

DECRETO 91 DE 1998

(enero 13)

por el cual se establecen normas para la habilitación y la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor.

Nota 1: Derogado por el [Decreto 175 de 2001](#), artículo 58, por el [Decreto 1558 de 1998](#), artículo 88, por el [Decreto 1557 de 1998](#), artículo 86, por el [Decreto 1554 de 1998](#), artículo 58 y por el [Decreto 1553 de 1998](#), artículo 79.

Nota 2: El [Decreto 1556 de 1998](#), artículo 83 lo dejo sin vigencia.

Nota 3: Modificado parcialmente por el [Decreto 1364 de 1998](#).

Nota 4: Adicionado por el [Decreto 388 de 1998](#).

El Presidente de la República de Colombia, en uso de sus facultades constitucionales y legales, en especial de las que le confiere el numeral 11 del artículo [189](#) de la Constitución Política de Colombia, y el artículo 89 de la [Ley 336 de 1996](#),

DECRETA:

TITULO I

CONSIDERACIONES PARA LA HABILITACION

CAPITULO I

Ambito de aplicación, definiciones y clasificaciones

Artículo 1º. Las disposiciones contenidas en el presente decreto se aplicarán integralmente al modo de transporte terrestre automotor conforme a la [Ley 336 de 1996](#).

Artículo 2º. Según el artículo 6º de la [Ley 336 de 1996](#), por actividad transportadora se entiende un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un

lugar a otro, utilizando uno o varios modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes.

Artículo 3°. La actividad transportadora terrestre automotor se clasifica:

a) Según su modalidad:

1. Pasajeros. Es el traslado de personas al lugar o sitio convenido.
2. Carga. Es el traslado de cosas al lugar o sitio convenido.
3. Mixto. Es el traslado simultáneo de personas y cosas al lugar o sitio convenido.
4. Masivo. Es aquel que se presta a través de una combinación organizada de infraestructura y equipos, en un sistema que cubre un alto volumen de pasajeros y da respuesta a un porcentaje significativo de necesidades de movilización;

b) Según el radio de acción:

1. Internacional. Es el que se presta entre Colombia y otros países de acuerdo con tratados, convenios, acuerdos y decisiones bilaterales o multilaterales.
2. Fronterizo. Es el que se presta dentro de aquellas zonas que han sido delimitadas como fronterizas por las autoridades de cada país, conforme a los acuerdos, convenios, tratados y decisiones bilaterales o multilaterales.
3. Nacional. Es el que se presta entre municipios dentro del territorio de la República de Colombia.
4. Distrital o municipal. Es el que se presta dentro de la jurisdicción de un distrito o municipio, pudiéndose incluir el servicio directo a centros hospitalarios o educativos, centros de abastos, terminales, aeropuertos y zonas francas localizados en municipios vecinos o contiguos;

c) Según la forma de contratación:

1. Individual. Si se contrata con una sola persona para utilizar el servicio de un vehículo en uno o más recorridos, observando la trayectoria señalada por el usuario, dentro de una zona determinada.
2. Colectivo. Es el que se presta con base en un contrato celebrado por separado entre la empresa y cada uno de los usuarios, para recorrer total o parcialmente una o más rutas, en horarios autorizados.

3. Especial. Es el que se presta con base en un contrato celebrado entre empresas u operadores legalmente habilitados y grupos específicos de usuarios tales como: escolares, asalariados, de turismo y ocasionales, bajo las condiciones acordadas por las partes;

d) Según la forma de prestación del servicio:

1. Regular. Cuando la autoridad competente le define previamente a la empresa habilitada las condiciones de ejecución del transporte con base en determinadas rutas, horarios o áreas de operación.

2 Especial. Cuando la autoridad competente autoriza a la empresa habilitada la prestación del servicio para el transporte de grupos específicos de usuarios, tales como escolar, de asalariados y de turismo defiriendo las condiciones de ejecución del mismo a lo que se acuerde con quien lo contrate.

3. Ocasional. Cuando el Ministerio de Transporte autoriza excepcionalmente a un vehículo taxi o campero, de una empresa distrital o municipal de servicios regulares, la ejecución de un transporte a un municipio contiguo;

e) Según el nivel de servicio:

1. Básico. Aquél que garantiza regular y continuamente una cobertura mínima de movilización de acuerdo con la demanda existente, en términos de servicio y costo, que lo hagan accesible a todos los usuarios, en cuyo caso la tarifa será regulada por la autoridad competente.

2. Superior. Aquél que se autoriza para ser prestado bajo el cumplimiento permanente de específicas condiciones de comodidad, tales como las relacionadas con las características de los equipos, atención al usuario, recorrido y las demás que se consideren determinantes para este nivel, todo lo cual debe generar un régimen tarifario especial, que en ningún caso podrá ser igual o inferior al del servicio básico.

La autoridad competente podrá clasificar el servicio superior en otros niveles, teniendo en cuenta adicionales especificaciones sobre capacidad, disponibilidad y comodidad de los equipos.

CAPITULO II

Disposiciones generales

Artículo 4º. Con base en lo establecido por el artículo 11 de la [Ley 336 de 1996](#), la habilitación es la autorización que expide la autoridad competente de transporte terrestre automotor, para que el operador o empresa pueda prestar el servicio público de transporte, de acuerdo con las condiciones señaladas en la ley, en este decreto y en el Acto Administrativo que la conceda.

Artículo 5º. La habilitación para prestar el servicio público de transporte terrestre automotor, se expedirá por las siguientes autoridades:

a) Por el Ministerio de Transporte-Dirección General de Transporte y Tránsito Terrestre Automotor, de acuerdo con la distribución interna de competencias sobre el particular, cuando la actividad transportadora se desarrolle en el radio de acción nacional. El servicio de transporte público fronterizo e internacional se regirá por lo establecido en el artículo 54 de la [Ley 336 de 1996](#);

b) Por los alcaldes o por los organismos de transporte en los que aquellos deleguen tal atribución, cuando la actividad transportadora se desarrolle en los radios de acción distrital o municipal.

Artículo 6º. La solicitud de habilitación para el funcionamiento de empresas nuevas de transporte terrestre automotor deberá reunir las condiciones que más adelante se señalan y la misma se tramitará de acuerdo con las necesidades de servicio que identifique la autoridad competente.

En el caso de las empresas nuevas, el interesado deberá acreditar el cumplimiento de los requisitos exigidos para la habilitación y prestación del servicio, dentro de los tres meses siguientes a la autorización del mismo.

Parágrafo. Para los efectos pertinentes entiéndese por empresas nuevas aquellas cuya solicitud de habilitación para entrar a prestar el servicio por primera vez, se presenta con posterioridad a la promulgación del presente decreto.

CAPITULO III

De la habilitación

SECCION I

Empresas nuevas de servicio regular

Artículo 7º. Además de las condiciones para la prestación del servicio, la habilitación de los operadores o empresas de transporte terrestre automotor de pasajeros, mixto y carga, estará sujeta al cumplimiento de los requisitos establecidos en los artículos siguientes, teniendo en cuenta los factores estipulados en el artículo 11 de la [Ley 336 de 1996](#).

Artículo 8º. Condiciones en materia de organización. El operador o empresa deberá tener una estructura sólida, dinámica y competitiva, orientada a optimizar la calidad de los servicios ofrecidos al usuario.

Para los efectos aquí previstos, la empresa, a través del representante legal, deberá adjuntar los siguientes documentos:

1. Certificado de existencia y representación legal de la empresa y de las sucursales o agencias, según el caso, expedido por autoridad competente, con una anterioridad no superior a treinta (30) días calendario. Si se trata de empresa constituida por persona natural, certificado de registro de la calidad de comerciante y de los libros y documentos respecto de los cuales se les exija esta formalidad.

2. Título de propiedad o contrato de tenencia de los inmuebles en donde funcionará la empresa, las sucursales o agencias.

3. Certificación firmada por el representante legal y el revisor fiscal mediante la cual se establezca la existencia de los contratos de trabajo de conductores asalariados y el cumplimiento de las normas de vinculación de los trabajadores al sistema de seguridad social integral.

Para las empresas que no están obligadas a contar con revisor fiscal, bastará la certificación suscrita por el representante legal.

Para el caso del transporte individual de pasajeros en vehículos taxi, las empresas tendrán la obligación de implantar sistemas de control periódico sobre la actividad de los conductores en relación con la utilización de los vehículos.

4. Descripción del programa de salud ocupacional que implantará la empresa para asistir a sus empleados y operarios.

5. Descripción y diseño de los distintivos de la empresa.

En todo caso, deberá mantener en sus archivos para verificación, la siguiente documentación:

a) Reglamento de funcionamiento;

b) Manual de funciones y métodos de selección del personal;

c) Reglamentos de trabajo e higiene y seguridad social, actualizados y aprobados por la autoridad competente.

Artículo 9º. Condiciones de carácter técnico. El operador o empresa deberá tener una infraestructura de recursos físicos y humanos que permita la prestación eficiente del servicio, con sistemas de información y medios para la implementación de los mismos.

