cuanto a la capacidad transportadora el numeral 13 del anexo 2 señala que una vez en firme la Resolución que otorga el permiso de operación de la nueva ruta, la autoridad de transporte competente adelantará las certificaciones de capacidad transportadora correspondiente a efectos de que la empresa de transporte adquiera los equipos ofertados en la manifestación de interés.</p>
			<p>El proyecto en su Artículo 6° desarrolla el "Procedimiento para modificación de ruta por nuevas infraestructuras viales." Al revisar el mismo observamos que no se tuvo en cuenta lo siguiente:</p> <p>Numeral 1°. Hay vías departamentales a cargo de las Gobernaciones o vías terciarias por done transita el servicio intermunicipal a cargo de los municipios. Por ellos creemos que lo correcto es agregar la denominación de "la autoridad que tenga a cargo la administración de la vía". Así mismo la certificación la debe solicitar es el Ministerio de Transporte y no las empresas. En caso que no den respuesta al Ministerio se entenderá por silencio administrativo positivo que la respuesta es afirmativa. Esto por cuanto sedificulará demasiado el procedimiento si es la empresa la que tiene que acudir a cada autoridad que administre la vía, lo cual podría ser tortuoso cuando sea una vía a cargo de distintas autoridades.</p> <p>Numeral 2°. Solicitar un estudio nos parece muy subjetivo y dependerá del funcionario de turno. Bastará una con que se presenta una justificación técnica y operativa.</p>		X	<p>En cuanto al numeral 1, No se acoge la observación, porque el ministerio de Transporte no es autoridad de transporte competente en todas las modalidades de transporte del ambito de aplicación de la presente Resolución, por eso la constacia si debe ser presentada por la empresa de transporte interesada ante la autoridad competente segun corresponda y porque la autoridad de transporte competente debe elaborar el inventario de rutas de su jurisdicción, con el proposito de que la autoridad local verifique la situación actual y real de la prestación del servicio de transporte público en su jurisdicción.</p> <p>En cuanto al numeral 2, es una apreciación subjetiva, sin embargo en el desarrollo de la reglamentación no esta estipulado en ningún artículo que se deja a interpretacion subjetiva de la autoridad de transporte competente los asuntos a su cargo, por el contrario se establecen taxativamente las condiciones, los mecanismos y criterios técnicos conforme a los artículos 3,4 y 5 de la Ley 2198 de 2022, que deben se de estrito cumplimiento para todas las partes que intervienen, y la palabra "estudio" es una palabra integral que incluye la justificación técnica u operativa para prestar el servicio, pues ademas de debera incurr si ha mejoras en el servicio, ahorro en tiempo y distancia, etc.</p>
			<p>Un aspecto a reglamentar es el procedimiento de publicidad de este tipo de procesos. En este sentido solicitamos establece un banner exclusivo en la página del Ministerio de Transporte exclusivo para todos los tramites de modificación de rutas y permiso de operación por iniciativa privada de las empresas de transporte de rutas.</p>		X	<p>El principio de publicidad y transparencia lo debe garantizar cada autoridad de transporte competente, de acuerdo a lo señalado en la presente reglamentación, ademas poque el Ministerio de Transporte no es la autordad competnete en todas las modalidades de transporte aca reglamentadas por lo que no puede extramitar dicha garantía cuando ya ha sido definida en el presente acto administrativo.</p>
			<p>Ahora bien, a partir del Artículo 7° el proyecto de resolución reglamenta el "Permiso de operación por iniciativa privada de las empresas de transporte". Lo primero que observamos es que el proceso no provee la posibilidad que una empresa afectada, exprese su oposición de formita clara porque el permiso solicitado se da sobre una ruta que ya cuenta con servicios autorizados, y podrá generar paralelismo o interferencia total o parcial con rutas previamente autorizadas a la empresa que se opone, es decir que el procedimiento para otorgar el permiso por iniciativa privada va en contra de los establecido en la parte final del inciso primero del Artículo 4° de la Ley 2198 de 2022 que