



Entidad originadora:	<i>Ministerio de Transporte</i>
Fecha (dd/mm/aa):	
Proyecto de Decreto/Resolución:	<i>"Por el cual se modifica y adiciona el Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte"</i>

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

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

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

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

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

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

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

En relación con este último punto, la citada Ley indicó que la operación del transporte público estará bajo la regulación del Estado quien ejercerá los controles necesarios para su prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad. Igualmente, señaló que la regla general es su prestación por parte de particulares y que existirá un servicio básico accesible a todos los usuarios, así como un transporte de lujo, turístico y especial, que se permitirá de acuerdo con la normativa que regule la materia.

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



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

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

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

De esta manera, para satisfacer la demanda de usuarios que tienen una característica común y que requieren atención especial en la prestación del servicio de transporte, se estableció una reglamentación específica para atender sus necesidades particulares como por ejemplo, contar con un servicio de transporte sin sujeción a rutas ni horarios, condiciones superiores a las ofrecidas por el servicio básico, transporte expreso o adecuado a las características de los usuarios (turistas, estudiantes, empleados y que requieren servicios de salud), en condiciones de calidad, comodidad, accesibilidad y seguridad.

Por consiguiente, se creó la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor especial, la cual actualmente se encuentra reglamentada en el Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, modificado por el Decreto 431 de 2017. Allí se establecen las condiciones generales para la prestación de esta modalidad de transporte, con el objetivo de garantizar la prestación del servicio de manera eficiente, segura, oportuna y económica, mediante el establecimiento de una serie de requisitos de habilitación, condicionamientos para la contratación del servicio, requerimientos de los equipos, entre otros, y de conformidad con los principios rectores del servicio público de transporte como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada.

Ahora bien, ante el vertiginoso escalamiento del brote del Coronavirus COVID-19, hasta configurar una pandemia que representa actualmente una amenaza global a la salud pública, con afectaciones al sistema económico de magnitudes impredecibles e incalculables, específicamente, la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial en Colombia ha sufrido altos impactos económicos, razón por la cual deben adoptarse medidas que permitan su recuperación económica, y al tiempo, renovación de la flota con la cual prestan el servicio.

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

En ese orden de ideas, las problemáticas evidenciadas en la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor requieren la intervención del Estado, en este caso del Gobierno nacional, pues se



determinó que existen aspectos esenciales en esa materia que deben ser ajustados mediante la expedición de este Decreto, de tal manera que propendan por una reactivación de esta modalidad de transporte. A continuación, se relacionan las medidas generadas para esos efectos:

En primer lugar, se tiene como medida principal el establecimiento de herramientas favorables, en el marco de la reglamentación vigente, para los actores de esta modalidad que sufrieron un fuerte impacto económico a raíz de la pandemia originada por el Coronavirus COVID-19.

Es por esto que para la expedición del Decreto y como razones de oportunidad y conveniencia, se tuvieron en cuenta algunas de las propuestas formuladas por los actores de esta modalidad en las citadas mesas de trabajo, con el propósito de adaptar la reglamentación a sus necesidades y a la realidad de las dinámicas de funcionamiento y operación de este servicio público de transporte. Igualmente, se pretende fomentar la libre competencia, el desarrollo de la iniciativa privada en el sector y, especialmente, la reactivación económica de los actores de la modalidad que se vieron mayormente afectados con ocasión de la crisis generada por la pandemia del Coronavirus COVID-19.

De acuerdo con lo anterior, se hace necesario generar acciones para otorgar alivios a los actores de la modalidad y condiciones de reactivación del servicio después de la pandemia. Así, con la finalidad de visibilizar la conveniencia, oportunidad y alcance de la expedición de este Decreto, a continuación, se hará referencia a las principales medidas adoptadas en el mismo que en términos generales propenden por la recuperación económica de la modalidad y la reactivación del servicio:

A. Ampliación del término de tiempo de uso por tres (3) años adicionales para vehículos matriculados con anterioridad a la declaratoria de emergencia sanitaria por el Ministerio de Salud y Protección Social como consecuencia de la pandemia ocasionada por el Coronavirus COVID-19. El mencionado término adicional tuvo en cuenta el cese, durante un lapso prolongado, de la actividad de transporte, y de otro, que los efectos adversos de la pandemia aún son latentes y que el proceso de reactivación económica aún continúa; lo anterior, si se tiene en cuenta que los vehículos de la modalidad no han sido utilizados en su máxima capacidad en atención al retorno lento a la normalidad de diferentes sectores de la economía de los cuales depende directamente el transporte especial, como son los sectores educativo, turismo y empresarial.

