



NIT.899.999.055-4

El texto que a continuación se presenta, es preliminar y corresponde exclusivamente a un documento de trabajo no finalizado, pero que consideramos, por su grado de avance, que ya es una herramienta a partir del cual resulta posible iniciar los ejercicios conjuntos que nos lleven al articulado definitivo de la reforma.

Por lo anterior, igualmente, no todos los comentarios y sugerencias elevadas por los interesados se verán reflejadas en el mismo, pues algunas de las realizadas, hemos encontrado que requieren mayor debate con el sector.

En todo caso, las inquietudes, recomendación, sugerencias o aportes que consideren necesarios realizar tras la lectura de éste documento, deben ser remitidos al correo ldgonzalez@mintransporte.gov.co.

DECRETO No.

DE 2016

()

“Por el cual se modifican algunos artículos del capítulo 6 del Libro II del Decreto 1079 del 26 de mayo de 2015”

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política de Colombia y el numeral 5 del artículo 3° de la Ley 105 de 1993 y los artículos 11, 16, 17, 19 y 65 de la Ley 336 de 1996,
y

CONSIDERANDO:

Que con fundamento en lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley 105 de 1993 y en los artículos 5, 23 y 31 de la Ley 336 de 1996 y atendiendo los resultados del Contrato de Consultoría 179 de 2011, celebrado entre el Ministerio de Transporte y la firma ICOVIAS para la realización de un análisis, evaluación y diagnóstico integral del servicio público de transporte terrestre automotor especial, en el que se concluyó que era necesario ajustar el modelo empresarial y actualizar el marco regulatorio del mismo, el Ministerio de Transporte expidió el Decreto 0348 del 25 de febrero de 2015 *“Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial y se adoptan otras disposiciones”*, con el objeto de adoptar medidas para el aprovechamiento eficiente de los equipos, garantizando la sostenibilidad de la industria, la continuidad y regularidad del servicio, en condiciones de calidad, seguridad y la eficiente prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial.

Que mediante el Decreto 1079 del 26 de mayo de 2015 *“Por el cual se expide el Decreto Único Reglamentario del sector transporte”* se compiló las normas de carácter reglamentario que rigen el transporte, entre las cuales se incluyeron las disposiciones contenidas en el Decreto 0348 del 25 de febrero de 2015.

Que atendiendo la solicitud de los gremios tanto de empresas, como de propietarios y de conductores del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, el Ministerio de Transporte realizó múltiples mesas, entre nacionales y regionales, con el fin de analizar

El texto que a continuación se presenta, es preliminar y corresponde exclusivamente a un documento de trabajo no finalizado, pero que consideramos, por su grado de avance, que ya es una herramienta a partir del cual resulta posible iniciar los ejercicios conjuntos que nos lleven al articulado definitivo de la reforma.

Por lo anterior, igualmente, no todos los comentarios y sugerencias elevadas por los interesados se verán reflejadas en el mismo, pues algunas de las realizadas, hemos encontrado que requieren mayor debate con el sector.

En todo caso, las inquietudes, recomendación, sugerencias o aportes que consideren necesarios realizar tras la lectura de éste documento, deben ser remitidos al correo ldgonzalez@mintransporte.gov.co.

los efectos del Decreto 0348 del 25 de febrero de 2015, los avances en el proceso de transformación empresarial y recoger las inquietudes sobre la aplicación del mismo.

Que teniendo en cuenta los resultados de las mencionadas mesas se concluye que es necesario modificar algunos de los artículos del Decreto 1079 del 26 de mayo de 2015, correspondientes al capítulo 6 del Libro II, donde quedaron compiladas las disposiciones del precitado Decreto 0348 de 2015, con el objeto de precisar las disposiciones allí contenidas y optimizar su aplicación.

Que, en mérito de lo expuesto,

DECRETA:

Los artículos que a continuación se presentan, son preliminares y corresponden exclusivamente a un documento de trabajo no finalizado, pero que consideramos, por su grado de avance, que ya es una herramienta a partir del cual resulta posible iniciar los ejercicios conjuntos que nos lleven al texto definitivo de la reforma.

Por lo anterior, igualmente, no todos los comentarios y sugerencias elevadas por los interesados se verán reflejadas en el mismo, pues algunas de las realizadas, hemos encontrado que requieren mayor debate con el sector.

En todo caso, las inquietudes, recomendación, sugerencias o aportes que consideren necesarios realizar tras la lectura de éste documento, deben ser remitidos al correo ldgonzalez@mintransporte.gov.co.

Artículo 1. Modifíquese el párrafo del artículo 2.2.1.6.4 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así:

“Parágrafo. Para todo evento, la contratación del servicio público de transporte terrestre automotor especial se hará mediante contrato suscrito entre la empresa de transporte habilitada y la persona natural o jurídica contratante que requiera el servicio, cuya prueba de realización será reportada al Sistema de Información que para el efecto establezca el Ministerio de Transporte, con la información que éste determine y deberá contener las condiciones, obligaciones y deberes pactados por las partes, de conformidad con las formalidades previstas por el Ministerio de Transporte y lo señalado en el presente capítulo.”

Los artículos que a continuación se presentan, son preliminares y corresponden exclusivamente a un documento de trabajo no finalizado, pero que consideramos, por su grado de avance, que ya es una herramienta a partir del cual resulta posible iniciar los ejercicios conjuntos que nos lleven al texto definitivo de la reforma.

Por lo anterior, igualmente, no todos los comentarios y sugerencias elevadas por los interesados se verán reflejadas en el mismo, pues algunas de las realizadas, hemos encontrado que requieren mayor debate con el sector.

En todo caso, las inquietudes, recomendación, sugerencias o aportes que consideren necesarios realizar tras la lectura de éste documento, deben ser remitidos al correo ldgonzalez@mintransporte.gov.co.

En la reglamentación, deberán respetarse los lineamientos generales para las entidades del Estado en cuanto a la gestión de documentos electrónicos generados como resultado del uso de medios electrónicos.”

Artículo 2. Modifíquense los párrafos 1 y 2 del artículo 2.2.1.6.1.2 del Decreto 1079 de 2015, los cuales quedarán así:

*“**Parágrafo 1.** De conformidad con lo dispuesto en el inciso primero del artículo 8 de la Ley 105 de 1993, el cumplimiento del régimen normativo del transporte en la operación de los vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor especial, estará a cargo de la policía de tránsito, a través de su personal especializado. La Superintendencia de Puertos y Transporte o la entidad que la sustituya o ejerza sus funciones, por medio de personal debidamente identificado, podrá participar en los operativos que realicen las autoridades de control.*

***Parágrafo 2.** Tratándose en éste caso de una modalidad de transporte de la jurisdicción nacional, aun cuando los municipios no cuenten con personal operativo de control propio o por convenio, la Policía Nacional a través de su personal especializado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8 de la Ley 105 de 1993, deberá realizar los correspondientes operativos de control”.*

Artículo 3. Modifíquese el artículo 2.2.1.6.2.2 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así:

*“**Artículo 2.2.1.6.2.2. Tiempo de uso de los vehículos.** El tiempo de uso de los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial será de veinte (20) años. El parque automotor que cumpla el tiempo de uso debe ser sometido a desintegración física total y podrá ser objeto de reposición por uno nuevo de la misma clase, de conformidad con el procedimiento que para tal efecto disponga el Ministerio de Transporte.*

Los vehículos que presten el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial para escolares no podrán tener más de dieciséis (16) años de uso, contados a partir de la fecha del registro inicial del vehículo.

***Parágrafo 1.** Los vehículos automotores de servicio público escolar después de los dieciséis (16) años de uso, pueden continuar prestando el servicio hasta cumplir los veinte (20) en los otros servicios de esta*

El texto que a continuación se presenta, es preliminar y corresponde exclusivamente a un documento de trabajo no finalizado, pero que consideramos, por su grado de avance, que ya es una herramienta a partir del cual resulta posible iniciar los ejercicios conjuntos que nos lleven al articulado definitivo de la reforma.

Por lo anterior, igualmente, no todos los comentarios y sugerencias elevadas por los interesados se verán reflejadas en el mismo, pues algunas de las realizadas, hemos encontrado que requieren mayor debate con el sector.

En todo caso, las inquietudes, recomendación, sugerencias o aportes que consideren necesarios realizar tras la lectura de éste documento, deben ser remitidos al correo ldgonzalez@mintransporte.gov.co.

modalidad (turismo, empleados, servicios de salud y grupo específicos de usuarios).

Parágrafo TRANSITORIO. *Los vehículos con más de dieciséis (16) y menos de veinticinco (25) años de uso, que al 25 de febrero de 2015 se encontraban debidamente vinculados a una empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial prestando el servicio de transporte escolar, se autorizan para seguir prestando dicho servicio hasta el 31 de diciembre de 2017. Vencido dicho término, podrán continuar prestando el servicio a empleados, turistas, servicios de salud y grupo específicos de usuarios, sujetos en todo caso a lo contemplado en el artículo 2.2.1.6.14.4 del presente Decreto.*

Artículo 4. Modifíquese el artículo 2.2.1.6.2.3 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así:

Artículo 2.2.1.6.2.3. Inmovilización de vehículos. *Los vehículos automotores que cumplan su tiempo de uso en el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, no podrán movilizarse por las vías públicas o privadas abiertas al público. En caso de incumplimiento, las autoridades de control deberán proceder de conformidad con las normas sancionatorias que rigen la materia.*

Para su entrega, la autoridad de tránsito competente exigirá la suscripción de un acta en la cual el propietario o locatario se compromete a desplazarlo de manera inmediata a la entidad desintegradora, con el fin de iniciar el proceso de desintegración y cancelación del registro.