establece los siguiente:</p> <p>“...El permiso será otorgado siempre que se verifique la inexistencia de oferta autorizada y solo si la nueva ruta no da lugar a una superposición que genere paralelismo o interferencia total o parcial con alguna ruta previamente autorizada, ni afecta rutas intermedias.” (Negrilla fuera del texto)</p>		X	<p>Esas afectaciones son evitables en la medida que la autoridad de transporte competente valide y verifique la inexistencia de paralelismo, superposición o interferencia total o parcial con alguna ruta previamente autorizada y que no se afecten rutas intermedias, de acuerdo con el inventario de rutas de su jurisdicción, no obstante, el numeral 3 del anexo 2 se pueden presenrar "observaciones o aclaraciones a los términos del sorteo", enonces si se esta garantizando el derecho de contradicción, donde los interesados pueden presentar observaciones respecto del contenido de los términos del sorteo, estudios, anexos y cualquier otro documento relacionado con el mismo de manera escrita, dentro de los términos y fechas establecidas en el cronograma, también si alguna empresa interesada en ofrecer una nueva ruta encuentra una inconsistencia, error u omisión en los términos del sorteo o requiere aclaración sobre el contenido de estos, deberá formularla a través del link del sorteo.</p>
			<p>No logramos comprender lo que se quiso expresar en el Anexo 1, Artículo 2, Numeral 2.2., en donde estableció lo siguiente:</p> <p>“2.2. Cada empresa de transporte deberá presentar solamente una manifestación de interés por ruta. No obstante, podrá participar en varias rutas de un mismo sorteo.”</p> <p>Por lo anterior, solicitamos al Ministerio de Transporte aclarar el sentido del mismo.</p>	X		<p>Se acoge la observación, y se redacta el numeral 2.2 de la siguiente manera para mejor entendimiento:</p> <p>2.2 Cada empresa de transporte deberá presentar solamente una manifestación de Interes por ruta, no obstante, podrá participar en varios sorteos con diferentes rutas.</p>



			<p>En el mismo Anexo 1, Artículo 2, Numeral 2.6., se estableció lo siguiente:</p> <p>2.6. El plazo para la presentación de las manifestaciones de interés será a partir del momento en que se publique el sorteo y hasta la fecha y hora que se establezca en el cronograma o en los documentos modificatorios que se expidan para tal fin. Las manifestaciones de interés que se presenten después de la fecha y hora o en un lugar diferente a los fijados para su entrega serán consideradas como extemporáneas, por lo tanto, no serán aceptadas. En consecuencia, no serán objeto de verificación, ni validación.</p> <p>Solicitamos aclarar este proceso y facilitar la manifestación de interés, pues una cosa es la manifestación de interés, la cual normalmente es una simple carta de los interesados. Y otra cosa muy diferente es presentar la propuesta de manifestación de interés con todos los documentos y anexos solicitados en la resolución, por lo cual se debe dar en momentos distintos. La manifestación de interés se presenta al inicio del proceso y luego dentro del cronograma se otorga un plazo perentorio para presentar todos los documentos solicitados en la manifestación de interés</p>		X	<p>Es de precisar que, en la manifestación de interés esta implícita la propuesta de operación que está señalada en el 8 numeral 2, la manifestación de interés es esa comunicación ante la autoridad de transporte competente, pero esa misma comunicación debe sin excepción contener los requisitos establecidos en el artículo 8 en la misma oportunidad no en otra, ahora, si luego de publicada esa manifestación de interés se presentan otras, el cronograma si establece un plazo para presentarse, pero no se está tratando de dos momentos diferentes para presentar la manifestación de interés y la propuesta de operación tiene que ser conjunta como equivocadamente se está interpretando.</p>
			<p>El Anexo 1 en el numeral 7° establece la “Póliza de Seguro con amparo de seriedad de la manifestación de interés”. Consideramos se deberá proveer y dejar claro que esta póliza no se denomina exactamente así en el mercado de las aseguradoras. Su nombre exacto es “Póliza de Garantía de seriedad de la propuesta”. Lo anterior es necesario dejarlo claro desde la reglamentación, para evitar las variables interpretaciones de los funcionarios de turno y no empleen a rechazar las garantías porque el nombre no será exactamente igual a como lo establece la Resolución.</p>	X		<p>Se acoge la observación y se ajusta el proyecto de resolución</p>