Igualmente, las referidas situaciones implican que los vehículos no han operado ni operarán al menos en un tiempo razonable en condiciones típicas, lo cual a su vez deriva en un menor desgaste para los mismos y la reducción del riesgo de seguridad con la concesión de ese plazo adicional.

Por otra parte, se redefinió el momento a partir del cual se contabiliza el tiempo de uso de los vehículos de la modalidad, con el fin de generar un mayor beneficio a sus propietarios, de esta manera, ahora será contado a partir del 31 de diciembre del año modelo del vehículo.

B. Establecimiento de nuevos aspectos en los contratos de transporte especial para estudiantes y para usuarios del servicio de salud, con la finalidad de ampliar el rango de oportunidades en la prestación del servicio para los actores y el acceso a los usuarios, en atención a la naturaleza de esta modalidad, como una medida de reactivación económica y de generación de nuevas formas de demanda para los prestadores del servicio.

C. Ampliación del marco de acción de las empresas de transporte especial en materia de convenios de colaboración empresarial, a través del incremento del porcentaje de vehículos que pueden ser objeto de estos, e inclusión de la posibilidad de celebrar contrato de transporte especial con el representante



de un grupo de estudiantes universitarios mayores de edad y con personas naturales que requieran atender un servicio de salud.

- D. Establecimiento de un término perentorio para que las empresas nuevas, entendidas como aquellas que se habilitan por primera vez en la modalidad de transporte especial, soliciten la fijación de la capacidad transportadora; lo anterior, con el propósito de generar mayor seriedad en la modalidad y un equilibrio entre los actores de la misma que les permita maximizar sus beneficios, lo cual se requiere con mayor apremio ante el impacto económico derivado de la pandemia del Coronavirus COVID-19.
- E. Plazo adicional de dieciocho (18) meses para las empresas habilitadas que durante el término que dure cualquier emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, se les venza el término para la implementación y obtención de los certificados en el Sistema de Gestión de Calidad (NTC-ISO-9001 o la norma técnica que la modifique, adicione o sustituya) y Sistema de Gestión de Seguridad y Salud Ocupacional (NTC-OHSAS-45001 o la norma técnica que la modifique, adicione o sustituya).
- F. Disposición de formas alternas de acreditación del porcentaje mínimo de conformación del parque automotor por parte de las empresas como son, el leasing financiero u operativo, con el objetivo de flexibilizar la materia, de acuerdo con las dinámicas del mercado, y facilitar la continuidad en la prestación del servicio. Esto implicó el ajuste de algunas disposiciones del capítulo que reglamenta la modalidad de transporte especial en el vigente Decreto 1079 de 2015, de tal manera que se diera claridad acerca de la posibilidad de aplicar y acreditar esas formas alternas de propiedad.
- G. Inclusión del cumplimiento del tiempo de uso como causal de desvinculación en vigencia del contrato del vehículo a solicitud de la empresa, como medida de reactivación necesaria para que las empresas puedan tener en su flota vehículos en buen estado y que cumplan con los requerimientos de la normativa vigente y así maximizar su capacidad operativa de manera formal.
- H. Eliminación de la restricción de tipologías de vehículos que pueden realizar el cambio de la modalidad al servicio público de transporte terrestre automotor mixto, así como la disposición de un término máximo para que los vehículos puedan efectuar ese cambio, con el propósito de generar alternativas económicas de recuperación de inversión a los actores de la modalidad y las condiciones de calidad y seguridad en la prestación del servicio.
- I. Inclusión de una disposición transitoria que permite que para la renovación de las tarjetas de operación cuya vigencia expire durante cualquier emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19 no será necesaria la presentación de la copia de los contratos de prestación de servicios de transporte especial que se ejecutarán. Esto en la medida en que la pandemia disminuyó la suscripción de contratos de mediano a largo plazo (escolar y empresarial) y que actualmente el enfoque de las empresas está en contratos de corto plazo que requieren agilidad para ser suscritos, por lo que se requiere de la reducción de tiempos en la expedición de las tarjetas de operación y así aumentar el flujo de caja de las empresas.
- J. Ajuste del artículo referente al deber de desintegración obligatoria cuando los vehículos hayan cumplido el tiempo de uso, en la medida en que resulta necesario para evitar que una vez cumplido el tiempo de uso los vehículos sigan operando en la modalidad de manera informal.