Lo anterior sin perjuicio de lo establecido en el parágrafo del artículo 2.2.1.6.14.4 del presente Decreto.

Artículo 5. Modifíquese el artículo 2.2.1.6.2.4 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así:

“Artículo 2.2.1.6.2.4. Colores y distintivos. *Los vehículos que ingresen al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial a partir de la expedición del presente Decreto, deberán ser de color blanco y con una franja verde a lo largo y ancho de la carrocería, de 20 cm en vehículos de 9 o menos pasajeros y de 30 cm en vehículos de más de 9 pasajeros. En el*

Los artículos que a continuación se presentan, son preliminares y corresponden exclusivamente a un documento de trabajo no finalizado, pero que consideramos, por su grado de avance, que ya es una herramienta a partir del cual resulta posible iniciar los ejercicios conjuntos que nos lleven al texto definitivo de la reforma.

Por lo anterior, igualmente, no todos los comentarios y sugerencias elevadas por los interesados se verán reflejadas en el mismo, pues algunas de las realizadas, hemos encontrado que requieren mayor debate con el sector.

En todo caso, las inquietudes, recomendación, sugerencias o aportes que consideren necesarios realizar tras la lectura de éste documento, deben ser remitidos al correo ldgonzalez@mintransporte.gov.co.

extremo derecho de cada una de las franjas deberán ir consignadas las palabras 'Servicio Especial' en caracteres de no menos de 15 cm de alto"

Además, en los costados laterales del vehículo, con caracteres destacados y legibles, la razón social o sigla comercial de la empresa a la cual están vinculados y el número interno asignado por la empresa.

Parágrafo. *En el transporte público, los colores y distintivo establecidos en el presente artículo serán de uso exclusivo de los vehículos de transporte terrestre automotor especial. Ningún vehículo de servicio público de otra modalidad podrá usar el color blanco con franja verde.*

Artículo 6. Modifíquese el artículo 2.2.1.6.3.1 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así:

“Artículo 2.2.1.6.3.1 Contratación. *El Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial sólo podrá contratarse con empresas de transporte legalmente constituidas y debidamente habilitadas para esta modalidad; en ningún caso se podrá prestar sin la celebración del respectivo contrato de transporte, celebrado entre la empresa de transporte habilitada y la persona natural o jurídica contratante, y la prueba de su celebración y ejecución será reportada al Sistema de Información que para el efecto establezca el Ministerio de Transporte, con la información y la forma que éste determine, debiendo contener las condiciones, obligaciones y deberes pactados por los contratantes, de conformidad con las formalidades previstas por el Ministerio de Transporte y lo señalado en el presente capítulo.*

Los contratos de transporte deberán específicamente establecer el valor de los servicios contratados, el número de pasajeros a movilizar, los horarios de las movilizaciones y las áreas de operación y tiempos estimados de disponibilidad de los vehículos. En general, deberán contener toda la información necesaria para a partir de ellos desarrollar un plan de rodamiento que a su vez permita al Ministerio de Transporte determinar los factores de ocupación y las necesidades de incremento de la capacidad transportadora global.

Artículo 7. Modifíquese el artículo 2.2.1.6.3.2 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así:

“Artículo 2.2.1.6.3.2. Contratos de Transporte. *Para la celebración de los contratos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial*

El texto que a continuación se presenta, es preliminar y corresponde exclusivamente a un documento de trabajo no finalizado, pero que consideramos, por su grado de avance, que ya es una herramienta a partir del cual resulta posible iniciar los ejercicios conjuntos que nos lleven al articulado definitivo de la reforma.

Por lo anterior, igualmente, no todos los comentarios y sugerencias elevadas por los interesados se verán reflejadas en el mismo, pues algunas de las realizadas, hemos encontrado que requieren mayor debate con el sector.

En todo caso, las inquietudes, recomendación, sugerencias o aportes que consideren necesarios realizar tras la lectura de éste documento, deben ser remitidos al correo ldgonzalez@mintransporte.gov.co.

con cada uno de los grupos de usuarios señalados en el presente decreto, se deben tener en cuenta las siguientes definiciones y condiciones:

- 1. Contrato para transporte de estudiantes.** Es el que se suscribe entre la Entidad Territorial o la Secretaría de Educación de Entidades Territoriales certificadas o el Centro Educativo o la Asociación de Padres de familia o un grupo de padres de familia con una empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial debidamente habilitada para esta modalidad, cuyo objeto sea la prestación del servicio de transporte de sus estudiantes entre el lugar de residencia y el establecimiento educativo, incluyendo las salidas extracurriculares.
- 2. Contrato para transporte de empleados.** Es el que celebra una empresa para sus trabajadores o entidad con una empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial debidamente habilitada para esta modalidad, cuyo objeto sea la prestación del servicio de transporte de sus empleados desde su residencia hasta su lugar de trabajo, incluyendo traslados a lugares no contemplados en los recorridos diarios, de acuerdo con lo previsto por la empresa o entidad contratante.
- 3. Contrato para transporte de turistas.** Es el suscrito entre el prestador de servicios turísticos con una empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial debidamente habilitada para esta modalidad, cuyo objeto sea el traslado de turistas.
- 4. Contrato para un grupo específico de usuarios –transporte de particulares.** Es el que celebra el representante de un grupo específico de usuarios, con una empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial debidamente habilitada para esta modalidad, cuyo objeto sea la realización de un servicio de transporte expreso para trasladar a todas las personas que hacen parte del grupo desde un mismo municipio origen, hasta un mismo municipio destino para todos. Quien suscribe el contrato de transporte paga la totalidad del valor del servicio.
- 5. Contrato para Transporte de usuarios del servicio de salud.** Es el suscrito entre una empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial legalmente constituida y las entidades de salud, para el traslado de los usuarios de los servicios de salud, que por su

Los artículos que a continuación se presentan, son preliminares y corresponden exclusivamente a un documento de trabajo no finalizado, pero que consideramos, por su grado de avance, que ya es una herramienta a partir del cual resulta posible iniciar los ejercicios conjuntos que nos lleven al texto definitivo de la reforma.

Por lo anterior, igualmente, no todos los comentarios y sugerencias elevadas por los interesados se verán reflejadas en el mismo, pues algunas de las realizadas, hemos encontrado que requieren mayor debate con el sector.

En todo caso, las inquietudes, recomendación, sugerencias o aportes que consideren necesarios realizar tras la lectura de éste documento, deben ser remitidos al correo ldgonzalez@mintransporte.gov.co.

condición, no resulte necesario hacerlo en una ambulancia de traslado asistencial básico o medicalizado.

Parágrafo 1. *Bajo ninguna circunstancia se podrá contratar directamente el servicio entre el propietario, tenedor y conductor de un vehículo con los grupos de usuarios señalados en el presente artículo o con personas individualmente.*

Tampoco entre las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial habilitadas con juntas de acción comunal, ni administradores o consejos de administración de conjuntos residenciales o con personas individualmente.

Artículo 8. Adiciónese el siguiente parágrafo al artículo 2.2.1.6.3.3 del Decreto 1079 de 2015:

“Parágrafo. *La inexistencia o alteración del extracto del contrato, advertida por la autoridad de control de tránsito en vía, dará lugar a la inmovilización del vehículo, de conformidad con lo dispuesto en el literal c del artículo 49 de la Ley 336 de 1996. Los errores mecanográficos que no presenten enmendaduras ni tachones, no constituyen inexistencia o alteración del documento.”*

Artículo 9. Modifíquese el artículo 2.2.1.6.3.4 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así:

“Artículo 2.2.1.6.3.4. Convenios de colaboración empresarial. *Con el objeto de posibilitar una eficiente racionalización en el uso del equipo automotor y la mejor prestación del servicio, las empresas de esta modalidad podrán realizar convenios de colaboración empresarial, según la reglamentación establecida por el Ministerio de Transporte y previo concepto de quien solicita y contrata el servicio.*

De conformidad con lo establecido en el artículo 984 del Código de Comercio, este acuerdo no modificará las condiciones del contrato de transporte y se realizará bajo la responsabilidad de la empresa de transporte a la que le han sido contratados los servicios de transporte; sin perjuicio de la responsabilidad contractual solidaria que, en virtud de lo dispuesto en el artículo 991 ibídem, existe entre la empresa a quien se contrató para la prestación del servicio y la empresa que efectivamente realizó la conducción de los pasajeros.

La encargada de la conducción será a quien corresponda la expedición de los documentos que soportan la operación.

El texto que a continuación se presenta, es preliminar y corresponde exclusivamente a un documento de trabajo no finalizado, pero que consideramos, por su grado de avance, que ya es una herramienta a partir del cual resulta posible iniciar los ejercicios conjuntos que nos lleven al articulado definitivo de la reforma.

Por lo anterior, igualmente, no todos los comentarios y sugerencias elevadas por los interesados se verán reflejadas en el mismo, pues algunas de las realizadas, hemos encontrado que requieren mayor debate con el sector.

En todo caso, las inquietudes, recomendación, sugerencias o aportes que consideren necesarios realizar tras la lectura de éste documento, deben ser remitidos al correo ldgonzalez@mintransporte.gov.co.