			<p>Finalmente, una vez revisados la propuesta de cronograma prevista en el Anexo 2, Numeral 3°, encontramos que no existe dentro del proceso un término para subsanar los documentos entregados en la propuesta o manifestación de interés. Así mismo no están definido la publicación del informe de evaluación. Por lo anterior consideramos mas acertado el cronograma que fue definido en la Resolución No. 6184 de 2018 “Por la cual se adoptan las reglas con las cuales se desarrollará el procedimiento para el otorgamiento del permiso de operación de rutas...”. El cual solicitamos se acoga para este proceso por tener mayores garantías para los interesados.</p>		X	<p>De acuerdo al cronogramama señalado en el numeral 3 del anexo 2 se pueden presenrar "observaciones o aclaraciones a los términos del sorteo", enonces si se esta garantizando el derecho de contradicción, donde los interesados pueden presentar observaciones respecto del contenido de los términos del sorteo, estudios, anexos y cualquier otro documento relacionado con el mismo de manera escrita, dentro de los términos y fechas establecidas en el cronograma, también si alguna empresa interesada en ofrecer una nueva ruta encuentra una inconsistencia, error u omisión en los términos del sorteo o requiere aclaración sobre el contenido de estos, deberá formularla a través del link del sorteo.</p>
11	15/06/2022	ONAC	<p>En primera instancia, se le recuerda al regulador que, al momento de desarrollar un documento normativo o reglamentación técnica, uno de los principales aspectos a tener en cuenta es la identificación del tipo de evaluación de la conformidad que se empleará para la demostración eficaz del cumplimiento e implementación de lo exigido en la normativa, no por parte de los obligados. El regulador puede implementar dos instrumentos para permitirle demostrar y confirmar, a los obligados, y a las autoridades de vigilancia, inspección y control, que lo que busca proteger al expedir un documento normativo o reglamento técnico, esta siendo cumplido o respetado. La segunda alternativa corresponde a la evaluación de la conformidad acreditada ( realizada por una tercera parte independiente), con la cual se amplía la cobertura de la confirmación del cumplimiento. Dicho lo anterior, con referencia a la <b>capacitación de conductores, y las certificaciones que pueden ser validas, ONAC cuenta con organismos certificadores de personas (OCPS) acreditados</b> bajo la norma internacional ISO/IEC17024, los cuales emiten certificaciones para operadores de vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, entre otras. Es por esto, que se motiva al regulador a emplear las herramientas de la Infraestructura de la calidad con las que cuenta el País.</p>		X	<p>El artículo 8 numeral 8 de la presente Resolución señala que para que la empresa de transporte obtenga el respectivo permiso de operación, deberá presentar certificación de capacitación de conductores con los parámetros establecidos en el numeral 5 del anexo 1, sin embargo en el mismo numeral 8 se indica que la empresa de transporte interesada <b>"deberá demostrar"</b> esa capacitación integral a los conductores, así mismo, el anexo 1 indica que la capacitación se acreditará y será expedida por instituciones de educación superior, por el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA), por la Escuela de Seguridad Vial de la Policía Nacional, o por Instituciones para el Trabajo y Desarrollo Humano legalmente constituidas y habilitadas por la autoridad competente (Ministerio de Educación y/o Secretaría de Educación) y la ONAC mediante norma ISO/IEC 17024 certifica es a los Centros de Reconocimiento de Conductores - CRC que son los encargados de generar el Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz, necesarios para la obtención de la licencia de conducir de un ciudadano en cualquiera de sus categorías y las competencias que la empresa de transporte requiere acreditar son entre otros: Mantenimiento eléctrico y electrónico en automotores, atención al usuario, Primeros auxilios y mantenimiento mecánico de automotores, competencias educativas, por tanto no se acoge la observación.</p>