Con el fin de verificar su cumplimiento, deberá adjuntar los siguientes documentos:

1. Certificación sobre la preparación especializada y/o la experiencia laboral del personal administrativo, profesionales y tecnólogos vinculados a la empresa.

2. Certificación sobre la implementación o realización de programas de capacitación a través del SENA o entidades especializadas cuyos programas sean autorizados por el Ministerio de Transporte, con una intensidad mínima de ochenta (80) horas, con el fin de garantizar la eficiencia y tecnificación del personal operativo vinculado a la empresa.

3. Relación de los sistemas de información en la operación con los que contará la empresa, detallando las características de los equipos y programas de aplicación.

4. Relación del equipo con el cual se prestará el servicio, con indicación del nombre y cédula del propietario, clase, marca, placa, modelo, número del chasis, capacidad y demás especificaciones que permitan su identificación, de acuerdo con las normas vigentes.

5. Certificación de inscripción en el Registro Nacional Automotor del equipo de propiedad de la empresa, expedido con anterioridad no superior a treinta (30) días.

6. Certificación firmada por el representante legal y por el revisor fiscal mediante la cual se establece la existencia de los contratos de vinculación del parque automotor de la empresa. Para las empresas que no están obligadas a contar con revisor fiscal, bastará la certificación suscrita por el representante legal.

En ningún caso, las empresas podrán cobrar valor alguno a los propietarios del equipo, por concepto de las asignaciones de cupos disponibles dentro de su capacidad transportadora.

Las empresas de transporte, deberán adoptar formas de vinculación que les permitan tener el control efectivo del vehículo para efectos de garantizar la eficiente prestación del servicio.

Adicionalmente el operador o empresa deberá:

a) Contar con una capacidad transportadora, la cual se regirá por los siguientes parámetros:

1. Para el transporte colectivo de pasajeros y mixto con radio de acción nacional, distrital o municipal, el parque automotor mínimo y máximo se establecerá únicamente de conformidad con los servicios autorizados.

2. Para el transporte individual de pasajeros en vehículos taxi, con radio de acción distrital o municipal, el parque automotor se fijará con base en los siguientes niveles, teniendo en cuenta las cifras del último censo poblacional adelantado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas, DANE.

Nivel I: Para distritos o municipios de más de 1800.000 habitantes, se requiere un mínimo de 80 vehículos.

Nivel II: Para distritos o municipios entre 900.001 y 1800.000 habitantes, se requiere un mínimo de 60 vehículos.

Nivel III: Para distritos o municipios entre 400.001 y 900.000 habitantes, se requiere un mínimo de 40 vehículos.

Nivel IV: Para distritos o municipios entre 100.001 y 400.000 habitantes, se requiere un mínimo de 20 vehículos.

Nivel V: Para distritos o municipios de menos de 100.001 habitantes, se requiere un mínimo de 5 vehículos.

3. Para el transporte de carga, teniendo en cuenta el radio de acción nacional, se deberá acreditar un parque automotor mínimo de 20 vehículos.

Salvo la excepción consagrada en el artículo 84 de este decreto, el modelo del parque automotor ofrecido corresponderá, por lo menos, al mismo año en el cual se otorgue la habilitación;

b) Tener la propiedad del parque automotor, en un porcentaje no inferior al que se establece a continuación, sobre la capacidad transportadora total de la empresa:

1. Para el transporte colectivo de pasajeros y mixto con radio de acción nacional, el 10%.

2. Para el transporte colectivo de pasajeros y mixto con radio de acción distrital o municipal, el 5%.

3. Para el transporte individual de pasajeros en vehículos taxi, con radio de acción distrital o municipal, el 5%.

4. Para el transporte de carga, el 3%.

El resultado de aplicar los anteriores porcentajes, deberá aproximarse a la unidad inmediatamente superior;

c) Implementar un plan de utilización de los vehículos que permita la distribución y rotación equitativa y racional del equipo;

d) Disponer de las terminales adecuadas para el despacho de los equipos en los lugares en donde no exista una terminal pública de transporte, con una infraestructura que permita disponer de un área mínima para el parqueo de los vehículos y un área de servicio al usuario, de acuerdo con el volumen de

operaciones que realice. Si existe terminal pública de transporte, mantener el título de propiedad o contrato de arrendamiento del local en donde realizará sus operaciones.

En el caso del transporte distrital o municipal, la autoridad competente deberá definir lo concerniente a la ubicación y características de las terminales para la prestación de este servicio, teniendo en cuenta las condiciones mínimas requeridas para el despacho de los vehículos.

Artículo 10. Condiciones en materia de seguridad. El operador o empresa deberá contar con programas que permitan prestar el servicio con equipos de transporte que se encuentren en buen estado de operación, que garanticen una adecuada protección de los pasajeros y la carga y que permitan la utilización del servicio de transporte en óptimas condiciones de comodidad y calidad.

Con el fin de verificar su cumplimiento, deberá adjuntar los siguientes documentos:

1. Programa de revisión y mantenimiento preventivo que desarrollará la empresa para los equipos, indicando la frecuencia y método para el desarrollo del mismo, con énfasis en los sistemas de frenos, suspensión, eléctrico, dirección, motor, caja de velocidades, transmisión y de carrocería.

Adicionalmente el operador o empresa deberá llevar y mantener en sus archivos para verificación, una ficha técnica por cada vehículo, que contenga entre otros, su identificación, fecha de revisión, taller responsable, reparaciones efectuadas, valores invertidos, reportes, control y seguimiento.

Las empresas existentes, además deberán adjuntar certificación firmada por el representante legal y el revisor fiscal, que indique el valor promedio mensual invertido en el último año en el mantenimiento de la totalidad del parque automotor que conforma la capacidad transportadora de la empresa. Para las empresas que no están obligadas a contar con revisor fiscal, bastará la certificación suscrita por el representante legal.

La ficha técnica no podrá ser objeto de alteraciones o enmendaduras y hará parte de los documentos que deberá anexar el propietario cuando se vincule a otra empresa de transporte.

2. Programas de reposición con que contará la empresa, precisando las condiciones administrativas, técnicas y financieras que permitan el democrático acceso a los mismos.

3. Relación de los servicios complementarios que ofrecerá al equipo y al conductor, con indicación y descripción de los centros de atención para controlar el cumplimiento de los servicios autorizados, control de velocidad,

sistemas de comunicación, abastecimiento de combustible y asistencia en carretera, entre otros.

4. Sin perjuicio de los seguros obligatorios exigidos por ley, las pólizas de seguro de responsabilidad civil contractual y extracontractual que ampare los riesgos en que incurra el operador o empresa, derivados de la prestación del servicio.

La póliza de responsabilidad civil contractual para el transporte terrestre automotor de pasajeros y mixto deberá cubrir al menos, los siguientes riesgos:

- a) Muerte;
- b) Incapacidad permanente;
- c) Incapacidad temporal;
- d) Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios.

El monto asegurable por cada riesgo para esta clase de seguro no podrá ser inferior a 60 salarios mínimos mensuales legales vigentes, por persona.

Los riesgos mínimos asegurables de la responsabilidad civil extracontractual serán los siguientes:

- a) Muerte o lesiones a una persona;
- b) Daños a bienes de terceros;
- c) Muerte o lesiones a dos o más personas.

El monto asegurable por cada riesgo de seguro no podrá ser inferior a 60 salarios mínimos mensuales legales vigentes.

Las empresas de transporte terrestre automotor de carga para iniciar operación, estarán obligadas a contratar y mantener vigente con una compañía de seguros, legalmente autorizada para operar en Colombia, las pólizas de seguros que cubran la responsabilidad civil contractual y extracontractual que amparen los riesgos en que incurra, derivados de la prestación del servicio.

La póliza de responsabilidad civil contractual cubre la responsabilidad civil del transportador frente al remitente, destinatario o dueño de las mercancías transportadas, como consecuencia de las pérdidas, daños físicos o retrasos en la entrega de las mismas.

La póliza de seguro contratada se tomará por una suma que no podrá ser inferior a doscientos cincuenta (250) salarios mínimos legales mensuales

vigentes, por cada despacho, siendo también de recibo la contratación de seguros que amparen la carga por valores declarados.

La póliza de responsabilidad civil extracontractual ampara al transportador frente a terceros en los siguientes riesgos:

- a) Muerte o lesiones a una persona;
- b) Daños a bienes de terceros;
- c) Muerte o lesiones a dos o más personas.

El monto asegurable por cada riesgo para esta clase de seguro no podrá ser inferior a 60 salarios mínimos mensuales legales vigentes.

Manifestación escrita donde exprese si cuenta con fondos de responsabilidad, como mecanismo complementario para cubrir los riesgos derivados del servicio.

Artículo 11. Condiciones de carácter financiero. El operador o empresa deberá tener la suficiente solvencia y disponibilidad de fondos para desarrollar su objeto social en forma eficiente y segura frente a sus propios compromisos y a los adquiridos con los terceros.