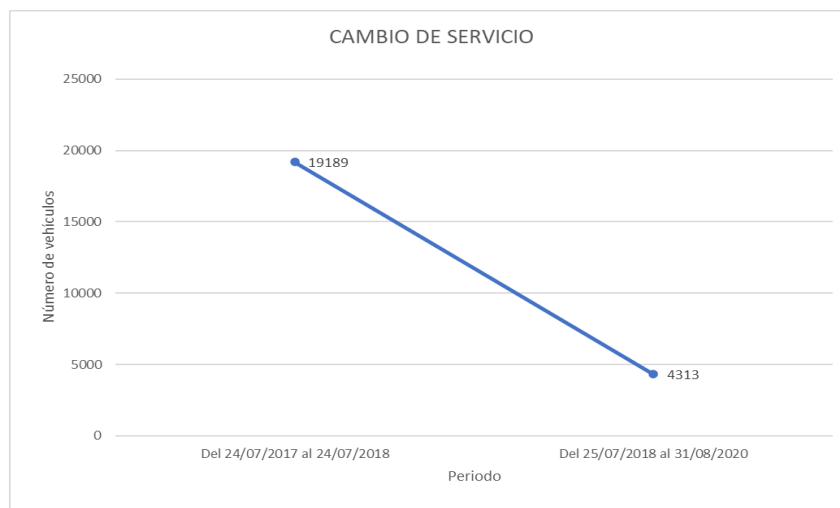


K. Redefinición de la figura de cambio de servicio, la cual ayudará a generar alivio económico para los propietarios de vehículos de la modalidad que podrán comercializarlos y retirarse del negocio sin afectar en mayor medida su patrimonio.

Para tal efecto, se tiene que con la última medida de cambio de servicio vigente señalada en el artículo 2.2.1.6.15.4 del Decreto 1079 de 2015 se establece una regla general para este procedimiento dirigida a los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial clase automóvil, campero o camioneta de no más de nueve pasajeros, incluido el conductor, siempre que el año modelo no sea de una antigüedad superior a cinco años.

A su vez en el párrafo transitorio del mismo artículo modificado por el Decreto 1305 de 2017, se permitió como medida excepcional que por el término de 1 año los vehículos de las mismas características sin importar el año modelo, ni el año de su matrícula pudieran hacer cambio de servicio de público a particular. La vigencia de esta medida inició el día 24 de julio de 2017.

De acuerdo con lo anterior, revisadas las cifras de vehículos que realizaron el cambio de servicio público a particular suministradas por el RUNT, entre el 24 de julio de 2017 y el 24 de julio de 2018, 19.189 vehículos adelantaron este trámite, mientras que entre el 25 de julio hasta el 31 de agosto de 2020 solo 4.313 vehículos realizaron el cambio, presentándose una disminución del 77.5%.



Fuente: Elaboración propia con base en cifras del RUNT

De lo anterior, se puede reflejar un alto volumen de cambios de servicios realizados entre el 24 de julio de 2017 y el 24 de julio de 2018, período en el cual se encontraba la vigente la transición para vehículos cuya antigüedad superara los 5 años de edad o de matrícula.

Lo anterior, se debe a que la demanda para los modelos de más de 5 años disminuye considerablemente, en la medida en que tienen más tiempo de uso, y gran parte de los usuarios al momento de contratar este servicio exigen vehículos de modelos más recientes. Esto nos lleva a replantear la medida enfocándola para vehículos con una antigüedad superior a 5 años, donde tiene

² Fecha de expedición y entrada en vigencia de la reglamentación del procedimiento de cambio de servicio para la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial contenido en la Resolución 2661 de 2017 “por la cual se modifican los artículos 4°, 8° y 12 y se adiciona un Capítulo a la Resolución 12379 de 2012, modificada por las Resoluciones 5748 de 2016, 2501 de 2015, 3798 y 3405 de 2013.”



un impacto favorable para la modalidad, generando una opción para los propietarios que deseen renovar su parque automotor o que deseen retirarse del servicio.