			<p>Entendemos que esta resolución es un reglamento técnico y que al final no sólo tiene en cuenta los parámetros establecidos en la Ley sino también los establecidos en el Decreto 1079 de 2015, sin embargo, consideramos que para que se pueda respetar el espíritu de la Ley 2198 de 2022, que jerárquicamente es superior al Decreto, debe dar nuevos lineamientos para mejorar el acceso de los empresarios a algunos trámites tales como la modificación de recorridos de rutas o la prestación de nuevos servicios; entonces la primera pregunta que nos surge es: ¿Este proyecto no debería ser un Decreto Reglamentario que ajuste el Decreto 1079 de 2015 en los aspectos respectivos a la Ley 2198 de 2022?, o si por el contrario ¿estamos en un escenario de un reglamento técnico que debe contener y coordinar la Ley 2198 de 2022 y el Decreto 1079 de 2015?.</p>		X	<p>Los artículos 3,4 y 5 de la Ley 2198 de 2022, facultarán al Ministerio de Transporte para reglamentar los artículos enunciados, sin embargo es necesario precisar que la citada Ley modificó la Ley 336 de 1996 y la Ley 105 de 1993, y es sobre esas modificaciones que se requiere reglamentar, por tanto, este reglamento técnico esta en completa coordinación con stas leyes y con Decreto 1079 de 2015 que rige la materia para cada modalidad de transporte terrestre..</p>
			<p>Como ejemplo de lo anterior debemos resaltar que mientras la Ley 2198 de 2022 en ningún caso expresa que se deba realizar un trámite conjuntamente, el artículo 5 propuesto en el borrador, que trata sobre la modificación del recorrido de la ruta existente, si lo hace, lo que genera que el espíritu de la Ley que es depurar la tramitología, no se desarrolle en este borrador de resolución.</p>	X		<p>Se modifica la redacción del texto del artículo 5 y 6, para que la solicitud de modificación de la ruta se pueda solicitar de forma separada o conjunta por las empresas de transporte de modo que no afecte el derecho a la libertad de no asociación</p>
			<p>En este borrador se le sigue dando mucho espacio al funcionario para que continúe interpretando, generando incertidumbre en el sector. Nosotros exigimos que de manera expresa quede consignado en el reglamento que no se podrán solicitar documentos adicionales ya que de cuenta de las personas que han manejado la Subdirección de Transporte durante los últimos años hemos obtenido interpretaciones en las cuales muchos trámites no se pueden realizar porque ellos "validan" requisitos por interpretación más allá de un acta, tales como la capacidad transportadora o los rodamientos, sinque exista un formato definido para esto, lo que al final está en el marco de la subjetividad y puede generar malas prácticas administrativas</p>	X		<p>Se acoge la observación de incluir en el artículo 8 y 9 que la autoridad de transporte competente solo exigirá los requisitos allí previstos, sin embargo es necesario aclarar que en ningún artículo de la presente reglamentación se deja a interpretación subjetiva de la autoridad de transporte competente los asuntos a su cargo, por el contrario se establecen las condiciones, los mecanismos y criterios técnicos conforme a los artículos 3,4 y 5 de la Ley 2198 de 2022, que deben ser de estricto cumplimiento para todas las partes que intervienen.</p>
			<p>Del mismo modo queremos decir que no se puede tipificar un mismo procedimiento para el transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, para el transporte mixto y sobre todo para el transporte urbano ya sea colectivo metropolitano, distrital o municipal, porque lo que significa la modificación de una ruta y el impacto que esto tiene en cada uno de estos servicios es diferente. No encontramos que la metodología propuesta en el artículo 5 sea aplicable en el campo de acción del transporte colectivo metropolitano, distrital y municipal, ya que una nueva infraestructura vial bajo los contenidos del artículo 3 de este borrador no son claros lo que significa el cambio de infraestructura urbana.