



Libertad y Orden

**Ministerio de Transporte**  
República de Colombia

Bogotá,

MT- 1350 – 2- 12387 del 06 de marzo de 2008

Doctora:

**GINNA PAOLA TORRES PARDO**

Gerente Terminal de Transportes de Villavicencio

Carrera 1ª A No 15 – 02

Villavicencio

Asunto: Transporte

Libertad de Horarios

Respetado señor Gerente:

De manera atenta me permito dar respuesta a la solicitud radicada bajo el número 6953 del 6 de Febrero de 2008, en la que solicita información acerca de la libertad de horarios decretada mediante la Resolución No 7811 de Septiembre 20 de 2001. Esta asesoría Jurídica, de conformidad con lo preceptuado en el artículo 25 del Código Contencioso Administrativo, considera lo siguiente:

Para sus preguntas numeradas 1 y 2 , la Resolución No 7811 "*Por medio de la cual se establece la libertad de horarios para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera*", no ha sido derogada o modificada por una norma posterior y por tanto su aplicación por ser optativa, puede darse en todo el territorio nacional, salvo las excepciones que expresamente haya señalado el Ministerio para circunstancias particulares, por lo tanto, las empresas pueden realizar despachos indistintamente de los horarios autorizados, siempre y cuando no suspendan los servicios legalmente autorizados en otras rutas.

Para sus preguntas enumeradas 3 y 4, debe tenerse en cuenta que en la actualidad la norma que regula las conductas de competencia desleal es la Ley 155 de 1959, el Decreto 2153 de 1992 y ley 256 de 1996, "*Por la cual se dictan normas sobre competencia desleal*", en la que se establece una cláusula general de competencia desleal, en virtud de la cual se considera que, constituye competencia desleal, todo acto o hecho que se realice en el mercado con fines concurrenciales, cuando resulte contrario a las sanas costumbres mercantiles, al principio de la buena fe comercial, o bien cuando esté encaminado a afectar o afecte la libertad de decisión del comprador o consumidor, o el funcionamiento concurrencial del mercado.

*GINNA PAOLA TORRES PARDO*

Así mismo, en los artículos 8 a 19 de la misma ley, se tipifican como actos constitutivos de competencia desleal, las conductas más comunes como son: desviación de la clientela, desorganización de la empresa, actos de confusión, actos de engaño, actos de descrédito, actos de comparación, actos de imitación, explotación de reputación ajena, violación de secretos, inducción a la ruptura contractual, violación de normas y pactos desleales de exclusividad.

De conformidad con el artículo sexto de la resolución en comentario, la competencia para la inspección e imposición de sanciones en materia de Transporte corresponde a la Superintendencia de Transporte.

En cuanto a su pregunta número 5, la norma no establece un número de despachos limitada en desarrollo de la libertad de horarios, el límite se establece cuando la empresa pueda dejar de prestar los servicios autorizados en otras rutas.

Respecto a las consecuencias de la suspensión de servicios en otras rutas, procede la aplicación del artículo 44 del Decreto 171 de 2001, que define el "abandono de rutas", como la disminución injustificada del servicio autorizado en más de un 50% o cuando la empresa no inicia la prestación del servicio, una vez se encuentre ejecutoriado el acto que adjudico la ruta, cuando se compruebe que una empresa abandonó una ruta autorizada durante 30 días consecutivos, en este caso el Ministerio de Transporte revocará el permiso, reducirá la capacidad transportadora autorizada y procederá a la apertura de la licitación pública correspondiente, previa investigación de la conducta por parte de la Superintendencia de Puertos y Transportes.

Para su pregunta número 7, no existe dentro del Decreto 3366 de 2003, "Por el cual se establece el régimen por infracciones a las normas de Transporte Público Terrestre Automotor y se determinan unos procedimientos", la tipificación de la conducta descrita por usted, como tampoco reglamentación acerca de la ubicación de los avisos de las empresas de transporte en las taquillas de despacho.

Con respecto a la obligaciones de los terminales de transporte, derivadas de la libertad de horarios, cabe destacar que las obligaciones de los terminales de transporte están taxativamente señaladas en el artículo 13 del Decreto 2762 del 2001, "por el cual se reglamenta la creación, habilitación, homologación y operación de los terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera" y el artículo 17 y siguientes de la misma norma, determina las sanciones por incumplimiento de sus obligaciones así como el procedimiento aplicable.

Para dar respuesta a sus preguntas 9, 10, 11, 12, es necesario señalar que el Ministerio de Transporte fijó las tasas de uso que deben cobrar las Terminales de

*GINNA PAOLA TORRES PARDO*

Transporte mediante Resoluciones Nos. 2222, 4222 y 06398 de 2002, las cuales se encuentran vigentes y de obligatorio cumplimiento tanto para los terminales del País homologadas o habilitados, como para las empresas de transporte.

De conformidad con las resoluciones enunciadas, se debe cobrar la tasa de uso a las empresas de transporte intermunicipal de pasajeros por los despachos efectivamente realizados, expedir el correspondiente comprobante de pago al momento del despacho del automotor y depositar diaria e íntegramente en la cuenta que para el efecto se establezca, los valores destinados al desarrollo de los Programas de Seguridad, los cuales manejará de manera coordinada y organizada con las empresas de transporte intermunicipal de pasajeros, usuarias de la terminal o a través de sus agremiaciones, por lo tanto no es facultativo el cobro de la tasa de uso, ni su valor depende del número de pasajeros despachados, pues están determinados en las resoluciones aludidas y corresponden a cada uno de los despachos realizados.

En lo concerniente a establecer un límite para la venta de tasas de uso, teniendo en cuenta que no existe límite de despachos en virtud a la libertad de horarios, tampoco puede establecerse límite para la venta de tasas de uso.

Para determinar si existe otro documento distinto a la planilla de despacho que pueda ser utilizado para el pago de la tasa de uso, debe resaltarse la obligación de las empresas de expedir planilla de despacho, y el objeto de la tasa de uso, que efectivamente es el cobro del uso del terminal, que además es proporcional a los despachos realizados y las rutas servidas en cada despacho, por tanto siendo la planilla de despacho el documento idóneo para probar el despacho por parte de la empresa, es recomendable limitarse al cobro de la tasa de uso a los vehículos efectivamente despachados mediante su correspondiente planilla.

Finalmente cuando la citada resolución en su artículo quinto, conmina a la terminales de transporte a brindar la colaboración necesaria para la aplicación de la libertad de horarios, se refiere a realizar los esfuerzos necesarios para el cumplimiento de sus obligaciones, aún cuando la libertad de horarios exija un aumento considerable en el nivel y calidad y cantidad de los servicios.

Cordialmente:

**ANTONIO JOSE SERRANO MARTINEZ**

Jefe Oficina Asesora Jurídica