Parágrafo 1. *Los Convenios de colaboración empresarial deberán ser reportados a la superintendencia de Puertos y Transporte por la empresa responsable del servicio y al Sistema de Información que para el efecto establezca el Ministerio de Transporte, con la información que dicha Entidad determine.*

Parágrafo 2. *Ninguna de las empresas de transporte que participa en el convenio de colaboración empresarial, podrá ofrecer o recibir en convenio para la operación, una flota superior al treinta por ciento (30%) de su parque automotor vinculado y con tarjeta de operación vigente.*

Parágrafo 3. *Hasta tanto se implemente el Sistema de Información de que trata el presente artículo, copia de dicho convenio deberá entregarse al Ministerio de Transporte y a la Superintendencia de Puertos y Transporte.”*

Artículo 10. Modifíquese el artículo 2.2.1.6.3.5 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así:

“Artículo 2.2.1.6.3.5. Contratos con empresas de transporte de pasajeros por carretera. *Las Empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial, debidamente habilitadas, podrán suplir las necesidades de parque automotor de las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera en períodos de alta demanda, previo contrato suscrito con la empresa de transporte por carretera, bajo la exclusiva responsabilidad de esta última.*

La empresa de servicio de Transporte Especial que realice el contrato con la empresa de transporte de pasajeros por carretera, deberá reportar al Sistema de Información que para el efecto establezca el Ministerio de Transporte, la información que esta Entidad determine.

Lo anterior sin perjuicio de lo establecido en los artículos 984 y 991 del Código de Comercio, en sus efectos para éste tipo de acuerdos ya contemplados en el inicio segundo del artículo 2.2.1.6.3.4 del Decreto 1079 de 2015.

Parágrafo 1. *En caso que las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera tengan a su vez habilitada la modalidad de transporte especial, podrán suplir la necesidad de parque automotor, en períodos de alta demanda que defina el Ministerio de Transporte, con los vehículos que hagan parte de su capacidad*

Los artículos que a continuación se presentan, son preliminares y corresponden exclusivamente a un documento de trabajo no finalizado, pero que consideramos, por su grado de avance, que ya es una herramienta a partir del cual resulta posible iniciar los ejercicios conjuntos que nos lleven al texto definitivo de la reforma.

Por lo anterior, igualmente, no todos los comentarios y sugerencias elevadas por los interesados se verán reflejadas en el mismo, pues algunas de las realizadas, hemos encontrado que requieren mayor debate con el sector.

En todo caso, las inquietudes, recomendación, sugerencias o aportes que consideren necesarios realizar tras la lectura de éste documento, deben ser remitidos al correo ldgonzalez@mintransporte.gov.co.

transportadora del servicio especial, reportando previamente a los correspondientes terminales y a la Superintendencia de Puertos y Transporte, la intención de utilizar dichos vehículos. En todo caso deben iniciar y culminar los servicios desde la Terminal de Transporte, cumpliendo las exigencias operativas para el vehículo de pasajeros por carretera.

La Superintendencia de Puertos y Transporte y las Terminales de Transporte, tendrán la obligación de controlar en las fechas de alta demanda, el cumplimiento de lo señalado en el presente artículo, de acuerdo con la normatividad establecida por el Ministerio de Transporte.

Parágrafo 2. *Hasta tanto se implemente el Sistema de Información de que trata el presente artículo, copia de dicho contrato deberá entregarse al Ministerio de Transporte y a la Superintendencia de Puertos y Transporte.”*

Artículo 11. Modifíquese el artículo 2.2.1.6.4.1 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así:

“Artículo 2.2.1.6.4.1. Requisitos. *Para obtener y mantener la habilitación para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, las empresas deberán presentar los documentos, demostrar y mantener los requisitos, cumplir las obligaciones y desarrollar los procesos, que aseguren el cumplimiento del objetivo definido en el artículo 2.2.1.6.1. del presente Decreto y que se enumeran a continuación:*

- 1. Solicitud dirigida al Ministerio de Transporte, suscrita por el representante legal.*
- 2. Certificado de existencia y representación legal, expedido con una antelación máxima de treinta (30) días hábiles, en el que se determine que dentro de su objeto social desarrolla la industria del transporte.*
- 3. Indicación del domicilio principal y relación de sus oficinas, señalando su dirección y adjuntando el certificado del registro mercantil de los establecimientos de comercio donde desarrollará la actividad.*
- 4. Organigrama de la estructura organizacional de la empresa, la cual deberá contar con una planta de personal en nómina que permita acreditar que para el ejercicio empresarial se cuenta la capacidad para atender las obligaciones que asume con el otorgamiento de la autorización.*

El texto que a continuación se presenta, es preliminar y corresponde exclusivamente a un documento de trabajo no finalizado, pero que consideramos, por su grado de avance, que ya es una herramienta a partir del cual resulta posible iniciar los ejercicios conjuntos que nos lleven al articulado definitivo de la reforma.

Por lo anterior, igualmente, no todos los comentarios y sugerencias elevadas por los interesados se verán reflejadas en el mismo, pues algunas de las realizadas, hemos encontrado que requieren mayor debate con el sector.

En todo caso, las inquietudes, recomendación, sugerencias o aportes que consideren necesarios realizar tras la lectura de éste documento, deben ser remitidos al correo ldgonzalez@mintransporte.gov.co.

La misma deberá reflejar una estructura administrativa, financiera y contable, una estructura operacional y de seguridad vial y una estructura de Tecnología e Informática integrada por personal con experiencia o formación relacionada, que guarde proporcionalidad con la dimensión de la operación, estimada en atención a la flota de vehículos vinculados.

El Ministerio de Transporte reglamentará la estructura mínima para cada una de las empresas en atención al criterio anterior, en cuatro grupos que corresponderán a los creados, en función de la capacidad transportadora, en el numeral 30 del presente artículo.

- 5. Documento que contenga el programa de reposición del parque automotor con que contará la empresa, incluyendo la proyección financiera, administrativa y operativa, así como los mecanismos de control establecidos para garantizar su efectividad, suficiencia y la equidad e igualdad en la selección de los beneficiarios.*
- 6. Documento en el que se detalle el proceso de selección de conductores y personal administrativo, que se observará en las vinculaciones de personal.*
- 7. Carta suscrita por la junta directiva o el consejo de administración, o los accionistas o propietarios según corresponda, en la que se asuma el compromiso de vincular laboralmente a la totalidad de los conductores que se requieran para el desarrollo del objeto.*
- 8. Carta suscrita por la junta directiva o el consejo de administración, o los accionistas o propietarios según corresponda, en la que se asuma el compromiso de efectuar y controlar el pago de las cotizaciones al sistema de seguridad social y parafiscales, de acuerdo con las normas legales vigentes.*
- 9. Carta suscrita por el representante legal en la que se asuma el compromiso de realizar los registros de los conductores activos ante la Superintendencia de Puertos y Transporte y reportar en tiempo real los cambios que se presenten, a través del Sistema de Información que para el efecto establezca el Ministerio de Transporte.*

Los artículos que a continuación se presentan, son preliminares y corresponden exclusivamente a un documento de trabajo no finalizado, pero que consideramos, por su grado de avance, que ya es una herramienta a partir del cual resulta posible iniciar los ejercicios conjuntos que nos lleven al texto definitivo de la reforma.

Por lo anterior, igualmente, no todos los comentarios y sugerencias elevadas por los interesados se verán reflejadas en el mismo, pues algunas de las realizadas, hemos encontrado que requieren mayor debate con el sector.

En todo caso, las inquietudes, recomendación, sugerencias o aportes que consideren necesarios realizar tras la lectura de éste documento, deben ser remitidos al correo ldgonzalez@mintransporte.gov.co.

10. *Documento que contenga los programas de salud ocupacional y de capacitación de los conductores y demás personal de la empresa.*
11. *Administrar, mantener en perfecto estado y controlar la operación de los vehículos propios o de terceros y de los que presten el servicio.*
12. *Planificar el servicio de transporte.*
13. *Administrar y mantener un programa que fije y analice indicadores de calidad y las estadísticas de la operación de la empresa. Es responsabilidad de la empresa disponer de la siguiente estadística de operación:*
 - a. *De la calidad de prestación de los servicios.*
 - b. *Vehículos utilizados por servicio.*
 - c. *Conductor por servicio prestado.*
 - d. *Kilómetros recorridos.*
 - e. *Tiempo de recorrido.*
 - f. *Porcentaje del parque automotor propio y de terceros.**De seguridad vial.*
14. *Garantizar el mantenimiento preventivo bimestral en centro especializado de cada uno de los vehículos vinculados y con los que preste el servicio y el correctivo cuando se haga necesario.*
15. *Garantizar que los vehículos con los que prestará el servicio porten los documentos exigidos para la movilización que realizan.*
16. *Gestionar el cumplimiento de las obligaciones y estrategias contenidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial, de conformidad con las instrucciones que imparta el Gobierno Nacional y el plan estratégico de seguridad vial adoptado.*
17. *Monitorear y medir la accidentalidad y a partir de dichos análisis planear, desarrollar y ejecutar medidas conducentes a reducir los índices de accidentalidad.*
18. *Vigilar y garantizar el cumplimiento de la realización de la revisión técnico-mecánica.*
19. *Mantener un programa de control y análisis de las estadísticas e indicadores del número y causas de los accidentes de tránsito, que deberá reportar a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, de conformidad con los protocolos que para tal fin se establezcan.*

El texto que a continuación se presenta, es preliminar y corresponde exclusivamente a un documento de trabajo no finalizado, pero que consideramos, por su grado de avance, que ya es una herramienta a partir del cual resulta posible iniciar los ejercicios conjuntos que nos lleven al articulado definitivo de la reforma.