</p>		X	<p>La presente resolución si es aplicable para las modalidades de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, Mixto y Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal sin necesidad de separación o individualización, ya que las condiciones, mecanismos y criterios técnicos conforme a los artículos 3,4 y 5 de la Ley 2198 de 2022, se ajustan como lineamientos generales a estas modalidades, ademas en algunos artículos se señalan las remisiones de cada modalidad a la norma que rige la modalidad, cuando fuere el caso, en caso de separación de las modalidades serían repetitivos los artículos pues como se menciono son lineamientos generales de aplicación.</p>

12	15/06/2022	CONSEJO SUPERIOR DEL TRANSPORTE	<p>Respecto al artículo 6 consideramos que no es bueno que los procedimientos tengan que acompañarse de certificados de Invias o de la ANI por parte de los empresarios, ya que al final son entidades que hacen parte del sector transporte y al estar adscritas o vinculadas al Ministerio de Transporte consideramos que es mucho más sencillo que se consignen las certificaciones por parte del Ministerio y este es un trámite adicional que también genera mayor tramitología a lo ya expuesto.</p>		X	No se acoge la observación, porque si bien la ANI y el INVIAS son entidades adscritas a este Ministerio, lo cierto es que el ministerio de Transporte no es autoridad de transporte competente en todas las modalidades de transporte del ámbito de aplicación de la presente Resolución, por eso la constancia si debe ser solicitada y presentada por la empresa de transporte interesada ante la autoridad competente según corresponda.
			<p>Recordamos que los actos de acuerdo son mecanismos que precisamente se quieren eliminar para que se puedan aprovechar las nuevas rutas por la actuación de una única empresa, en este caso en particular lo importante es que las otras empresas restantes dentro del procedimiento que se vaya a sugerir tengan la posibilidad de oponerse en los términos de intervención de terceros del Código de Procedimiento Administrativo y Contencioso Administrativo CPACA, para que puedan garantizar que no vayan a ser perjudicadas por los intereses de una empresa que no cumple la Ley. El instrumento del acta es poco adecuado y creemos que debe ser superado bajo la interpretación que damos a esta Ley y consideramos que el proyecto de borrador lo que busca es que sigamos en los mismos esquemas que precisamente la Ley quiso eliminar.</p>	X		Se acoge la observación de la primera parte y se modifica la redacción del texto del artículo, para que la solicitud de modificación de la ruta se pueda solicitar de forma separada o conjunta de modo que no afecte el derecho a la libertad de no asociación, así mismo, en el numeral 3 del anexo 2 se pueden presentar "observaciones o aclaraciones a los términos del sorteo", enones si se esta garantizando el derecho de contradicción, donde los interesados pueden presentar observaciones respecto del contenido de los términos del sorteo, estudios, anexos y cualquier otro documento relacionado con el mismo de manera escrita, dentro de los términos y fechas establecidas en el cronograma, también si alguna empresa interesada en ofrecer una nueva ruta encuentra una inconsistencia, error u omisión en los términos del sorteo o requiere aclaración sobre el contenido de estos, deberá formularla a través del link del sorteo.
			<p>Respecto al permiso de operación por iniciativa privada de las empresas de transporte consideramos que deben darse garantías a todas y cada una de las empresas que puedan ser afectadas para que tengan la oportunidad de evitar ser perjudicadas por estas nuevas iniciativas cuando exista paralelismo o interferencia. En este sentido creemos que el artículo de definiciones es incompleto, ya que es obligatorio para que se pueda desarrollar esta Ley que se definan las palabras paralelismo, interferencia total e interferencia parcial para que de esta manera pueda haber mayor tranquilidad en la aplicación del Decreto</p>		X	pendiente por decidir si se incluye lo solicitado en el artículo de definiciones, puesto que no existen definiciones " paralelismo, interferencia total e interferencia parcial" y se requiere su construcción técnica.