Vale la pena resaltar que esta medida además permite generar un equilibrio entre los vehículos que ingresan nuevos a la modalidad y los que se retiran por cambio de servicio para evitar la sobreoferta en la prestación del servicio, renovando el parque automotor y la edad de los equipos.

Por último, se destaca que también se incluyó un párrafo transitorio que permite el cambio al servicio particular, sin importar el tiempo de permanencia en la modalidad, durante un año contado a partir de su reglamentación, a los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial clase automóvil, campero o camioneta de no más de (9) nueve pasajeros, incluido el conductor. Adicionalmente, se indicó que el cambio de servicio realizado en aplicación de esta disposición no implicará al ajuste de la capacidad transportadora, esto como una medida de apoyo a las diferentes empresas quienes no han podido asegurar contratos para sus afiliados y vinculados ante los impactos generados por la pandemia del Coronavirus COVID-19.

L. Supresión de la obligatoriedad de cumplir con la norma técnica sectorial NTS AV - 009 "Calidad en la prestación del servicio de transporte turístico terrestre automotor." Esto como una medida de alivio económico para las empresas de la modalidad, a través de la eliminación de requisitos innecesarios.

M. Posibilidad de ingreso de tipologías vehiculares restringidas³, con el objeto de dotar de herramientas a los actores para renovar el parque automotor y asegurar la prestación del servicio en condiciones de calidad, seguridad y comodidad.

Con todo, la expedición de este Decreto pretende generar herramientas que atiendan a la realidad de esta modalidad, con ocasión de los efectos adversos derivados de la pandemia del Coronavirus COVID-19, de tal manera que maximicen los beneficios y las oportunidades de reactivación económica de todos sus actores.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 3 y el numeral 8 del artículo 8 de la Ley 1437 de 2011 y el artículo 2.1.2.1.14. del Decreto 1081 de 2015 "Por medio del cual se expide el Decreto Reglamentario Único del Sector Presidencia de la República", el presente Decreto fue publicado en el sitio web del Ministerio de Transporte durante el período comprendido entre el xx de xx de xx y el xx de xx de xx, con el fin de recibir opiniones, sugerencias o propuestas alternativas por parte de los ciudadanos y grupos de interés.

2. AMBITO DE APLICACIÓN Y SUJETOS A QUIENES VA DIRIGIDO

El Decreto reglamenta la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial el cual tiene un radio de acción en todo el territorio nacional.

³ El Decreto 1079 de 2015, en su artículo 2.2.1.6.14.5 establece la prohibición de ingreso de vehículos clase automóvil, campero, camioneta y microbús, destinados a la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, por un período de un (1) año o hasta tanto el Ministerio de Transporte adelante un estudio de oferta y demanda que determine las necesidades de incremento de esta clase de vehículos.



Este Decreto va dirigido a todas las empresas interesadas y habilitadas para la prestación de esta modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor y a los propietarios, conductores y usuarios de la misma.

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

3. VIABILIDAD JURÍDICA

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

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

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

A su vez, el numeral 2 del artículo 3 de la misma ley, establece que existirá un servicio básico de transporte accesible a todos los usuarios y que se permitirán de acuerdo con la regulación o normatividad el transporte de lujo, turísticos y especiales, que no compitan deslealmente con el sistema básico.

Además, el numeral 6 del artículo 3 de la citada ley, determina que el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte o sus organismos adscritos reglamentará las condiciones de carácter técnico u operativo para la prestación del servicio.

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

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

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



A su turno, el artículo 11 de la Ley 336 de 1996 indica que las empresas interesadas en prestar el servicio público de transporte deberán solicitar y obtener habilitación para operar, así mismo, señala que esta se entiende como la autorización expedida por la autoridad competente en cada modo de transporte para prestar el servicio y, de igual manera, indica que el Gobierno nacional fijará las condiciones en materia de organización y capacidad económica y técnica, así como los requisitos para su otorgamiento.

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

3.2. Vigencia de la ley o norma reglamentada o desarrollada

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

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

El proyecto de Decreto modifica los artículos 2.2.1.6.2.2., 2.2.1.6.3.2., el párrafo 3° del artículo 2.2.1.6.3.4., los artículos 2.2.1.6.3.7., 2.2.1.6.7.1., 2.2.1.6.7.2., el numeral 3 del artículo 2.2.1.6.7.3. y los artículos 2.2.1.6.8.9., 2.2.1.6.14.3., 2.2.1.6.14.4. y 2.2.1.6.15.4.; adiciona un párrafo transitorio al artículo 2.2.1.6.4.1., el numeral 3 al literal b) del artículo 2.2.1.6.8.5., un párrafo transitorio al artículo 2.2.1.6.9.2. y un párrafo al artículo 2.2.1.6.9.5., y deroga los artículos 2.2.1.6.11.5. y 2.2.1.6.14.5. del Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte.