Por lo anterior, igualmente, no todos los comentarios y sugerencias elevadas por los interesados se verán reflejadas en el mismo, pues algunas de las realizadas, hemos encontrado que requieren mayor debate con el sector.

En todo caso, las inquietudes, recomendación, sugerencias o aportes que consideren necesarios realizar tras la lectura de éste documento, deben ser remitidos al correo ldgonzalez@mintransporte.gov.co.

-
20. *Exigir el porte de la calcomanía “Cómo Conduzco” según lo ordenado por la Superintendencia de Puertos y Transporte, cumpliendo con los requisitos técnicos señalados por ésta, en perfecto estado y siempre visible. Igualmente establecer los mecanismos internos de control para el funcionamiento de la línea de atención.*
 21. *Estructurar el procedimiento para la atención a los usuarios, incluyendo las ayudas tecnológicas y el personal que se destinará para tal fin.*
 22. *Monitorear la plataforma tecnológica y el centro de control con los que debe interactuar el vehículo y la empresa para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial.*
 23. *Facilitar la suscripción de los contratos a través de medios tecnológicos, articulados con el Sistema de Información establecido para el efecto por el Ministerio de Transporte.*
 24. *La empresa deberá demostrar que dispone de una adecuada infraestructura física, definiendo las áreas destinadas al desarrollo de las funciones financiera, administrativa, operativa, de seguridad vial y de tecnología, según la estructura empresarial establecida en el numeral anterior.*
 25. *La empresa deberá demostrar que tiene debidamente documentos los procesos de selección, contratación y capacitación de los conductores de los equipos propios, de socios y de terceros, de formalización laboral y para la elaboración de los contratos de vinculación por administración de flota de los vehículos, los cuales deberán contener expresamente contraprestación económica por el tiempo del uso.*
 26. *Descripción y diseño de los distintivos de la empresa.*
 27. *Programa de revisión y mantenimiento preventivo que desarrollará la empresa para los equipos con los cuales prestará el servicio, indicando si se efectúa en centros especializados propios o por contrato, adjuntando el formato de la Ficha de la Revisión y Mantenimiento de los vehículos, de acuerdo con la reglamentación del Ministerio de Transporte.*

Los artículos que a continuación se presentan, son preliminares y corresponden exclusivamente a un documento de trabajo no finalizado, pero que consideramos, por su grado de avance, que ya es una herramienta a partir del cual resulta posible iniciar los ejercicios conjuntos que nos lleven al texto definitivo de la reforma.

Por lo anterior, igualmente, no todos los comentarios y sugerencias elevadas por los interesados se verán reflejadas en el mismo, pues algunas de las realizadas, hemos encontrado que requieren mayor debate con el sector.

En todo caso, las inquietudes, recomendación, sugerencias o aportes que consideren necesarios realizar tras la lectura de éste documento, deben ser remitidos al correo ldgonzalez@mintransporte.gov.co.

28. *Presentación e implementación de un sistema de comunicación bidireccional entre la empresa y todos los conductores de los vehículos y las soluciones tecnológicas destinadas a la gestión y control de la flota, así como todos aquellos componentes que permitan la eficiente y oportuna comunicación entre las partes, la cual deberá incluir la demostración del uso de herramientas tecnológicas y de un centro de control.*

El Ministerio de Transporte reglamentará el contenido mínimo o alcance de las anteriores herramientas que guarde proporción con la dimensión de la operación de las empresas, calculada en atención a la flota de vehículos.

29. *Presentación de estados financieros básicos certificados de los dos (2) últimos años, con sus respectivas notas. Las empresas nuevas solo requerirán el balance general inicial.*

30. *Demostrar de conformidad con las normas contables y financieras que cuentan con un capital pagado y patrimonio líquido equivalente como mínimo al que a continuación y en función de la dimensión de la operación se establece:*

CAPACIDAD TRANSPORTADORA OPERACIONAL	CAPITAL PAGADO MÍNIMO	PATRIMONIO LÍQUIDO MÍNIMO
Empresas con capacidad transportadora operacional de hasta 50 vehículos	300 SMLMV	150 SMLMV
Empresas con capacidad transportadora operacional entre 51 y 150 vehículos	500 SMLMV	300 SMLMV
Empresas con capacidad transportadora operacional entre 151 y 300 vehículos	800 SMLMV	500 SMLMV
Empresas con capacidad transportadora operacional de más de 300 vehículos	1.500 SMLMV	1.000 SMLMV

rá autorizar la vinculación de vehículos que implique la operación en una dimensión, en relación con la cual, no se acredite el Capital pagado y patrimonio líquido establecido en el cuadro anterior.

El ajuste del patrimonio líquido necesario para operar con un mayor número de vehículos, deberá acreditarse previamente.

El texto que a continuación se presenta, es preliminar y corresponde exclusivamente a un documento de trabajo no finalizado, pero que consideramos, por su grado de avance, que ya es una herramienta a partir del cual resulta posible iniciar los ejercicios conjuntos que nos lleven al articulado definitivo de la reforma.

Por lo anterior, igualmente, no todos los comentarios y sugerencias elevadas por los interesados se verán reflejadas en el mismo, pues algunas de las realizadas, hemos encontrado que requieren mayor debate con el sector.

En todo caso, las inquietudes, recomendación, sugerencias o aportes que consideren necesarios realizar tras la lectura de éste documento, deben ser remitidos al correo ldgonzalez@mintransporte.gov.co.

31. *Declaración de renta de la empresa solicitante de la habilitación, correspondiente a los dos (2) años gravables anteriores a la presentación de la solicitud, si por ley se encuentra obligada a presentarla.*

32. *Presentar Certificado de Gestión de Calidad NTC-ISO-9001, NTC OHSAS, expedido por un organismo de certificación debidamente acreditado de conformidad con las disposiciones nacionales vigentes, haciendo énfasis en el cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente Decreto.*

Cuando la empresa solicite habilitación en la modalidad por primera vez, el solicitante de la habilitación podrá presentar un contrato y cronograma de implementación del Sistema de Gestión de Calidad, cronograma que no podrá exceder de los treinta y seis (36) meses contados a partir de la fecha de la habilitación, plazo durante el cual la empresa deberá obtener y presentar el Certificado de Gestión.

33. *Programa de control de infracciones a conductores sobre las normas de tránsito y transporte.*

34. *Comprobante de pago de los derechos correspondientes, debidamente registrados por la entidad recaudadora, los cuales no serán reembolsables por ninguna causa.*

Parágrafo 1. *A las empresas que no mantengan las anteriores condiciones o cumplan con las obligaciones que de conformidad con el presente artículo le dieron origen al otorgamiento de la habilitación, se les aplicará el procedimiento y las sanciones, establecidas en las normas que rigen la materia.*

Parágrafo 2. *Las empresas de servicio de transporte especial que pretendan prestar el servicio en el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, para obtener la habilitación del Ministerio de Transporte, deberán tener domicilio principal en el mismo Departamento y contar con un concepto previo favorable del Gobernador.*

Parágrafo 3. *A las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor especial, cuya operación no exceda de cincuenta (50) vehículos, incluidos aquellos vinculados a otras empresas pero que utiliza a través de convenio de colaboración empresarial, no les serán exigidos los requisitos contenidos en los numerales 13, 22 y 32 del presente artículo, ni la*

Los artículos que a continuación se presentan, son preliminares y corresponden exclusivamente a un documento de trabajo no finalizado, pero que consideramos, por su grado de avance, que ya es una herramienta a partir del cual resulta posible iniciar los ejercicios conjuntos que nos lleven al texto definitivo de la reforma.

Por lo anterior, igualmente, no todos los comentarios y sugerencias elevadas por los interesados se verán reflejadas en el mismo, pues algunas de las realizadas, hemos encontrado que requieren mayor debate con el sector.

En todo caso, las inquietudes, recomendación, sugerencias o aportes que consideren necesarios realizar tras la lectura de éste documento, deben ser remitidos al correo ldgonzalez@mintransporte.gov.co.

administración y mantenimiento directo de los equipos vinculados, siempre que la misma no se encuentre habilitada en otra modalidad y ella, sus accionistas o los propietarios de vehículos vinculados a la misma, no formen parte de otras empresas de transporte.

Artículo 12. Modifíquese el artículo 2.2.1.6.4.2 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así:

“Artículo 2.2.1.6.4.2. Ajuste de patrimonio líquido. *Las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor especial, deberán ajustar el patrimonio líquido en atención a la variación del salario mínimo legal, dentro de los tres (3) meses siguientes a su fijación.*

Artículo 13. Modifíquese el párrafo del artículo 2.2.1.6.4.3 del Decreto 1079 de 2015 y adiciónese un párrafo, los cuales quedarán así:

“Parágrafo 1. *Dentro del mes siguiente a la fecha en la que quede en firme la resolución de habilitación, el Ministerio de Transporte enviará copia del acto administrativo a la Cámara de Comercio de la jurisdicción del municipio donde tiene domicilio principal la empresa de transporte, para que incluya la constancia de habilitación expedida por parte del Ministerio de Transporte en el certificado de existencia y representación legal, para prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial. Los costos que se deriven de dicho registro serán con cargo a la empresa habilitada.*

Para las empresas habilitadas en vigencia del Decreto 174 de 2001, el reporte a la Cámara de Comercio se efectuará una vez sean acreditados los requisitos establecidos en el presente capítulo para mantener la habilitación, los cuales en todo caso deben ser presentados como máximo hasta el veinticinco de febrero de 2017.”