			<p>Creemos que el permiso de operación por iniciativa privada de las empresas de transporte esta en este momento ajustándose más a los criterios de las resoluciones que manejan los actuales concursos para obtención de permisos para la prestación de nuevos servicios y los pliegos tipo que trabajamos con el Ministerio de Transporte. Al final, para nosotros son mecanismos diferentes, ya que este es un trámite que tiene que ser totalmente distinto, en el cual una empresa cuando existan las condiciones de la Ley debería tener la posibilidad de hacer fácilmente los trámites o el registro correspondiente para prestar nuevos servicios y que al final no existan condiciones que son propias de los procesos de concurso actuales. Vemos que hay un paso atrás en la forma que se quisieron reglamentar los artículos 9 y 10 de esta Resolución.</p>		X	Es una apreciación subjetiva, sin embargo en el desarrollo de la reglamentación se establecen taxativamente las condiciones, los mecanismos y criterios técnicos conforme a los artículos 3,4 y 5 de la Ley 2198 de 2022, que deben de estricto cumplimiento para todas las partes que intervienen, garantizando la seguridad y la calidad en la prestación del servicio de la ruta a otorgar, sin remitir a otras disposiciones normativas.
			<p>Por último, consideramos que el anexo 1 "Manifiesto de interés de operación por iniciativa privada", no es adecuado para que se preste este nuevo servicio y reiteramos que al final el Ministerio en vez de construir una reglamentación sólida, nueva y práctica, volvió tanto en lo relacionado con la iniciativa privada, como en la modificación de rutas, a utilizar los mismos parámetros que precisamente la Ley quieren que sean superados para darle mayor flexibilidad a las empresas de transporte en sus propósitos.</p>		X	Es una apreciación subjetiva, sin embargo en el desarrollo de la reglamentación se establecen taxativamente las condiciones, los mecanismos y criterios técnicos conforme a los artículos 3,4 y 5 de la Ley 2198 de 2022, que deben de estricto cumplimiento para todas las partes que intervienen, garantizando la seguridad y la calidad en la prestación del servicio de la ruta a otorgar, sin remitir a otras disposiciones normativas.
13	17/06/2022	SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD DE BOGOTÁ D.C	<p>Considerando Página 4 - Párrafo 2 Que el Viceministerio de Transporte solicitó la expedición del presente acto administrativo, mediante memorando No. memorando No. 202211300049353 de fecha 17 de mayo de 2022, teniendo en cuenta la siguiente justificación:  Observación De forma: Se repite la palabra memorando</p>	X		Se acoge la observación, se ajusta el texto por error de redacción y se elimina la palabra "memorando" repetida.
			<p>Artículo 1 Objeto. La presente resolución tiene por objeto reglamentar el parágrafo del artículo 3 de la Ley 105 de 1993 y los artículos 16-1 y 16-2 de la Ley 336 de 1996, adicionados por la Ley 2198 de 2022, en relación con la modificación del recorrido de una ruta existente, las condiciones, mecanismos y criterios técnicos para el otorgamiento del permiso de operación por iniciativa privada de las empresas de transporte, las condiciones de la presentación de la manifestación de interés y el sorteo para seleccionar al operador.  Observación: En el objeto se propone especificar que la presente resolución aplica para rutas de transporte terrestre automotor de pasajeros existentes</p>		X	No se acoge la observación porque el objeto debe estar enmarcado estrictamente a lo que ordeno reglamentar los artículos 3,4 y 5 de la Ley 2198 de 2022, para lo solicitado ya se encuentra enunciado en el artículo 2 ámbito de aplicación: " Las disposiciones de la presente resolución son aplicables en todo territorio nacional para todas las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, Mixto y Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal y para las autoridades de transporte competentes en cada una de estas modalidades de conformidad con lo señalado en el artículo 4 de la presente resolución "
			<p>Artículo 8 numeral 3 Requisitos para la solicitud del permiso de operación por iniciativa privada. Las empresas de transporte que deseen obtener el permiso de operación para servir una nueva ruta por una nueva vía para aprovechar la disponibilidad de nuevas infraestructuras viales en el país deberán remitir a la autoridad de transporte competente comunicación de manifestación de interés en obtener permiso de operación para servir una nueva ruta, suscrita por el representante legal, la cual debe contener como mínimo los siguientes elementos: (...) 3. Mapa del recorrido de la ruta.  Observación: El mapa de recorrido de la ruta como requisito de permiso de operación deberá contener como mínimo descripción de trazado por sentido, especificación de punto de inicio y fin de la ruta y descripción de sentidos viales.</p>	X		Se acoge la observación y se ajusta el numeral 3 del artículo 8, la cual quedará así:  3. Mapara del recorrido de la ruta especificando punto de inicio y fin de la ruta y descripción de sentidos viales.