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

Resulta importante destacar que el Consejo de Estado ha señalado que no puede considerarse que el otorgamiento de licencias para operar el servicio público de transporte genere derechos adquiridos a favor de los operadores del mismo, pues se trata de derechos temporales que se encuentran sujetos a modificaciones derivadas de la regulación legal y reglamentaria las cuales propenden por los derechos e intereses de la comunidad de acuerdo con los principios fundantes y fines esenciales del Estado.⁴

Por su parte, la Honorable Corte Constitucional ha explicado que el transporte es una actividad en la que resulta comprometido el interés general, por lo que el derecho otorgado es precario y temporal y, por tanto, puede resultar afectado en cuanto a su ejecución, o bien por determinaciones de la administración dirigidas a la optimización del servicio, o bien por normas posteriores de carácter legal o reglamentario, también dictadas por motivos de utilidad pública o de interés general.

Por tanto, al encontrarse comprometidos derechos constitucionales fundamentales como la vida y la integridad personal de los usuarios y, en general, el interés público, la autorización inicial de los organismos estatales de control no puede ser inmodificable y el Estado se encuentra más que facultado, obligado a actualizar, cuando las circunstancias así lo exijan, las condiciones de operación del servicio⁵.

⁴ Consejo de Estado. Sala Plena de lo Contencioso Administrativo. Sección Primera. Sentencia del 14 de mayo de 2015. Expediente 00044-2008. C.P. Marco Antonio Velilla Moreno.

⁵ Corte Constitucional. Demanda de inconstitucionalidad contra el artículo 11 (parcial) de la Ley 336 de 1996. Sentencia C-043 de 1998. Expediente D-1754. M.P. Dr. Vladimiro Naranjo Mesa



3.5 Circunstancias jurídicas adicionales

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

4. IMPACTO ECONÓMICO

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

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

5. VIABILIDAD O DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL

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

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

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

7. ESTUDIOS TÉCNICOS QUE SUSTENTEN EL PROYECTO NORMATIVO

Para sustentar la medida de extensión de tiempo de uso se elaboró estudio técnico basado en experiencias internacionales, donde se utilizó esta figura como medida para mitigar los menores ingresos y mayores costos de explotación que la emergencia sanitaria generó en los prestadores del servicio de transporte.

ANEXOS:

Certificación de cumplimiento de requisitos de consulta, publicidad y de incorporación en la agenda regulatoria <i>(Firmada por el servidor público competente –entidad originadora)</i>	X
Concepto(s) de Ministerio de Comercio, Industria y Turismo <i>(Cuando se trate de un proyecto de reglamento técnico o de procedimientos de evaluación de conformidad)</i>	
Informe de observaciones y respuestas <i>(Análisis del informe con la evaluación de las observaciones de los ciudadanos y grupos de interés sobre el proyecto normativo)</i>	X



El futuro
es de todos

Gobierno
de Colombia

FORMATO MEMORIA JUSTIFICATIVA

Concepto de Abogacía de la Competencia de la Superintendencia de Industria y Comercio <i>(Cuando los proyectos normativos tengan incidencia en la libre competencia de los mercados)</i>	X
Concepto de aprobación nuevos trámites del Departamento Administrativo de la Función Pública <i>(Cuando el proyecto normativo adopte o modifique un trámite)</i>	X
Otro <i>(Cualquier otro aspecto que la entidad originadora de la norma considere relevante o de importancia)</i>	X

Aprobó:

MARÍA DEL ROSARIO OVIEDO ROJAS
Viceministra de Transporte (E)

PABLO AUGUSTO ALFONSO CARRILLO
Jefe de la Oficina Asesora Jurídica
Ministerio de Transporte

Revisó: María del Pilar Uribe Pontón - Coordinadora Grupo de Regulación.
Proyectó: Angélica María Yance Díaz - Abogada Grupo de Regulación.
Angie Marcela Rincón Jiménez - Abogada Viceministerio de Transporte.