Con el fin de verificar su cumplimiento, deberá adjuntar los siguientes documentos:

1. Estados financieros básicos certificados de los dos (2) últimos años, que cumplan de manera estricta con las disposiciones contables legales vigentes. Las empresas nuevas solo requerirán el balance general inicial.
2. Declaraciones de renta, de los socios o de las personas naturales solicitantes de la habilitación, correspondiente a los dos (2) años anteriores a la presentación de la solicitud.
3. Cuando por mandato legal no sea exigible la declaración de renta, presentar certificado de ingresos y retenciones o declaración juramentada que contenga la información detallada sobre la procedencia del capital aportado.

Adicionalmente el operador o empresa deberá tener un capital pagado o patrimonio líquido no inferior a los siguientes montos:

- a) Para el transporte colectivo de pasajeros y mixto de radio de acción nacional, será el valor resultante del cálculo que se haga en función de la clase de vehículo y el número de unidades fijadas en la capacidad transportadora máxima para cada uno de ellos, así:

1. Campero o mixto = 3 smmlv.
2. Automóvil, camioneta = 4 smmlv.
3. Bus, buseta, microbús = 5 smmlv.

No obstante lo anterior, el capital pagado o patrimonio líquido de la empresa no podrá ser inferior a doscientos (200) smmlv.;

b) Para el transporte colectivo de pasajeros y mixto de radio de acción distrital o municipal, teniendo en cuenta el último censo poblacional adelantado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas, DANE:

Para distritos o municipios de más de 1800.000 habitantes = 1200 smmlv.

Para distritos o municipios entre 900.001 y 1800.000 habitantes = 900 smmlv.

Para distritos o municipios entre 400.001 y 900.000 habitantes = 700 smmlv.

Para distritos o municipios entre 100.001 y 400.000 habitantes = 500 smmlv.

Para distritos o municipios de menos de 100.001 habitantes = 300 smmlv.

c) Para el transporte individual de pasajeros en vehículos taxi de radio de acción distrital o municipal, teniendo en cuenta el último censo poblacional adelantado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas, DANE:

Para distritos o municipios de más de 1800.000 habitantes = 300 smmlv.

Para distritos o municipios entre 900.001 y 1800.000 habitantes = 250 smmlv.

Para distritos o municipios entre 400.001 y 900.000 habitantes = 200 smmlv.

Para distritos o municipios entre 100.001 y 400.000 habitantes = 150 smmlv.

Para distritos o municipios de menos de 100.001 habitantes = 100 smmlv.

d) Para el transporte de carga, 1.100 smmlv.

Parágrafo. Para el transporte de carga, y para el transporte colectivo de pasajeros y mixto con radio de acción distrital o municipal, el capital pagado o patrimonio líquido se incrementará en un (1) salario mínimo mensual legal vigente, por cada vehículo que conforme la capacidad transportadora.

Subsección I

Operador individual de carga

Artículo 12. El propietario o tenedor mediante arrendamiento financiero con opción de compra, de un (1) solo vehículo y que tenga interés en prestar el servicio público terrestre automotor de carga en forma individual, deberá obtener la correspondiente habilitación, previo el cumplimiento de los siguientes requisitos:

1. Acreditar la propiedad o la existencia del contrato de arrendamiento financiero con opción de compra del respectivo vehículo.
2. Acompañar certificado de registro como comerciante, expedido por la cámara de comercio de su domicilio con una antelación no mayor a 30 días.
3. Que el vehículo reúna las condiciones técnico mecánicas requeridas por las autoridades competentes para transitar y para ejecutar la movilización de mercancías.
4. Suministrar la información comercial, debidamente actualizada.
5. Sin perjuicio de los seguros obligatorios exigidos por la ley, contar con una (1) póliza que ampare a la empresa de los riesgos derivados del contrato de transporte.
6. Presentar el diseño y la descripción de los distintivos de la empresa que el vehículo deberá portar en lugar visible, acompañado de la expresión "Operador Individual de Carga".

SECCION II

Empresas en funcionamiento

Artículo 13. Requisitos para acogerse a la habilitación. Las empresas de transporte que actualmente se encuentran operando conforme a la legislación anterior deberán adecuarse al cumplimiento de las condiciones y términos que seguidamente se establecen, para efectos de obtener la Habilitación que les permita continuar prestando el servicio, sin perjuicio de que conserven vigente su licencia de funcionamiento hasta tanto se adopte la decisión correspondiente.

Parágrafo 1º. No obstante lo dispuesto en el inciso anterior, las empresas dedicadas al transporte individual de pasajeros con radio de acción distrital o municipal, en vehículos taxi, que con anterioridad a la promulgación de este decreto vienen funcionando con un parque automotor constituido exclusivamente por un vehículo de propiedad de la persona natural titular de dicha empresa, podrán continuar prestando el servicio bajo las mismas condiciones exigidas por las normas que las regulan. En todo caso, deberán obtener la Habilitación dentro de los dieciocho (18) meses siguientes a la

vigencia del presente decreto, conforme a lo previsto en el artículo 11 de la [Ley 336 de 1996](#).

Parágrafo 2º. Así mismo, las empresas de transporte terrestre automotor en la modalidad de pasajeros y mixto, con radio de acción periférico o interveredal, al vencimiento de su licencia de funcionamiento deberán acreditar el cumplimiento de los requisitos exigidos por este decreto para las empresas existentes de la misma modalidad y radio de acción distrital o municipal.

Artículo 14. Condiciones en materia de organización. Deberán cumplir los requisitos establecidos en el Artículo 8º. del presente decreto.

Artículo 15. Condiciones de carácter técnico. Deberán cumplir los requisitos establecidos en el artículo 9º. del presente decreto, excepto lo previsto con relación a los porcentajes mínimos de propiedad del parque automotor.

Los porcentajes mínimos de propiedad del parque automotor para las empresas en funcionamiento, se regirán por los siguientes parámetros:

1. Para el transporte colectivo de pasajeros y mixto con radio de acción nacional el 10%, así:

A junio 30 de 1999...5% de la capacidad transportadora total.

A junio 30 de 2000...6% de la capacidad transportadora total.

A junio 30 de 2001...7% de la capacidad transportadora total.

A junio 30 de 2002...8% de la capacidad transportadora total.

A junio 30 de 2003...9% de la capacidad transportadora total.

A junio 30 de 2004...10% de la capacidad transportadora total.

El cincuenta por ciento (50%) de este requerimiento, podrá acreditarse con inversiones en infraestructura de servicios de transporte, calculados sobre el valor comercial del último modelo del vehículo de máxima capacidad autorizado a la empresa y correspondiente al año en el cual deba cumplirse la exigencia.

2. Para el transporte colectivo de pasajeros y mixto e individual de pasajeros en vehículos taxi, con radio de acción distrital o municipal, el 5%, así:

A junio 30 de 1999...1% de la capacidad transportadora total.

A junio 30 de 2000...2% de la capacidad transportadora total.

A junio 30 de 2001...3% de la capacidad transportadora total.

A junio 30 de 2002...4% de la capacidad transportadora total.

A junio 30 de 2003...5% de la capacidad transportadora total.

En el caso de aquellos distritos o municipios en los que el incremento del parque automotor en vehículos taxi se encuentre suspendido por decisión de la autoridad competente, la exigencia a que se refiere el presente numeral sólo podrá empezar a hacerse efectiva bajo las mismas condiciones, una vez culmine la restricción mencionada.

3. Para el transporte de carga el 3%, así:

A junio 30 de 1999...1% de la capacidad transportadora total.

A junio 30 de 2001...2% de la capacidad transportadora total.

A junio 30 de 2003...3% de la capacidad transportadora total.

Parágrafo. Ninguna empresa de transporte colectivo de pasajeros y mixto podrá incrementar el parque automotor, si ello no corresponde a nuevas autorizaciones para prestar el servicio, previa evaluación de las necesidades de vehículos en la totalidad de los servicios autorizados.

Artículo 16. Condiciones en materia de seguridad. Deberán cumplir la totalidad de los requisitos previstos en el artículo 10 del presente decreto.

Artículo 17. Condiciones de carácter financiero. Además de los requisitos previstos en el numeral 1º del artículo 11 del presente decreto, acreditar un capital pagado o patrimonio líquido, en los siguientes términos:

1. Para el transporte colectivo de pasajeros y mixto con radio de acción nacional, los porcentajes que a continuación se describen, sobre el resultado de la operación a que se refiere el literal a) del artículo 11 de este decreto:

A junio 30 de 1999.... el 50%

A junio 30 del 2000....el 60%

A junio 30 del 2001....el 70%

A junio 30 del 2002....el 80%

A junio 30 del 2003....el 90%

A junio 30 del 2004....el 100%

Estos porcentajes igualmente se tendrán en cuenta para el número mínimo de doscientos (200) smmlv exigido en la misma norma citada.

2. Para el transporte colectivo de pasajeros y mixto con radio de acción distrital o municipal, los mismos valores establecidos en el literal b) del artículo 11 de este decreto, dentro del plazo señalado en el párrafo del artículo 11 de la [Ley 336 de 1996](#).