		<p>Artículo 9 numeral 5</p> <p>Procedimiento para la verificación del cumplimiento de los requisitos para la solicitud de permiso de operación en una nueva ruta por una vía nueva. La autoridad de Transporte competente verificará el cumplimiento de la información solicitada en el artículo anterior, teniendo en cuenta los siguientes lineamientos:</p> <p>(...)</p> <p>5. Si durante el término de la publicación no se presentan manifestaciones de interés por parte de otra(s) empresa(s) de transporte, la autoridad de transporte competente otorgará el permiso de operación de la ruta nueva en los términos previstos para cada modalidad de acuerdo a la normatividad vigente, por el contrario, si se presentan otras manifestaciones de interés deberán cumplir con los requisitos señalados en los numerales 1, 4, 5, 6, 10, 11, 12, 13 y 14 del artículo 8 de la presente Resolución y la autoridad de transporte competente deberá proceder a realizar un sorteo para definir a quien se le otorga el permiso de operación, en los términos previstos en el anexo de la presente Resolución, el cual hace parte integral de la misma.</p> <p>Observación: Se propone que también se solicite a las empresas los requisitos establecidos en los numerales 7, 8 y 9 del artículo 8 del proyecto de resolución, ya que son necesarios para evaluar la idoneidad de la empresa para prestar el servicio.</p>		X	No se acoge la observación, porque el artículo 8 y 9 son del mismo capítulo 3, y el artículo se refiere expresamente a los requisitos para la para la solicitud del permiso de operación por iniciativa privada incluidos los numerales 7,8 y 9 y el artículo 9 se refiere al procedimiento para la verificación de los requisitos señalados en el artículo 8, por tanto ya es obligación de la autoridad de transporte en el artículo 9 verificar los numerales 7,8 y 9 del artículo 8 por lo que es innecesario su doble señalización.
		<p>Anexo 1 Sección 5 "Capacitaciones a Conductores"</p> <p>Observación: Se sugiere que se incluyan capacitaciones en conducción (El SENA ya tiene un curso) y en lo posible temas de mantenimiento y conducción también de vehículos eléctricos (el SENA tiene algunos cursos relacionados).</p>	X		Se acoge la observación y se adiciona al anexo No. 1 sección 5 los numerales 16 y 17, los cuales quedarán así:
		<p>Anexo 4 "EQUIPO AUTOMOTOR OFRECIDO"</p> <p>Observación: Se sugiere que se solicite también información del "tipo de combustible/energético", Cilindrada" y el "año modelo o la edad del vehículo".</p>	X		Se acoge la observación y se adiciona al anexo No. 4 los numerales 8, 9 y 10, los cuales quedarán así:

Aprobó	<div><div></div><div></div><div>Camilo Pabón Almanza Viceministro de Transporte</div></div>
Revisó:	<div><div></div><div></div><div>Angélica María Yance Díaz Coordinadora Grupo de Regulación</div></div>
Proyectó:	<div><div></div><div>Lina Paola Hurtado Pérez - Abogada Grupo de Regulación</div></div>