Parágrafo 2. *De conformidad con lo establecido en el inciso primero del artículo 11 de la Ley 336 de 1996 las empresas deben obtener la habilitación, por lo que la negativa que se realice de su solicitud deberá ser igualmente reporta con copia del acto administrativo dirigido a la Cámara de Comercio de la jurisdicción del municipio donde tiene domicilio principal la empresa de transporte, para que incluya la constancia respectiva en el expediente y certificados que se expidan”.*

Artículo 14. Modifíquese el artículo 2.2.1.6.4.6 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así:

El texto que a continuación se presenta, es preliminar y corresponde exclusivamente a un documento de trabajo no finalizado, pero que consideramos, por su grado de avance, que ya es una herramienta a partir del cual resulta posible iniciar los ejercicios conjuntos que nos lleven al articulado definitivo de la reforma.

Por lo anterior, igualmente, no todos los comentarios y sugerencias elevadas por los interesados se verán reflejadas en el mismo, pues algunas de las realizadas, hemos encontrado que requieren mayor debate con el sector.

En todo caso, las inquietudes, recomendación, sugerencias o aportes que consideren necesarios realizar tras la lectura de éste documento, deben ser remitidos al correo ldgonzalez@mintransporte.gov.co.

“Artículo 2.2.1.6.4.6. Suministro de información. Las empresas deberán actualizar permanentemente las estadísticas y documentos en el Sistema de Información que para el efecto establezca el Ministerio de Transporte; información que estará a disposición de las autoridades de transporte y tránsito, la Superintendencia de Puertos y Transporte y demás autoridades de control que la requieran para verificar la información suministrada y el cumplimiento de la normatividad vigente.

Parágrafo. Hasta tanto sea implementado el Sistema de Información, las empresas deberán tener permanentemente a disposición de las autoridades señaladas, las estadísticas, libros y demás documentos que requieran.”

Artículo 16. Modifíquese el artículo del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así:

“Artículo 2.2.1.6.7.1. Capacidad transportadora. La capacidad transportadora puede ser global u operacional. La capacidad transportadora Global es una noción que surge desde el punto de vista de su cuantificación o determinación de la oferta y consiste en el número de vehículos que se considera se requieren para atender las necesidades de movilización que en el territorio colombiano corresponde satisfacer a la modalidad de Servicio público de transporte terrestre automotor especial.

La capacidad transportadora operacional surge desde el punto de vista de su asignación al operador o empresa de transporte para la atención de los servicios contratados y consiste en el número de vehículos que forman parte del parque automotor o de la flota de vehículos que la empresa de Servicio público de transporte terrestre automotor especial ocupa en el desarrollo de su actividad.

Parágrafo. La capacidad transportadora desde el punto de vista operacional, puede ser fija o flotante. Fija toda aquella que corresponda a vehículos de su propiedad o adquiridos en arrendamiento financiero o renting suscrito por el operador de transporte, flotante toda la de propiedad de terceros que se vincule para la efectiva prestación del servicio.

Para la vinculación de la capacidad transportadora fija no se requiere de la celebración de contratos de vinculación, la capacidad transportadora flotante, por el contrario, estará constituida por las unidades vehiculares cuyos propietarios libremente hubieren decidido vincularse a la flota de la empresa de transporte.

Los artículos que a continuación se presentan, son preliminares y corresponden exclusivamente a un documento de trabajo no finalizado, pero que consideramos, por su grado de avance, que ya es una herramienta a partir del cual resulta posible iniciar los ejercicios conjuntos que nos lleven al texto definitivo de la reforma.

Por lo anterior, igualmente, no todos los comentarios y sugerencias elevadas por los interesados se verán reflejadas en el mismo, pues algunas de las realizadas, hemos encontrado que requieren mayor debate con el sector.

En todo caso, las inquietudes, recomendación, sugerencias o aportes que consideren necesarios realizar tras la lectura de éste documento, deben ser remitidos al correo ldgonzalez@mintransporte.gov.co.

Artículo 17. *Carácter transitorio de la capacidad transportadora flotante.* La capacidad transportadora flotante de las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, se entenderá asignada de manera transitoria y exclusivamente por el tiempo que mantenga en operación cada uno de los equipos que la conforman.

De conformidad con lo anterior, la permanencia de un vehículo automotor dentro de la capacidad transportadora flotante de una empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, estará supeditada a su efectivo aprovechamiento dentro de los contratos procurados, gestionados, celebrados y ejecutados por la empresa de transporte.

Artículo 18. *Capacidad transportadora mínima.* La capacidad transportadora operacional fija, deberá ser como mínimo de tres (3) vehículos y en todo caso nunca inferior al diez por ciento (10%) del promedio de la capacidad transportadora operación flotante del año inmediatamente anterior.

Los ajustes anuales necesarios deberán realizarse dentro del primer trimestre del año respectivo.

Parágrafo 1. Para las empresas habilitadas en vigencia del Decreto 174 de 2001, el porcentaje de propiedad de vehículos se debe acreditar al 31 de julio de 2016.

No obstante, las empresas deben cumplir dicho requisito antes de los plazos señalados, si solicitan la vinculación de vehículos como una condición más para la aprobación de dicha solicitud.

Parágrafo 2. Para la expedición por primera vez de las tarjetas de operación, el Ministerio de Transporte deberá verificar el cumplimiento del porcentaje mínimo de vehículos de propiedad de la empresa, porcentaje que debe estar reflejado en el rubro equipos de los estados financieros, así como la existencia del patrimonio líquido mínimo exigido en el presente decreto, sin perjuicio de las validaciones que se efectuarán en el sistema RUNT sobre la propiedad del vehículo.

Artículo 19. Modifíquese el artículo 2.2.1.6.7.2 del Decreto 1079 de 2015 el cual quedará así:

Artículo 2.2.1.6.7.2. *Fijación.* La capacidad transportadora operacional de las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial será fijada de acuerdo con el plan de rodamiento presentado por la empresa para atender los servicios contratados, el que deberá construirse

El texto que a continuación se presenta, es preliminar y corresponde exclusivamente a un documento de trabajo no finalizado, pero que consideramos, por su grado de avance, que ya es una herramienta a partir del cual resulta posible iniciar los ejercicios conjuntos que nos lleven al articulado definitivo de la reforma.

Por lo anterior, igualmente, no todos los comentarios y sugerencias elevadas por los interesados se verán reflejadas en el mismo, pues algunas de las realizadas, hemos encontrado que requieren mayor debate con el sector.

En todo caso, las inquietudes, recomendación, sugerencias o aportes que consideren necesarios realizar tras la lectura de éste documento, deben ser remitidos al correo ldgonzalez@mintransporte.gov.co.

exclusivamente a partir de la información contenida en el contrato de transporte celebrado y contra el cual deberá obligatoriamente ser corroborado.

Para tal efecto se deberá allegar copia de los respectivos contratos de transporte de pasajeros de servicio especial, los que deberán necesariamente cumplir con lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 2.2.1.6.3.1 del presente decreto, adjuntando el certificado de existencia y representación legal de los contratantes cuando éstos sean personas jurídicas, con vigencia no mayor de treinta (30) días.

Parágrafo 1°. Las falencias de los planes de rodamiento por deficiencias de la información de los contratos de transporte, solo podrán ser subsanadas mediante la celebración de los correspondientes otros sí.

Parágrafo 2° El Ministerio de Transporte remitirá a la DIAN para lo pertinente, dentro del mes siguiente a la fecha de fijación o ampliación de la capacidad, copia de los referidos contratos de transporte de pasajeros de servicio especial.

Parágrafo 2°. Dentro de los dos (2) meses siguientes a la fecha de ejecutoria de la resolución de habilitación para el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, las empresas nuevas, deben presentar la solicitud de fijación de capacidad transportadora. Las empresas existentes que no tengan fijada la capacidad transportadora tendrán el mismo plazo contado a partir de la vigencia del presente decreto. Ambos plazos son improrrogables.

El incumplimiento del plazo determinado en el presente parágrafo es condición resolutoria del acto administrativo que concede la habilitación.

Artículo 20. Modifíquese el artículo 2.2.1.6.7.3 del Decreto 1079 de 2015 el cual quedará así:

“Artículo 2.2.1.6.7.3. Incremento de la capacidad transportadora global y operativa. De conformidad con lo establecido en la parte final del artículo 17 de la Ley 336 de 1996, El Ministerio de Transporte incrementará la capacidad transportadora global siempre que encuentre necesario realizar el registro inicial de vehículos nuevos.

Así mismo, el Ministerio de Transporte, de conformidad con lo establecido en el inciso segundo del artículo 6 de la Ley 105 de 1993, podrá en

Los artículos que a continuación se presentan, son preliminares y corresponden exclusivamente a un documento de trabajo no finalizado, pero que consideramos, por su grado de avance, que ya es una herramienta a partir del cual resulta posible iniciar los ejercicios conjuntos que nos lleven al texto definitivo de la reforma.

Por lo anterior, igualmente, no todos los comentarios y sugerencias elevadas por los interesados se verán reflejadas en el mismo, pues algunas de las realizadas, hemos encontrado que requieren mayor debate con el sector.