3. Para el transporte individual de pasajeros en vehículos taxi con radio de acción distrital o municipal, los mismos valores establecidos en el literal c) del artículo 11 de este decreto, dentro del plazo señalado en el párrafo del artículo 11 de la [Ley 336 de 1996](#).

4. Para el transporte de carga, 1100 smmlv dentro del plazo señalado por el párrafo del artículo 11 de la [Ley 336 de 1996](#). Las empresas constituidas con anterioridad al año de 1992, deberán acreditar el 50% del valor aquí mencionado dentro del plazo señalado en el presente literal y el 50% restante, dentro de los tres años siguientes.

Parágrafo. Para el transporte de carga y colectivo de pasajeros y mixto con radio de acción distrital o municipal, el capital pagado o patrimonio líquido se incrementará en un 1 smmlv por cada vehículo que conforme su capacidad transportadora.

SECCION III

Empresas de servicios especiales

Subsección I

Requisitos para la habilitación de las empresas nuevas de transporte especial de estudiantes, asalariados o de turismo

Artículo 18. Las empresas que tengan interés en prestar el servicio público de transporte especial de estudiantes, asalariados o de turismo, deberán cumplir los requisitos que seguidamente se señalan.

Parágrafo. El radio de acción de las empresas de servicios escolares y de asalariados será de carácter distrital o municipal y zonas aledañas. El de las empresas de turismo será de carácter nacional.

Artículo 19. Condiciones en materia de organización. Deberán cumplir los requisitos previstos en el artículo 8°. de este decreto.

Los vehículos destinados al servicio de estudiantes y asalariados deberán llevar los colores blanco y verde turquesa armónicamente distribuidos a lo largo y ancho de la carrocería. Los que se dediquen al transporte de estudiantes, además de los colores anteriores, deberán pintarse en la parte posterior de la

carrocería con franjas alternas de 10 cms de ancho en colores amarillo y negro. En la parte superior en caracteres destacados deberá llevar la leyenda "Escolar".

Las empresas de servicio turístico adoptarán sus propios distintivos, pero sus vehículos deberán expresar en caracteres destacados la denominación de "Transporte Turístico". Además, dichas empresas deberán inscribirse previamente en el Registro Nacional de Turismo del Ministerio de Desarrollo Económico, conforme a lo previsto en el artículo 61 de la [Ley 300 de 1996](#).

Artículo 20. Condiciones de carácter técnico. Además de los requisitos establecidos para las empresas nuevas de servicio regular en los numerales 1º, 2º, 3º, 4º, 5º, 6º, y literal c) del artículo 9º del presente decreto, deberán cumplir los siguientes:

1. Presentar la relación de las entidades con las que celebrará los contratos de transporte, término de duración y servicios ofrecidos, según el caso.

2. El parque automotor para esta clase de transporte se establecerá de conformidad con el plan de rodamiento de la empresa, la descripción del recorrido para atender los servicios contratados, tiempo de viaje y kilometraje, sin que en ningún caso pueda ser inferior a diez (10) vehículos, para ciudades capitales de departamento y para el servicio de transporte turístico y no inferior a cinco (5) vehículos para los demás municipios, en clase bus, buseta, o microbús. Para el servicio de transporte turístico también se admitirá el vehículo clase automóvil.

La empresa que se encuentre habilitada para la prestación de transporte público especial de estudiantes y asalariados y obtenga la habilitación para el transporte público especial de turismo, podrá utilizar su parque automotor para la prestación de los servicios autorizados, en forma alterna.

3. Parque automotor de propiedad de la empresa: No menos del diez por ciento (10%) de la capacidad transportadora total con la cual pretende prestar el servicio ofrecido.

4. Disponer de unas instalaciones adecuadas que permitan contar con un área mínima para el parqueo de los vehículos y un área de servicio al personal de conductores.

Artículo 21. Condiciones en materia de seguridad. Deberán cumplir con todos los requisitos previstos en el artículo 10 del presente decreto.

Artículo 22. Condiciones de carácter financiero. Además de los requisitos señalados en los numerales 1º, 2º, 3º y el parágrafo del artículo 11 de este decreto, tener un capital pagado o patrimonio líquido no inferior a 500 smmlv.

Empresas de transporte público especial de estudiantes, asalariados
o de turismo, en funcionamiento

Artículo 23. Condiciones para acogerse a la habilitación. Las empresas de transporte de servicios especiales escolares y asalariados o de turismo que actualmente se encuentran operando conforme a la legislación anterior deberán adecuarse al cumplimiento de las condiciones y términos que seguidamente se establecen, para efectos de obtener la habilitación que les permita continuar prestando el servicio, sin perjuicio de que conserven vigente su licencia de funcionamiento, hasta tanto se adopte la decisión administrativa correspondiente.

Artículo 24. Condiciones en materia de organización. Deberán cumplir con la totalidad de los requisitos establecidos en el artículo 19 del presente decreto, para la habilitación de las nuevas empresas de servicios especiales.

Artículo 25. Condiciones de carácter técnico. Además de lo previsto en los numerales 1º, 2º, 3º, 4º, 5º, 6º y literal c) del artículo 9º del presente decreto, dentro de los dieciocho (18) meses siguientes a la vigencia de éste, deberán cumplir con los siguientes requisitos:

1. Acreditar el diez por ciento (10%) de propiedad del parque automotor, así:

A junio 30 de 1999...5% de la capacidad transportadora total.

A junio 30 de 2000...6% de la capacidad transportadora total.

A junio 30 de 2001...7% de la capacidad transportadora total.

A junio 30 de 2002...8% de la capacidad transportadora total.

A junio 30 de 2003...9% de la capacidad transportadora total.

A junio 30 de 2004...10% de la capacidad transportadora total

2. Disponer de unas instalaciones adecuadas que permitan contar con un área mínima para el parqueo de los vehículos y un área de servicio al personal de conductores.

3. Anexar copia de los contratos de transporte vigentes para la prestación de esta clase de servicio.

Artículo 26. Condiciones en materia de seguridad. Deberán cumplir los requisitos previstos en el artículo 10 del presente decreto.

Artículo 27. Condiciones de carácter financiero. Además de los requisitos previstos en el numeral 1º y en el párrafo del artículo 11 del presente decreto, tener un capital pagado o patrimonio líquido mínimo de 500 salarios mínimos mensuales legales vigentes así:

A junio 30 de 1999, 250 smmlv.

A junio 30 de 2000, 300 smmlv.

A junio 30 de 2001, 350 smmlv.

A junio 30 de 2002, 400 smmlv.

A junio 30 de 2003, 450 smmlv.

A junio 30 de 2004, 500 smmlv.

Subsección III

Vehículos particulares de servicio escolar

Artículo 28. A partir de la promulgación del presente decreto, sólo se podrá prestar el servicio público de transporte escolar mediante operadores o empresas legalmente habilitadas, con equipos matriculados o registrados para dicho servicio, previamente homologados ante el Ministerio de Transporte, de acuerdo con las normas vigentes sobre la materia.

1. **Modificado por el [Decreto 1364 de 1998](#), artículo 1º.** Sin perjuicio de lo anterior, las personas naturales, el establecimiento educativo o las asociaciones de padres de familia que conforme con lo dispuesto por el [Decreto 1449 de 1990](#) han destinado sus vehículos de servicio particular al transporte escolar, podrán continuar prestando dicho servicio, hasta el 31 de diciembre del año 2007, con sujeción a las siguientes condiciones:

1. Haber sido autorizados mediante permiso expedido por parte de la autoridad competente para prestar este servicio, con anterioridad a la promulgación de este decreto.

De conformidad con lo establecido por el artículo 18 de la [Ley 336 de 1996](#), la transmisión de la propiedad del vehículo particular con el que se ha venido prestando el servicio, en ningún evento implicará la transferencia del permiso a que se refiere el inciso anterior.

Los permisos vigentes o vencidos durante los seis (6) meses anteriores a la promulgación del presente decreto, conservarán su vigencia o se considerarán prorrogados hasta el 1º de julio de 1998, fecha antes de la cual los interesados deberán acreditar las condiciones exigidas en el presente artículo para obtener la renovación de los mismos.

A partir de la promulgación del presente decreto los organismos de tránsito no podrán expedir nuevos permisos y dentro del mes siguiente a la misma, deberán remitir al Ministerio de Transporte la relación de los vehículos particulares registrados con base en el [Decreto 1449 de 1990](#).

2. Que los vehículos se encuentren en óptimas condiciones técnico-mecánicas, debidamente acreditadas por un centro de diagnóstico, lo cual deberá constatarse semestralmente.

3. Que el servicio se preste en vehículos clase microbús, bus, buseta, camioneta o automóvil y que su antigüedad no supere, en ningún caso, los veinte (20) años. En la zonas rurales podrá prestarse en camperos.

4. Sin perjuicio de los seguros obligatorios exigidos por ley, contar con una (1) póliza de responsabilidad contractual que ampare los riesgos, derivados de la prestación del servicio.

La póliza de responsabilidad civil contractual deberá cubrir al menos, los siguientes riesgos:

- a) Muerte;
- b) Incapacidad permanente;
- c) Incapacidad temporal;
- d) Gastos médicos, quirúrgicos farmacéuticos y hospitalarios.

Los montos asegurables para cada uno de los riesgos en esta clase de seguro no podrán ser inferiores a treinta (30) salarios mínimos mensuales legales vigentes, por persona.

5. Acreditar la realización de programas de capacitación, para el propietario-conductor, con un mínimo de cuarenta (40) horas de intensidad en áreas relacionadas con la prestación del servicio.

6. El vehículo deberá llevar pintada de color amarillo una franja de veinte (20) centímetros de ancho que rodee la carrocería bajo el borde inferior de las ventanas y tener la inscripción de la leyenda "Escolar" en caracteres destacados en la parte delantera y posterior.

CAPITULO IV

Criterios de evaluación para la habilitación

Artículo 29. Además del cumplimiento de los requisitos exigidos por las normas correspondientes, el otorgamiento de la habilitación, tanto para las empresas

nuevas como para las que se encuentran en funcionamiento, exceptuando las individuales previstas en el artículo 12 y en el párrafo 1° del artículo 13, estará sujeto a la medición de ciertos factores relacionados con el desarrollo progresivo de la empresa, con base en la obtención de un puntaje, distribuido de la siguiente manera:

Condiciones técnicas y de seguridad	650 puntos
Condiciones financieras	200 puntos
Condiciones sobre organización	150 puntos
Total	1000 puntos

Artículo 30. El mínimo requerido para la obtención y conservación de la Habilitación para las empresas nuevas será el equivalente al 70% del puntaje asignado para cada una de las condiciones a que se refiere el artículo anterior, cuyo cumplimiento podrá ser verificado por la autoridad competente en cualquier momento. Para las empresas en funcionamiento, el mínimo requerido será del 60%.

CAPITULO V

Metodología para la evaluación de las empresas de transporte

público terrestre automotor

Artículo 31. Definiciones. Para la aplicación de la presente metodología, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Autoevaluación: Procedimiento mediante el cual el operador o empresa diligencia el formulario de evaluación colocándose los puntajes, de acuerdo con lo previsto en el presente decreto.

Evaluación: Es la asignación por parte de la autoridad competente del puntaje que le corresponde a cada empresa u operador de transporte público terrestre automotor, de acuerdo con lo previsto en el presente decreto.

Formación específica en transporte: Es aquella formación universitario o de postgrado, cuyos contenidos académicos están relacionados con transporte.

Cursos de formación relacionada: Son aquellos tendientes a mejorar los conocimientos sobre transporte o materias afines, en procura de un mejor desempeño en las actividades de una profesión u oficio.

Se consideran cursos de formación relacionada, los que son impartidos sin sujeción a períodos de secuencia regulada, no conducen a grados y a títulos y pueden realizarse como complemento de los estudios que se posean.

Artículo 32. El Ministerio de Transporte diseñará el formulario de evaluación para efectos de la habilitación e indicará la forma de su diligenciamiento, procurando que el interesado pueda aplicar directamente la metodología prevista.

La autoridad competente deberá resolver lo concerniente a la habilitación dentro del término previsto en el artículo 14 de la [Ley 336 de 1996](#), so pena de incurrir en las sanciones legalmente previstas.

Artículo 33. Las empresas transportadoras serán evaluadas de conformidad con las condiciones y puntajes a que se refiere el artículo 29 del presente decreto, para lo cual se tendrá en cuenta lo siguiente:

1. Las condiciones técnicas y de seguridad (CTS) se establecerán teniendo en cuenta: La preparación y experiencia del personal administrativo, profesionales y tecnólogos a servicio de la empresa, sistemas de información que lleva, edad promedio, propiedad y mantenimiento del parque automotor, servicios complementarios a los equipos y conductores, factor conductor-equipo y seguros.

2. Las condiciones financieras (CF) se determinarán con fundamento en el patrimonio; la liquidez, medida como activo corriente sobre pasivo corriente y el nivel de endeudamiento medido como pasivo total sobre activo total, con base en la última declaración de renta y último balance general.

3. Las condiciones sobre organización (CO) de la empresa se establecerán teniendo en cuenta la infraestructura para el desarrollo de las actividades de su objeto y los programas de salud ocupacional que implante la empresa para asistir a los empleados u operarios.

Artículo 34. Puntaje por condiciones técnicas y de seguridad. Para determinar los puntos que corresponden a cada factor, se aplicarán las siguientes tablas:

1. Preparación y experiencia del personal administrativo de la empresa

1.1. Preparación. Se determinará evaluado cada uno de los profesionales universitarios y tecnólogos que hacen parte de la planta administrativa de la empresa, aplicando para ello las tablas Números 1 y 2.

El puntaje por nivel de preparación y experiencia del personal administrativo de la empresa, será el promedio de los puntajes del total de profesionales y tecnólogos evaluados.

Para aquellas empresas que cuentan con personal no profesional o tecnólogo la evaluación se hará teniendo en cuenta los años de experiencia en la actividad del transporte, de acuerdo con la tabla número 3.

TABLA NÚMERO 1

PUNTAJE POR PREPARACION EN NIVEL PROFESIONAL

Nivel de formación	Puntos
Profesional universitario	13.5
Formación específica en transporte	7.5
Cursos de formación relacionada	4.0

TABLA NÚMERO 2

PUNTAJE POR PREPARACION EN NIVEL TECNOLÓGICO

Nivel de formación	Puntos
Tecnólogo	17.5
Cursos de formación relacionada	7.5

El puntaje por concepto de cursos de formación relacionada, tanto para profesionales como tecnólogos se determinará asignando un punto por cada 10 horas de formación hasta los máximos indicados en las tablas anteriores.

TABLA NÚMERO 3

PUNTAJE DE EQUIVALENCIA PROFESIONAL Y TECNOLÓGICA POR EXPERIENCIA

Meses de experiencia	Puntos
De 1 a 12 meses	3.5
De 13 a 24 meses	7.0
De 25 a 40 meses	10.5
De 41 a 60 meses	14.0
De 61 a 90 meses	17.5
De 91 a 120 meses	21.0
Mayores de 120 meses	25.0

1.2 Grado de profesionalización

Se determinará teniendo en cuenta el número de profesionales universitarios vinculados a la actividad de la empresa, aplicando la tabla número 4

TABLA NÚMERO 4

PUNTAJE POR GRADO DE PROFESIONALIZACION

Capacidad transportadora de la empresa	Número de profesionales	Puntos
Menos de 25 vehículos.	0	0
	1	25
De 26 a 100 vehículos.	Menos de 1	0
	De 1 a 3	15
	De 4 a 5	17.5
	De 6 a 7	25.0
De 101 a 300 vehículos.	Menos de 2	0
	De 2 a 4	15.0
	De 5 a 6	17.5
	De 7 a 9	25.0
De 301 a 500 vehículos.	Menos de 3	0
	De 3 a 6	15.0
	De 7 a 9	17.5
	De 10 a 12	25.0
Más de 500 vehículos.	Menos de 4	0
	De 4 a 7	15.0
	De 8 a 11	17.5
	De 12 a 15	25.0

2. Sistematización

La empresa deberá llevar procedimientos sistematizados y generar estadísticas en el área operativa que permitan determinar el grado de rendimiento en el ejercicio de su objeto, asignando el puntaje de acuerdo con la siguiente tabla:

TABLA NÚMERO 5

PUNTAJE POR ESTADISTICAS REGISTRADAS

Concepto	Puntos
Movilización de pasajeros o toneladas de carga por producto, por ruta-mes	10

Movilización de pasajeros o toneladas de carga por vehículo-mes.	10
Ingresos por operación por ruta-mes.	10
Ingresos por operación vehículo-mes.	10
Costos de operación por ruta y vehículo.	10

En las empresas de transporte individual de pasajeros en vehículos taxi, de radio de acción distrital o municipal, no se evaluará el ítem de estadísticas.

3. Edad promedio del parque automotor

El promedio de edad del equipo con el que la empresa presta el servicio se constituye en una garantía para el cumplimiento de los servicios autorizados, en la seguridad y comodidad de los usuarios.

Para efectos de calcular la edad promedio del parque automotor se tendrá en cuenta la relación certificada de dicho parque, expedida por las autoridades competentes. La edad promedio del parque automotor se determinará como el promedio ponderado de las edades del total de parque automotor legalmente autorizado, independiente de las clases de vehículo.

Donde:

E_p = Edad promedio del parque automotor.

X_i = Número de vehículos por edad.

Y_i = Edad.

X_t = Número total de vehículos.