En todo caso, las inquietudes, recomendación, sugerencias o aportes que consideren necesarios realizar tras la lectura de éste documento, deben ser remitidos al correo ldgonzalez@mintransporte.gov.co.

cualquier tiempo restringir transitoriamente el ingreso de vehículos nuevos, supeditando el mismo a la desintegración física total de un vehículo de similares características, capacidad y vinculado a la misma modalidad.

Para el incremento de la capacidad transportadora operativa, se debe cumplir con las siguientes condiciones:

- 1. Que se haya copado la totalidad de la capacidad transportadora autorizada a la empresa.*
- 2. Que existan nuevos contratos de prestación de servicios, que garanticen la operación de los vehículos en condiciones de sostenibilidad financiera.*
- 3. Que la empresa de transporte sea como mínimo propietaria de un número de vehículos equivalente al diez por ciento (10%) de la capacidad transportadora flotante de la empresa.*
- 4. Que se cumpla la condición del patrimonio líquido mínimo exigido en el numeral 30 del Artículo 2.2.1.6.4.1 del Decreto 1079 del 2015.*
- 5. Que todos los vehículos se encuentren vinculados con contratos de administración de flota y cuenten con tarjeta de operación vigente.*

En el evento que la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial cumpla las condiciones antes señaladas, deberá presentar los siguientes documentos para el incremento de la capacidad transportadora:

- a) Copia de los contratos que está ejecutando y de los nuevos que requiere atender con la nueva capacidad.*
- b) Plan de rodamiento donde se demuestre la utilización de los vehículos autorizados y los que se solicitan con el aumento, considerando en el plan de rodamiento tiempo de viaje, recorrido inicial y final, cantidad y clase de vehículos a utilizar, información que solo podrá ser extraída de los contratos radicados en el Ministerio de Transporte y contra la cual deberá ser constatada.*
- c) Los estados financieros básicos, con corte a la fecha de radicación de la solicitud de incremento de capacidad transportadora, en los cuales se deben reflejar el patrimonio líquido mínimo exigido.*

El texto que a continuación se presenta, es preliminar y corresponde exclusivamente a un documento de trabajo no finalizado, pero que consideramos, por su grado de avance, que ya es una herramienta a partir del cual resulta posible iniciar los ejercicios conjuntos que nos lleven al articulado definitivo de la reforma.

Por lo anterior, igualmente, no todos los comentarios y sugerencias elevadas por los interesados se verán reflejadas en el mismo, pues algunas de las realizadas, hemos encontrado que requieren mayor debate con el sector.

En todo caso, las inquietudes, recomendación, sugerencias o aportes que consideren necesarios realizar tras la lectura de éste documento, deben ser remitidos al correo ldgonzalez@mintransporte.gov.co.

d) *En el Balance General, en el Activo, se debe evidenciar en la partida Equipos de Transporte, la cuantía invertida en la propiedad de los vehículos de la empresa, la cual debe corresponder con el porcentaje mínimo exigido.*

Parágrafo 1. *Cuando encontrándose restringido el incremento de la capacidad transportadora global, se autorice el incremento a una empresa de su capacidad transportadora operacional, la misma deberá ser copada con vehículos ya registrados en la modalidad, acudiendo a la figura del cambio de empresa.*

Parágrafo 2. *Para incrementar la capacidad transportadora global del servicio de transporte público terrestre automotor especial del departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, deberá solicitarse por el Ministerio de Transporte concepto previo favorable del Gobernador del departamento.*

Parágrafo 3. *Las empresas que se encuentran en el supuesto del parágrafo 3 del artículo 2.2.1.6.4.1 del presente Decreto, se le exigirá tener contratos de administración de flota con todos los propietarios de los vehículos vinculados para autorizar el incremento de la capacidad transportadora, cuando con dicho incremento, la operación supere los cincuenta (50) vehículos.*

En este caso, deberá igualmente acreditar para obtener la autorización de incremento de capacidad, los requisitos que inicialmente le fueron exceptuados en el parágrafo 3 del artículo 2.2.1.6.4.1 del presente Decreto.

Parágrafo transitorio. *Hasta tanto el Ministerio de Transporte realice los estudios que permitan determinar las necesidades de capacidad transportadora global, en los que deberá necesariamente considerar el factor de ocupación o utilización de los automotores, el ingreso de vehículos de menos de 20 pasajeros solo podrá realizarse por reposición vehicular.*

Se exceptúan de lo previsto en el presente parágrafo las empresas habilitadas en vigencia del Decreto 174 de 2001, que a veinticinco (25) de febrero de 2015, tuvieran capacidad transportadora disponible y aquellas a las que la capacidad transportadora sea incrementada, con fundamento en peticiones radicadas antes del veinticinco (25) de febrero de 2015, las cuales la podrán copar con vehículos nuevos, sin necesidad de acreditar la desintegración de ningún automotor”.

Los artículos que a continuación se presentan, son preliminares y corresponden exclusivamente a un documento de trabajo no finalizado, pero que consideramos, por su grado de avance, que ya es una herramienta a partir del cual resulta posible iniciar los ejercicios conjuntos que nos lleven al texto definitivo de la reforma.

Por lo anterior, igualmente, no todos los comentarios y sugerencias elevadas por los interesados se verán reflejadas en el mismo, pues algunas de las realizadas, hemos encontrado que requieren mayor debate con el sector.

En todo caso, las inquietudes, recomendación, sugerencias o aportes que consideren necesarios realizar tras la lectura de éste documento, deben ser remitidos al correo ldgonzalez@mintransporte.gov.co.

Artículo 21. Modifíquese al artículo 2.2.1.6.8.1 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así:

“Artículo 2.2.1.6.8.1. Contrato de Administración de flota. *El contrato de administración de flota es un contrato de naturaleza privada, por medio del cual la empresa habilitada para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, incorpora a su parque automotor y se compromete a administrar en la operación los vehículos de propiedad de socios o de terceros con los cuales prestará el servicio. El contrato se perfecciona con su suscripción y la expedición de la tarjeta de operación por parte del Ministerio de Transporte.*

El contrato de administración de flota se regirá por las normas del derecho privado y debe contener como mínimo las obligaciones, derechos y prohibiciones de cada una de las partes, su término, causales de terminación y preavisos requeridos para ello, así como aquellas condiciones especiales que permiten definir la existencia de prórrogas automáticas.

Igualmente, el clausulado del contrato deberá contener en forma detallada los ítems que conformarán los cobros y pagos a que se comprometen las partes y su periodicidad. De acuerdo con éste, la empresa expedirá al propietario o locatario del vehículo un extracto que contenga en forma discriminada los rubros y montos, cobrados y pagados, por cada concepto. No podrán realizarse cobros a los propietarios de los vehículos por ningún costo o concepto administrativo u operacional respecto de automotores que no se encuentren operando.

Cuando el vehículo haya sido adquirido mediante arrendamiento financiero o leasing, el contrato de administración de flota debe suscribirse entre la empresa y el arrendador o locatario previa autorización del representante legal de la compañía financiera con quien se celebre la operación de leasing.

Para los vehículos que sean de propiedad de la empresa habilitada no es necesaria la celebración del contrato de administración de flota y en las empresas que se encuentren en el supuesto del parágrafo 3 del artículo 2.2.1.6.4.1 del presente Decreto la vinculación de vehículos podrá realizarse mediante contrato de afiliación, dentro de los cuales no se podrá pactar el cobro por conceptos de administración y/u operación cuando el vehículo no se encuentre en operación.

Parágrafo 1. *De conformidad con lo establecido en el artículo 13 de la Ley 336 de 1996 no podrá en el contrato de administración de flota, ni en el contrato de afiliación pactarse o en su desarrollo ejecutarse acto alguno*

El texto que a continuación se presenta, es preliminar y corresponde exclusivamente a un documento de trabajo no finalizado, pero que consideramos, por su grado de avance, que ya es una herramienta a partir del cual resulta posible iniciar los ejercicios conjuntos que nos lleven al articulado definitivo de la reforma.

Por lo anterior, igualmente, no todos los comentarios y sugerencias elevadas por los interesados se verán reflejadas en el mismo, pues algunas de las realizadas, hemos encontrado que requieren mayor debate con el sector.

En todo caso, las inquietudes, recomendación, sugerencias o aportes que consideren necesarios realizar tras la lectura de éste documento, deben ser remitidos al correo ldgonzalez@mintransporte.gov.co.

que, de cualquier manera, implique que la actividad transportadora se desarrolle por el propietario del vehículo y no por la empresa transportadora.

Parágrafo 2. *Los contratos de administración de flota y el de afiliación en los casos que proceda, no podrán celebrarse por término fijo. Los mismos siempre deberán estar pactados por término indefinido y la autorización de desvinculación o cambio de empresa configura una terminación del mismo sin lugar a ninguna pena, multa o indemnización para ninguna de las partes por dicha terminación.*

Parágrafo 3. *Para las empresas habilitadas en vigencia del Decreto 174 de 2001, el contrato de Administración de Flota será exigible a partir del 27 de febrero de 2017.”*

Artículo 22. Modifíquese el artículo 2.2.1.6.8.2 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así:

“Artículo 2.2.1.6.8.2. Responsabilidad de la empresa. *La empresa debidamente habilitada para prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial al firmar el contrato de administración de flota con los propietarios y locatarios de los vehículos debe:*

- 1. Ejercer el control permanente y efectivo de todos los vehículos que están incorporados en su capacidad transportadora.*
- 2. Prestar el servicio público de transporte y no celebrar o ejecutar acto alguno que de cualquiera manera implique, que el servicio es prestado por una persona diferente.*
- 3. Garantizar la utilización de los vehículos en su operación y facilitar los cambios de empresa cuando los contratos de transporte vigentes no resulten suficientes para mantener los mismos en el servicio formal de manera sostenible.*
- 4. Realizar la contratación laboral directa y la capacitación del personal de conductores, quienes estarán en la nómina de la empresa y por ende, deberá pagar directamente los salarios, prestaciones sociales y la seguridad social en lo que corresponda.*

Los artículos que a continuación se presentan, son preliminares y corresponden exclusivamente a un documento de trabajo no finalizado, pero que consideramos, por su grado de avance, que ya es una herramienta a partir del cual resulta posible iniciar los ejercicios conjuntos que nos lleven al texto definitivo de la reforma.