El resultado de la E_p se aproximará por exceso o por defecto a la unidad. El puntaje se asignará de acuerdo con la siguiente tabla:

TABLA NÚMERO 6

PUNTAJE SEGUN EDAD PROMEDIO DEL PARQUE AUTOMOTOR

Edad promedio parque automotor	Puntos	Edad promedio parque automotor	Puntos
Menos de 3	200	12	100
3	190	13	90
4	180	14	80
5	170	15	70
6	160	16	60
7	150	17	50
8	140	18	40
9	130	19	30
10	120	20	20
11	110	Mayor 20	0

A las empresas cuyo parque automotor esté conformado en su totalidad por vehículos clase campero o chivas, el puntaje por este factor será de 120 puntos, independiente de la edad promedio del parque automotor. Lo anterior no obsta para que el mejoramiento de la edad promedio del parque automotor, por encima de este mínimo, le sea reconocido de acuerdo con la tabla anterior.

4. Propiedad del parque automotor

La evaluación de este factor se efectuará considerando los vehículos de propiedad de la empresa, en el porcentaje establecido. La propiedad se verificará con el certificado de inscripción en el Registro Nacional Terrestre Automotor. El puntaje se asignará de acuerdo con la siguiente tabla:

4.1. Para el transporte colectivo de pasajeros y mixto con radio de acción Nacional, así:

TABLA NÚMERO 7

PUNTAJE SEGUN PROPIEDAD DEL PARQUE AUTOMOTOR

Porcentaje de propiedad de la empresa	Puntos
Más del 20%	120
18% a 20%	115
14% a 17%	105
11% a 14%	95

8% a 10%	85
5% a 7%	72
Menos de 5%	0

4.2. Para el transporte colectivo de pasajeros y mixto e individual de pasajeros en vehículos taxi con radio de acción distrital o municipal, así:

TABLA NÚMERO 8

PUNTAJE SEGUN PROPIEDAD DEL PARQUE AUTOMOTOR

Porcentaje de propiedad de la empresa	Puntos
Más de 10%	120
De 9% a 10%	110
De 7% a 8%	100
De 5% a 6%	90
De 3% a 4%	80
De 1% a 2%	72
Menos de 1%	0

4.3. Para el transporte de carga, así:

TABLA NÚMERO 9

PUNTAJE SEGUN PROPIEDAD DEL PARQUE AUTOMOTOR

Porcentaje de propiedad de la empresa	Puntos
Más de 4%	120
De 3.6% a 4%	110
De 3.1% a 3.5%	100
De 2.6% a 3%	90
De 2.1% a 2.5%	80
De 1% a 2%	72
Menos de 1%	0

5. Seguridad

La seguridad en el transporte, además de depender del profesionalismo del recurso humano, está directamente relacionada con el perfecto estado de los vehículos. Bajo esta premisa, es fundamental el desarrollo de un programa de mantenimiento preventivo para garantizar la seguridad a los usuarios.

5.1 Mantenimiento. La evaluación de este factor para las empresas nuevas implicará la asignación del máximo puntaje previsto, con la presentación del programa exigido en el numeral 1º del artículo 10 del presente decreto. Para las empresas existentes se determinará teniendo en cuenta los valores invertidos en el mantenimiento del parque automotor de acuerdo al programa presentado por la empresa, aplicando la expresión:

Donde:

VIM= Valor promedio mensual invertido en el último año en el mantenimiento de la totalidad del parque automotor que conforma la capacidad transportadora.

C= Coeficiente

VC= Valor comercial del total de parque automotor.

El valor comercial del parque automotor se determina con base en los avalúos comerciales establecidos por el Ministerio de Transporte anualmente.

Para la anterior fórmula, el valor del coeficiente se determinará de acuerdo con la siguiente tabla:

TABLA NÚMERO 10

TABLA DE COEFICIENTES DE MANTENIMIENTO (C)

Edad promedio del parque automotor	Coeficiente (c)	Edad promedio del parque automotor	Coeficiente (c)
0	0.70	11	7.82
1	0.82	12	8.52
2	1.52		9.22
3	2.22	14	9.92
4	2.92	15	10.62

5	3.62	16	11.32
6	4.32	17	12.02
7	5.02	18	12.72
8	5.72	19	13.42
9	6.42	20	14.12
10	7.12		

El puntaje que se asignará por nivel de mantenimiento se determinará de acuerdo con la siguiente tabla:

TABLA NÚMERO 11

PUNTAJE POR INVERSION EN MANTENIMIENTO

Nivel de mantenimiento	Puntos
Mayor o igual a 1	100
0.8 a 0.99	90
0.6 a 0.79	80
0.4 a 0.59	60
0.2 a 0.39	40
0 a 0.19	0

5.2 Servicios complementarios: Son los servicios adicionales que ofrecen las empresas a los equipos y conductores.

5.2.1 Para el transporte colectivo de pasajeros

5.2.1.1 Servicios a los equipos. Son los mecanismos establecidos por la empresa para atender las eventualidades que se presenten en los vehículos. Dentro de estos se considera el fondo de ayuda mutua, cuyo objeto es ayudar a los propietarios del equipo a superar imprevistos y de esta forma dar continuidad a la prestación del servicio, de acuerdo con el reglamento que expida la empresa para tal efecto.

Para evaluar este aspecto se debe determinar el factor de ayuda mutua (F.A.M.), aplicando la expresión:

Donde:

S = Valor del salario mínimo mensual legal vigente.

NVCTM= Número de vehículos que conforman la capacidad transportadora mínima de la empresa.

El puntaje que se asignará por servicios a los equipos se establecerá de acuerdo con la siguiente tabla:

TABLA NÚMERO 12

PUNTAJE POR SERVICIOS A LOS EQUIPOS

F.A.M.	Puntos
0 a 0.24	0
0.25 a 0.49	5
0.50 a 0.74	10
0.75 a 0.99	15
1 o más.	20

5.2.1.2 Servicios al conductor. Son los programas que la empresa ofrece a los conductores para auxiliarlos en el momento de una eventualidad o calamidad doméstica, para lo cual la empresa podrá contar con un fondo de solidaridad.

Para evaluar este aspecto se debe determinar el factor de solidaridad (F.S.), aplicando la expresión:

Donde:

S = Valor del salario mínimo mensual legal vigente.

NCC= Número de conductores contratados por la empresa.

El puntaje que se asignará por servicios a los conductores se establecerá de acuerdo con la siguiente tabla:

TABLA NÚMERO 13

PUNTAJE POR SERVICIOS A LOS CONDUCTORES

F.S.	Puntos
------	--------

0 a 0.24	0
0.25 a 0.49	5
0.50 a 0.74	10
0.75 a 0.99	15
1 o más.	20

5.2.2 Para el Transporte individual de pasajeros en vehículos taxi.

Adicionalmente a los servicios complementarios para el transporte colectivo de pasajeros, se evaluará el sistema de comunicación de acuerdo con la cobertura sobre la capacidad transportadora de la empresa, aplicando la siguiente tabla:

TABLA NÚMERO 14

PUNTAJE PARA SISTEMA DE COMUNICACION PARA TAXIS

Cobertura (%)	Puntos
de 81 al 100	50
de 61 al 80	38
de 41 al 60	26
de 21 al 40	24
de 1 al 20	12
0	0

5.2.3 Para el transporte de carga.

Los servicios complementarios se evaluarán de la siguiente forma:

5.2.3.1 Servicios a los equipos. Son los mecanismos establecidos por la empresa para atender las eventualidades que se presenten en los vehículos. Dentro de estos se considera el fondo de ayuda mutua, cuyo objeto es ayudar a los propietarios del equipo a superar imprevistos y de esta forma dar continuidad a la prestación del servicio.

Para evaluar este aspecto se debe determinar el factor de ayuda mutua (F.A.M.), aplicando la expresión:

Donde:

S = Valor del salario mínimo mensual legal vigente.

NVCT= Número de vehículos que conforman la capacidad transportadora de la empresa.

El puntaje que se asignará por servicios a los equipos se establecerá de acuerdo con la siguiente tabla:

TABLA NÚMERO 15

PUNTAJE POR SERVICIOS A LOS EQUIPOS

F.A.M.	Puntos
0 a 0.24	0
0.25 a 0.49	2
0.50 a 0.74	4
0.75 a 0.99	6
1 o más	10

5.2.3.2 Servicios al conductor. Son los programas que la empresa ofrece a los conductores para auxiliarlos en el momento de una eventualidad o calamidad doméstica, para lo cual la empresa podrá contar con un fondo de solidaridad.

Para evaluar este aspecto se debe determinar el factor de solidaridad (F.S.), aplicando la expresión:

Donde:

S = Valor del salario mínimo mensual legal vigente.

NCC= Número de conductores contratados por la empresa.

El puntaje que se asignará por servicios a los conductores se establecerá de acuerdo con la siguiente tabla:

TABLA NÚMERO 16

PUNTAJE POR SERVICIOS A LOS CONDUCTORES

F.S.	Puntos
------	--------

0 a 0.24	0
0.25 a 0.49	2
0.50 a 0.74	4
0.75 a 0.99	6
1 o más.	10

5.2.3.3 Asistencia en carretera. Son los servicios adicionales que la empresa ofrece a los conductores y al equipo para superar precisas situaciones presentadas en los vehículos y garantizar la seguridad y entrega oportuna de la carga. Para evaluar este aspecto se tendrá en cuenta la cobertura del sistema de comunicación sobre el parque automotor, aplicando la siguiente tabla:

TABLA NÚMERO 17

PUNTAJE POR SISTEMA DE COMUNICACION PARA ASISTENCIA
EN CARRETERA

COBERTURA (%)	Puntos
de 76 al 100	20
de 51 al 75	15
de 26 al 50	10
de 1 al 25	5
0	0

5.3 Factor Conductor-Equipo.

Definido como la relación entre el número de conductores contratados por la empresa a término indefinido y el número de vehículos que conforman la capacidad transportadora de la empresa, así:

donde:

NCC= Número de conductores contratados por la empresa.

NVCT= Número de vehículos que conforman la capacidad transportadora de la empresa.

El puntaje a asignar por este factor se determinará con la siguiente tabla:

TABLA NÚMERO 18
PUNTAJE POR FACTOR CONDUCTOR-EQUIPO

F.C.E.	Puntos
Menor de 1.00	0
1.00 a 1.25	12
1.26 a 1.50	16
Mayor de 1.50	20

5.4 Seguros.

Dentro de las garantías que la empresa de transporte debe ofrecer, están el seguro de responsabilidad civil contractual y el seguro de responsabilidad civil extracontractual:

5.4.1 Transporte de pasajeros.

Póliza de responsabilidad civil contractual, que cubre los siguientes riesgos:

Muerte.

Incapacidad permanente.

Incapacidad temporal.

Gastos médicos, quirúrgicos hospitalarios y farmacéuticos.

El puntaje se asignará teniendo en cuenta la siguiente formulación y tabla:

Donde:

SG= Relación entre el monto promedio asegurado por los cuatro riesgos y el monto mínimo asegurable por riesgo.

MPR = Monto promedio asegurado por los cuatro riesgos, expresado en smmlv.

60 = Monto mínimo asegurable por cada riesgo en smmlv.

TABLA NÚMERO 19

PUNTAJE POR SEGURO CONTRACTUAL

SG.	Puntos
Menor de 1.00	0
1.0 a 1.5	30
1.51 a 2.00	40
Mayor de 2.00	50

Póliza de responsabilidad civil extracontractual, que cubra los siguientes riesgos:

Muerte o lesiones a una persona

Daños a bienes de terceros

Muerte o lesiones a dos o más personas

El puntaje se asignará teniendo en cuenta la siguiente formulación y la siguiente tabla:

Donde:

SG = Relación entre el monto promedio asegurado por los tres riesgos y el monto mínimo asegurable por riesgo

MPR = Monto promedio asegurado por los tres riesgos, expresado en smmlv.

60 = Monto mínimo asegurable por cada riesgo en smmlv.

TABLA NÚMERO 20

PUNTAJE POR SEGURO EXTRA CONTRACTUAL

SG.	Puntos
Menor de 1.00	0
1.0 a 1.5	12
1.51 a 2.00	16

Mayor de 2.0	20
5.4.2 Transporte de carga.	

Póliza de responsabilidad civil contractual, que cubra la responsabilidad civil del transportador frente al remitente, destinatario o dueño de las mercancías transportadas, como consecuencia de la pérdida, daños físicos o retrasos en la entrega de las mismas.

El puntaje máximo de 50 puntos se asignará de acuerdo con la certificación expedida por una compañía de seguros legalmente autorizada en la que adquiera el compromiso de expedir la póliza por cada despacho ya sea que ampare la carga por los valores declarados o por un valor no inferior a 250 smmlv.

La evaluación correspondiente a la póliza de responsabilidad civil extracontractual, se determinará de igual forma que para el transporte de pasajeros.

Artículo 35. Puntaje por condiciones financieras. A fin de determinar el puntaje que se obtendrá por este concepto, se deben sumar los puntos obtenidos por patrimonio, índices de liquidez y endeudamiento, aplicando las siguientes tablas:

1. Patrimonio líquido. Para obtener el puntaje se debe aplicar la siguiente fórmula y tabla:

Donde: RPS = Relación de patrimonios

TABLA NÚMERO 21

PUNTAJE POR PATRIMONIO LIQUIDO

RPS.	Puntos
Más de 3.00	120
2.51 a 3.00	102
2.01 a 2.50	90
1.51 a 2.00	80
1.00 a 1.50	72

1. Índice de liquidez. Para obtener el puntaje se debe aplicar la siguiente fórmula y tabla.

TABLA NÚMERO 22

PUNTAJE POR ÍNDICE DE LIQUIDEZ

Número de veces	Puntos
Hasta 1.00	15
de 1.01 a 1.50	25
Más de 1.50	40

3. Índice de Endeudamiento. Para obtener el puntaje se debe aplicar la siguiente fórmula y tabla.

TABLA NÚMERO 23

PUNTAJE POR ÍNDICE DE ENDEUDAMIENTO

Rango en porcentajes	Puntos
Hasta 50%	40
de 51% a 60%	25
de 61% a 70%	15
de 71% a 80%	5
Más de 80%	0

Artículo 36. Puntaje por condiciones sobre organización. A fin de determinar el puntaje por este concepto, se sumarán los puntos obtenidos en la evaluación de las instalaciones aptas para el desarrollo del objeto social y los programas de salud ocupacional, aplicando las siguientes tablas:

1. Instalaciones para el funcionamiento administrativo de la empresa. Para su evaluación se tendrá en cuenta el espacio mínimo promedio con el que cuenta cada persona de la organización administrativa para desarrollar sus actividades dentro de la sede, agencias o sucursales. La asignación del puntaje se hará teniendo en cuenta la siguiente formulación:

Donde:

APS = Area de trabajo por persona en la sede

ATS = Area total de las instalaciones de la sede.

NS = Número de personas en la organización administrativa en la sede

APAS = Area de trabajo por persona en agencias y sucursales

ATAS = Area de instalaciones de agencias y sucursales

NAS = Número total de personas en la administración de agencias y sucursales.

APP = Area de trabajo por persona promedio en la empresa.

TABLA NÚMERO 24

PUNTAJE POR AREAS DE INSTALACIONES

APP (metros ² por persona)	Puntos
Mayor de 8	25
7-8	20
4-6	10
Menor de 4	0

Cuando la empresa no cuente con agencias o sucursales el puntaje se asignará con base en el resultado que arroje el área de trabajo por persona en la sede (APS).

2. Programas de salud ocupacional. La salud ocupacional de la empresa debe estar dirigida al desarrollo de programas realizados directamente o contratados

con entidades especializadas en el área de seguridad, higiene, medicina de trabajo y medicina preventiva. Dentro de estos dos últimos se deben ejecutar entre otros, los siguientes:

2.1. Medicina preventiva (programas preventivos psico-sociales).

Prevención al alcoholismo.

Prevención al tabaquismo.

prevención a la drogadicción.

Salud mental.

Estilo de vida saludable.

2.2 Medicina de trabajo (seguimiento físico)

Examen de agudeza visual y auditiva.

Examen psicometrico.

Examen de espirometría.

El puntaje se asignará teniendo en cuenta las siguientes tablas:

TABLA NÚMERO 25

PUNTAJE POR PROGRAMAS EN MEDICINA PREVENTIVA

Número de programas	Puntos
5 o más	75
4	60
3	45
2	30
1	15
0	0

TABLA NÚMERO 26

PUNTAJES POR PROGRAMAS EN MEDICINA DE TRABAJO

Número de programas	Puntos
3 o más	50

2	34
1	17
0	0

Artículo 37. Las empresas deberán tener permanentemente a disposición de la autoridad competente las estadísticas, libros y demás documentos que permitan sustentar la información suministrada.

TITULO II

DE LA PRESTACION DEL SERVICIO

CAPITULO I

Disposiciones generales

Artículo 38. De conformidad con lo establecido en el artículo 16 de la [Ley 336 de 1996](#), la prestación del servicio público de transporte estará sujeta a la expedición de un permiso o contrato de concesión u operación por parte de la autoridad competente.

Artículo 39. El permiso para la prestación del servicio público de transporte terrestre de pasajeros o mixto se otorgará mediante concurso, en el que se garantice la libre concurrencia y la iniciativa privada sobre creación de nuevas empresas, de acuerdo con las condiciones y procedimientos señalados en el presente decreto.

Artículo 40. El permiso para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de carga, individual de pasajeros en vehículos taxi y de servicios especiales, tales como escolar, asalariados o de turismo, se otorgará conjuntamente con la habilitación, previo el cumplimiento de los requisitos previstos para su expedición.

Artículo 41. El permiso para la prestación del servicio público de transporte se expedirá por las siguientes autoridades:

a) Por el Ministerio de Transporte-Dirección General de Transporte y Tránsito Terrestre Automotor, de acuerdo con la distribución interna de competencias sobre el particular, cuando la actividad transportadora se desarrolle en el radio de acción nacional;

b) Por los alcaldes o por los organismos de transporte en los que aquellos deleguen tal atribución, cuando la actividad transportadora se desarrolle en los radios de acción distrital o municipal.