Por lo anterior, igualmente, no todos los comentarios y sugerencias elevadas por los interesados se verán reflejadas en el mismo, pues algunas de las realizadas, hemos encontrado que requieren mayor debate con el sector.

En todo caso, las inquietudes, recomendación, sugerencias o aportes que consideren necesarios realizar tras la lectura de éste documento, deben ser remitidos al correo ldgonzalez@mintransporte.gov.co.

Parágrafo. *Para las empresas habilitadas en vigencia del Decreto 174 de 2001, lo previsto en el presente artículo regirá a partir del 27 de febrero de 2017.”*

Artículo 23. Modifíquese el artículo 2.2.1.6.8.5 del Decreto 1079 de 2015 y adiciónese un nuevo parágrafo así:

“Artículo 2.2.1.6.8.5. Procedimiento. *El propietario del vehículo cuyo automotor por más de 60 días consecutivos haya sido dejado de utilizar en la operación de la empresa de transporte, podrá solicitar la desvinculación del vehículo junto con el cambio de empresa, para lo cual el Ministerio de Transporte se limitará a verificar que no han sido expedidos Formato Único de Extracto del Contrato - FUEC por el periodo informado y de corroborar la inexistencia del mismo en el tiempo indicado autorizará lo solicitado siempre que la empresa a la que se espera trasladar cuente con capacidad transportadora flotante disponible, procediendo si es el caso, a expedir la nueva tarjeta de operación vinculando el vehículo a la capacidad transportadora operacional de la empresa a la que se traslada.*

Parágrafo 1. *El mismo procedimiento será aplicado en caso de solicitud de desvinculación por parte de la empresa, sin que en dicho caso se requiera la presentación de la tarjeta de operación. En estos casos, la cancelación de la tarjeta de operación se deberá informar a los cuerpos de control operativo, a efectos de proceder con la correspondiente inmovilización, de conformidad con lo establecido en las normas que regulan la materia.*

Parágrafo 2. *La empresa tiene la obligación de mantener el vehículo dentro de su plan de rodamiento en las mismas condiciones de operación, hasta que se cancele la tarjeta de operación.”*

Artículo 24. Modifíquese el artículo 2.2.1.6.8.8 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así:

“Artículo 2.2.1.6.8.8. Cambio de empresa. *Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 2.2.1.6.8.5. del Decreto 1079 de 2015, El Ministerio de Transporte no autorizará la cancelación de la tarjeta de operación de un vehículo de una empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial por cambio de empresa, hasta tanto se garantice que será vinculado a otra empresa, lo cual se acreditará con la presentación del certificado de disponibilidad de capacidad transportadora y de la copia del contrato de administración de flota correspondiente de la otra empresa o mediante el agotamiento del procedimiento establecido en el artículo 2.2.1.6.7.3 de Decreto 1079 de 2015.*

El texto que a continuación se presenta, es preliminar y corresponde exclusivamente a un documento de trabajo no finalizado, pero que consideramos, por su grado de avance, que ya es una herramienta a partir del cual resulta posible iniciar los ejercicios conjuntos que nos lleven al articulado definitivo de la reforma.

Por lo anterior, igualmente, no todos los comentarios y sugerencias elevadas por los interesados se verán reflejadas en el mismo, pues algunas de las realizadas, hemos encontrado que requieren mayor debate con el sector.

En todo caso, las inquietudes, recomendación, sugerencias o aportes que consideren necesarios realizar tras la lectura de éste documento, deben ser remitidos al correo ldgonzalez@mintransporte.gov.co.

Artículo 25. Modifíquese el artículo 2.2.1.6.9.2 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así:

“Artículo 2.2.1.6.9.2. Expedición. El Ministerio de Transporte expedirá la tarjeta de operación únicamente a los vehículos legalmente administrados por las empresas debidamente habilitadas para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial”.

Artículo 26. Modifíquese el artículo 2.2.1.6.9.3 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así:

“Artículo 2.2.1.6.9.3. Vigencia de la tarjeta de operación. La tarjeta de operación se expedirá a solicitud de la empresa por el término máximo de dos (2) años, siempre y cuando esté vigente el contrato de prestación del servicio de transporte especial.

La Tarjeta de Operación podrá modificarse o cancelarse si cambian las condiciones exigidas a la empresa para la habilitación y fijación o incremento de su capacidad transportadora.

Las empresas deberán acreditar ante el Ministerio de Transporte todos los contratos y sus modificaciones, de tal forma que se permita un control de los mismos.”

Artículo 27. Modifíquese el artículo 2.2.1.6.9.5 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así:

“Artículo 2.2.1.6.9.5. Acreditación de requisitos para la expedición de la tarjeta de operación por primera vez. Las empresas deberán presentar, en un término no superior a seis (6) meses improrrogables, contados a partir de la ejecutoria de la resolución de habilitación, los siguientes documentos, para la obtención de la tarjeta de operación de la totalidad de la capacidad transportadora fijada.

- 1. Relación del equipo de transporte propio, con el cual prestará el servicio, con indicación de la clase, marca, placa, modelo, número del chasis, combustible, capacidad y demás especificaciones que permitan su identificación, de acuerdo con las normas vigentes.*
- 2. Certificación de la Empresa de Servicio de Transporte Especial en la cual se indique el Sistema de Monitorización Vehicular - SMV- que empleará. Además, el certificado de conformidad del proveedor del*

Los artículos que a continuación se presentan, son preliminares y corresponden exclusivamente a un documento de trabajo no finalizado, pero que consideramos, por su grado de avance, que ya es una herramienta a partir del cual resulta posible iniciar los ejercicios conjuntos que nos lleven al texto definitivo de la reforma.

Por lo anterior, igualmente, no todos los comentarios y sugerencias elevadas por los interesados se verán reflejadas en el mismo, pues algunas de las realizadas, hemos encontrado que requieren mayor debate con el sector.

En todo caso, las inquietudes, recomendación, sugerencias o aportes que consideren necesarios realizar tras la lectura de éste documento, deben ser remitidos al correo ldgonzalez@mintransporte.gov.co.

sistema con el cumplimiento de lo previsto en el presente Decreto y en la reglamentación que sobre la materia expida el Ministerio de Transporte, a través de Organismos de Certificación Acreditados ante el Subsistema Nacional de Calidad.

3. *Contrato por administración de flota de cada uno de los vehículos automotores de los socios y de terceros que garanticen las condiciones previstas en el presente Capítulo.*
4. *Certificación original expedida por la compañía de seguros en la que conste que los vehículos están amparados con las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual de la empresa solicitante.*
5. *Fotocopia de las licencias de tránsito de los vehículos.*
6. *Fotocopia de la póliza vigente del seguro obligatorio de accidentes de tránsito, SOAT, de cada vehículo.*
7. *Fotocopia del certificado de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes vigentes, en caso que aplique.*
8. *Presentar los estados financieros básicos y sus notas contables. En el Balance General, en el Activo, se debe evidenciar en la partida Equipos de Transporte, la cuantía invertida en la propiedad de los vehículos de la empresa, la cual debe corresponder como mínimo al diez por ciento (10%) de la capacidad transportadora fijada, de acuerdo con lo establecido en el artículo 18 del presente decreto.*
9. *Los soportes sobre la afiliación y pago de la seguridad social de los conductores.*
10. *Copia de cada uno de los contratos de prestación de servicios de transporte especial, en el que se determine el (los) vehículo (s) que será (n) destinado (s) a la prestación del servicio, suscrito y firmado entre el contratante y contratista.*
11. *Recibo de pago de los derechos correspondientes, debidamente registrados por la entidad recaudadora.*

Parágrafo 1. *El incumplimiento del plazo estipulado en el presente artículo para la obtención de la tarjeta de operación es condición resolutoria del acto administrativo que concede la habilitación.*

El texto que a continuación se presenta, es preliminar y corresponde exclusivamente a un documento de trabajo no finalizado, pero que consideramos, por su grado de avance, que ya es una herramienta a partir del cual resulta posible iniciar los ejercicios conjuntos que nos lleven al articulado definitivo de la reforma.

Por lo anterior, igualmente, no todos los comentarios y sugerencias elevadas por los interesados se verán reflejadas en el mismo, pues algunas de las realizadas, hemos encontrado que requieren mayor debate con el sector.

En todo caso, las inquietudes, recomendación, sugerencias o aportes que consideren necesarios realizar tras la lectura de éste documento, deben ser remitidos al correo ldgonzalez@mintransporte.gov.co.

Parágrafo 2. Los requisitos señalados en los numerales 4, 5, 6 y 7 serán validados a través del sistema RUNT, una vez entre en operación el Registro Nacional de Empresas de Transporte RNET. En consecuencia, solo será obligatorio presentarlos físicamente, a partir del 25 de febrero de 2015 y hasta cuando entre en operación tal registro en el sistema RUNT.

En todo caso, los requisitos que se encuentren registrados en el Sistema de Información, que para el efecto establezca el Ministerio de Transporte, serán válidos en dicho sistema.

Artículo 28. Modifíquese el artículo 2.2.1.6.9.11 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así:

“Artículo 2.2.1.6.9.11. Retención de documentos. Las autoridades de tránsito y transporte solo podrán retener la tarjeta de operación cuando detecten que la misma está vencida, adulterada o no repose en el RNET – una vez el mismo entre en operación –, debiendo remitirla a la autoridad de transporte que la expidió para efectos de iniciar la respectiva investigación. De la misma manera se procederá cuando, a través del uso de medios técnicos o tecnológicos, se pueda establecer que el vehículo no tiene tarjeta de operación o que está vencida, evento en el cual deberán inmovilizar el vehículo.

Si se establece que hay porte de un documento público presuntamente falso la autoridad en vía deberá además poner en conocimiento de las autoridades judiciales para lo de su competencia.

En ningún caso las empresas podrán retener la Tarjeta de Operación por pagos pendientes de los propietarios. En caso de incurrirse en esta práctica se originará la apertura de investigación por parte de la Superintendencia de Puertos y Transporte.”

Artículo 29. Modifíquese el numeral 1 del artículo 2.2.1.6.10.3 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así:

“... ”

1. Aspectos relativos a la organización en la prestación del transporte escolar.

Protección a los estudiantes. Con el fin de garantizar la protección de los estudiantes durante todo el recorrido en la prestación del servicio de transporte, los vehículos dedicados a este servicio deberán llevar un adulto acompañante, quien deberá tener experiencia o formación

Los artículos que a continuación se presentan, son preliminares y corresponden exclusivamente a un documento de trabajo no finalizado, pero que consideramos, por su grado de avance, que ya es una herramienta a partir del cual resulta posible iniciar los ejercicios conjuntos que nos lleven al texto definitivo de la reforma.

Por lo anterior, igualmente, no todos los comentarios y sugerencias elevadas por los interesados se verán reflejadas en el mismo, pues algunas de las realizadas, hemos encontrado que requieren mayor debate con el sector.

En todo caso, las inquietudes, recomendación, sugerencias o aportes que consideren necesarios realizar tras la lectura de éste documento, deben ser remitidos al correo ldgonzalez@mintransporte.gov.co.

relacionada, debidamente acreditada, en el funcionamiento de los mecanismos de seguridad del vehículo y de primeros auxilios.

No será necesario el adulto acompañante cuando se trate de educación superior.

El adulto acompañante se encargará del cuidado de los estudiantes durante su transporte y del ascenso y descenso del vehículo. Siempre que se transporten alumnos de centros de educación especial, el adulto acompañante debe contar con la cualificación laboral necesaria para la adecuada atención a este alumnado.

El adulto acompañante deberá ocupar la silla en las inmediaciones de la puerta y el transporte no se podrá realizar sin que éste se encuentre a bordo del vehículo.

Recorridos y paradas. Los recorridos y paradas del servicio del transporte escolar estarán sujetos a las establecidas previamente en el contrato de prestación del servicio.

La parada final deberá situarse en el interior del establecimiento educativo. Si no es posible se fijará de modo que las condiciones de acceso desde dicha parada al centro educativo resulten lo más seguras, situándose siempre a la derecha en el sentido de la marcha.

Cuando no resulte posible que la parada esté situada en el mismo lado de la vía en que se encuentra el establecimiento educativo, se impondrán señalizaciones temporales o se requerirá la presencia de los Agentes de la Policía. En todo caso, el alumno siempre deberá estar guiado por el adulto acompañante que está en representación de la empresa o del establecimiento educativo.

El ascenso y descenso de los estudiantes deberá realizarse por la puerta más cercana al adulto acompañante o al conductor en caso de estudiantes de educación superior.

Este deberá efectuarse bajo la vigilancia de una persona mayor de edad, quien deberá asegurarse que se efectúe de manera ordenada.”

Artículo 30. Modifíquese los numerales 6 y 11 del artículo 2.2.1.6.10.1.5 del Decreto 1079 de 2015, los cuales quedarán así:

“ ...

El texto que a continuación se presenta, es preliminar y corresponde exclusivamente a un documento de trabajo no finalizado, pero que consideramos, por su grado de avance, que ya es una herramienta a partir del cual resulta posible iniciar los ejercicios conjuntos que nos lleven al articulado definitivo de la reforma.

Por lo anterior, igualmente, no todos los comentarios y sugerencias elevadas por los interesados se verán reflejadas en el mismo, pues algunas de las realizadas, hemos encontrado que requieren mayor debate con el sector.

En todo caso, las inquietudes, recomendación, sugerencias o aportes que consideren necesarios realizar tras la lectura de éste documento, deben ser remitidos al correo ldgonzalez@mintransporte.gov.co.

6. *El conductor debe disponer de un sistema de comunicación bidireccional, el cual debe ser conocido por los padres de familia y el establecimiento educativo, el cual deberá cumplir con las condiciones que para el efecto determine el Ministerio de Transporte.*

...

11. *La parte posterior de la carrocería del vehículo deberá pintarse con franjas alternas de diez (10) centímetros de ancho en colores amarillo y negro, con inclinación de 45 grados y una altura mínima de 60 centímetros”.*

Adicionalmente, en la parte superior delantera y trasera de la carrocería, en caracteres destacados, de altura mínima de 10 centímetros, deberá llevar la leyenda “Escolar”.

Artículo 31. Adiciónese el siguiente párrafo al 2.2.1.6.12.2 del Decreto 1079 de 2015:

“Parágrafo. Una vez el Ministerio de Transporte implemente el Sistema de Información señalado en el presente capítulo, se deberá registrar en el mismo, la información exigida en este artículo, de acuerdo con los protocolos que para tal efecto señale el Ministerio de Transporte.”

Artículo 32. Modifíquese el artículo 2.2.1.6.12.8 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así:

“Artículo 2.2.1.6.12.8. Control del uso de sustancias psicoactivas. Las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial deberán practicar controles de uso de sustancias psicoactivas a todos los conductores de la empresa, al menos una vez al mes. La empresa realizará los controles directamente o a través de empresas que presten el servicio, haciendo uso de dispositivos y procedimientos homologados para ello.

Los resultados que arrojen los controles deberán ser registrados en el sistema de Información que para el efecto implemente el Ministerio de Transporte.

La Superintendencia de Puertos y Transporte con base en la información registrada en el sistema, adelantará los respectivos procesos

Los artículos que a continuación se presentan, son preliminares y corresponden exclusivamente a un documento de trabajo no finalizado, pero que consideramos, por su grado de avance, que ya es una herramienta a partir del cual resulta posible iniciar los ejercicios conjuntos que nos lleven al texto definitivo de la reforma.

Por lo anterior, igualmente, no todos los comentarios y sugerencias elevadas por los interesados se verán reflejadas en el mismo, pues algunas de las realizadas, hemos encontrado que requieren mayor debate con el sector.

En todo caso, las inquietudes, recomendación, sugerencias o aportes que consideren necesarios realizar tras la lectura de éste documento, deben ser remitidos al correo ldgonzalez@mintransporte.gov.co.

sancionatorios, sin perjuicio del proceso disciplinario interno correspondiente, con arreglo al reglamento de trabajo.”

Artículo 33. Adiciónese los siguientes párrafos al artículo 2.2.1.6.14.1 del Decreto 1079 de 2015:

“Parágrafo 1. Las empresas habilitadas en vigencia del Decreto 174 de 2001 que al 25 de febrero de 2017 demuestren en sus estados financieros poseer un patrimonio líquido no inferior al sesenta por ciento (60%) del que les correspondería tener de conformidad con lo dispuesto en el Decreto 1079 de 2015, podrán continuar operando y tendrán hasta el 25 de febrero del 2018 para acreditar el cumplimiento del requisito establecido en el numeral 33 del artículo 2.2.1.6.4.1. del Decreto 1079 de 2015.”

Artículo 34. Adiciónese un párrafo al artículo 2.2.1.6.14.4 del Decreto 1079 de 2015,

“Parágrafo. La inmovilización de los vehículos de que trata el artículo 2.2.1.6.2.3. del presente Decreto, para los vehículos que al 25 de febrero de 2015 se encontraban debidamente vinculados a una empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, será aplicable una vez se haya cumplido el término establecido en el presente artículo.

Las empresas de transporte terrestre automotor especial que al 25 de febrero de 2017, no acrediten el capital establecido en este párrafo, previo agotamiento del procedimiento establecido en el artículo 50 y siguientes de la Ley 336 de 1996 y en aplicación del literal “a” del artículo 48 ibídem les será cancelada su habilitación.

Parágrafo 2. Los vehículos vinculados a las empresas de transporte terrestre automotor especial que les haya sido cancelada por cualquier causa la habilitación para operar, por el solo hecho de la cancelación de la habilitación se entenderán desvinculados administrativamente de la misma y podrán vincularse al parque automotor de cualquier empresa habilitada en la modalidad”.

Artículo 35. Cambio de servicio. Los vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor especial clase automóvil, campero o camioneta de no más de 9 pasajeros incluido el conductor, podrán ser cambiados al servicio particular siempre que no hayan pasado más de tres (3) años desde su matrícula inicial y siempre que el año modelo no sea de una antigüedad superior a (4) años.