CAPITULO II

Disposiciones para el transporte público colectivo de pasajeros
y mixto con radio de acción nacional

SECCION I

Definiciones

Artículo 42. Para la interpretación y aplicación del presente capítulo, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Capacidad transportadora. Es el número de vehículos necesarios para cubrir los servicios autorizados.

Condiciones normales de demanda. La movilización regular de pasajeros en períodos no sujetos a factores que distorsionen los deseos de viaje de los usuarios.

Conteo estacionario. Es la toma de información cuantitativa de pasajeros movilizados y sillas ofrecidas en los vehículos de servicio público que transitan por un punto determinado de una ruta.

Demanda existente de transporte. Es el número de pasajeros que necesitan moverse en una ruta y en un período de tiempo determinado.

Demanda potencial de transporte. Es el número de posibles usuarios que captaría una ruta o un servicio de transporte.

Demanda insatisfecha de movilización. Es el número de pasajeros que no cuentan con servicio para satisfacer sus necesidades de movilización dentro de un sector geográfico determinado y corresponde a la diferencia entre la demanda total existente y la oferta total autorizada de transporte.

Despacho. Es la salida de un vehículo de su terminal de transporte, en un horario autorizado.

Encuestas de origen-destino. Es la toma de información que se hace directamente al usuario sobre su procedencia, destino, preferencias sobre frecuencias y clase de vehículo, costumbres y motivos de un viaje. La encuesta puede hacerse por rotación o en un punto fijo y se realiza sobre una muestra de la población de usuarios que se movilizan en el corredor o ruta objeto de estudio.

Edad del parque automotor. Es el promedio ponderado de la edad de todo el equipo de la empresa, independiente de la clase de vehículo.

Edad del equipo. Es la diferencia entre el año que sirve de base para la evaluación o estudio y el de fabricación del vehículo.

Frecuencias de despacho. Es el número de veces por unidad de tiempo en que se repite la salida de un vehículo en un tiempo determinado.

Horario autorizado. Es la indicación de la hora en la cual se adjudica un despacho.

Horarios disponibles. Son las horas de despacho establecidas por los estudios de demanda que no han sido autorizadas a las empresas.

Información primaria. Es aquella que es obtenida directamente en campo, por medio de aforos, conteos o encuestas.

Información secundaria. Es el conjunto de datos obtenidos por otros organismos o a través de distintos estudios (tránsito promedio diario, número de horarios atendidos desde los terminales de transporte, censo poblacional, desarrollo de la infraestructura vial, etc.) como aporte o herramienta de consulta para el desarrollo del estudio. Esta toma de información constituye el soporte para la planeación y ejecución de la toma de información primaria.

Modificación de rutas. Es el cambio en el recorrido de una ruta, sin alterar el origen y destino de la misma.

Nivel de servicio. Son las condiciones de calidad en que el operador presta el servicio de transporte, teniendo en cuenta las especificaciones, capacidad, disponibilidad y comodidad de los equipos, la accesibilidad de los usuarios a las respectivas rutas, régimen tarifario y demás circunstancias que previamente se consideren determinantes, tales como paraderos y terminales.

Oferta de transporte. Es el número total de sillas autorizadas a las empresas para ser ofrecidas a los usuarios, en un período de tiempo y en una ruta determinada.

Ruta. Entiéndese por ruta para el servicio público de transporte el trayecto comprendido entre un origen y un destino, con un recorrido determinado y unas características en cuanto a horarios, frecuencias y demás aspectos operativos.

Reestructuración de horarios. Es el incremento o disminución de los horarios en una ruta determinada.

Sistema de rutas. Es el conjunto de rutas interrelacionadas y necesarias para satisfacer la demanda de transporte de un área geográfica determinada.

Terminales de transporte terrestre. Son aquellas instalaciones que funcionan como una unidad de servicios permanentes, con los equipos y órganos de

administración adecuados, donde se concentran las empresas de transporte que cubren una zona o área de operación, para que los usuarios puedan ascender o descender de los vehículos de servicio público, en condiciones de seguridad y comodidad. Sus instalaciones tendrán los mecanismos apropiados para el fácil desplazamiento de los discapacitados físicos.

Tarifa. Es el precio fijado o autorizado por la autoridad competente que pagan los usuarios a los operadores por la prestación del servicio de transporte.

Utilización vehicular. Es la relación que existe, en términos porcentuales, entre el número de pasajeros que moviliza un vehículo y el número de sillas que ofrece.

SECCION II

Procedimiento para la determinación de las necesidades de movilización

Artículo 43. Para los fines previstos en los artículos 17 y 21 de la [Ley 336 de 1996](#), el Ministerio de Transporte adelantará los estudios técnicos que determinen la demanda existente o potencial, con el fin de adoptar las medidas conducentes a satisfacer las necesidades de movilización en todo el territorio nacional y garantizar la eficiencia del sistema, en condiciones de oportunidad, calidad y seguridad para los usuarios.

Artículo 44. Los estudios deberán contener las siguientes etapas:

1. Toma de información secundaria, que recoja los datos sobre regulación, oferta y demanda existente de transporte, características socioeconómicas y demás aspectos operacionales del servicio, aplicada a la ruta objeto de estudio. Esta servirá de base para la toma de información primaria.

2. Toma de información primaria, mediante la realización del censo vehicular y de las encuestas origen-destino, actividades éstas que se realizarán como mínimo durante tres (3) días consecutivos, durante las veinticuatro (24) horas, en condiciones normales de demanda. En aquellos lugares donde se presenten alteraciones del orden público o la operación del transporte sea limitada, ésta toma de información podrá realizarse como mínimo durante doce (12) horas por cada día.

El Ministerio de Transporte diseñará y elaborará los formatos y manuales para la obtención de la información, establecerá los criterios para la determinación de los tamaños de la muestra y los procedimientos de expansión de las encuestas origen-destino.

3. Procesamiento y análisis sobre los comportamientos y tendencias en la utilización del servicio público de transporte.

En esta etapa se determinan las características de la oferta y demanda existentes e involucra el número de pasajeros movilizados entre un origen-destino en promedio diario, la clase de vehículo, niveles de servicio ofrecidos y porcentaje de utilización vehicular.

Artículo 45. Determinación de la demanda potencial. La demanda potencial se obtendrá a través de la aplicación de modelos que proyecten un comportamiento, teniendo como base las matrices origen-destino de la demanda existente.

Artículo 46. Análisis de oferta. La oferta resultante del estudio de campo, deberá ser contrastada con la oferta legalmente autorizada, para verificar las reales condiciones de operación en una ruta.

Artículo 47. Determinación de la disponibilidad de servicios. La disponibilidad de servicios se determina dividiendo la demanda total insatisfecha por la capacidad total del vehículo definido para atender determinada ruta.

Artículo 48. Los estudios a que se refiere esta sección deberán actualizarse por lo menos cada seis (6) meses, tendrán el carácter de públicos y cualquier persona tiene derecho a consultar los documentos que reposen en él, a obtener copia de los mismos, así como a solicitar que se le expidan las certificaciones respectivas.

SECCION III

Del concurso público

Artículo 49. Determinadas las necesidades de nuevos servicios de movilización, el Ministerio de Transporte ordenará la apertura del concurso, de oficio o a solicitud de parte, por medio de acto administrativo motivado contra el cual no procederá ningún recurso por la vía gubernativa.

Artículo 50. El procedimiento para la realización del concurso se regirá por las siguientes reglas:

a) La resolución de apertura debe estar precedida del estudio a que se refiere la sección II, del Capítulo II, del Título II del presente decreto y de la elaboración de los términos de referencia, en la forma que se describe más adelante;

b) El Ministerio de Transporte elaborará los correspondientes términos de referencia, detallando especialmente, entre otros, los aspectos relativos al objeto del concurso, requisitos que deberán llenar los proponentes, plazo del concurso, las rutas, sistemas de rutas o áreas de operación disponibles, horarios a servir, clase y número de vehículos, nivel de servicio, reglas y criterios para la evaluación de las propuestas y el otorgamiento del permiso, la determinación y ponderación de los factores objetivos de selección, término

para comenzar a prestar el servicio, su regulación jurídica, derechos y obligaciones de los adjudicatarios y todas las demás circunstancias de tiempo, modo y lugar que se consideren necesarias para garantizar reglas objetivas claras y completas;

c) Los términos de referencia exigirán la constitución de una póliza de seriedad de la propuesta e indicarán su vigencia. El valor asegurado será el equivalente al producto de la tarifa correspondiente para la ruta que se concursa por la capacidad transportadora total del vehículo requerido por el número total de horarios concursados por el plazo del concurso, así:

$$G = T \times C \times ND \times P$$

Donde:

G = Valor de la garantía

T = Valor de la tarifa

C = Capacidad del vehículo

ND= Número de horarios concursados

P = Plazo del concurso (en días)

Cuando se presenten propuestas para servir más de una (1) ruta, el valor de la póliza se liquidará para cada una de ellas;

d) Dentro de los diez (10) días siguientes a la apertura del concurso, se publicarán avisos por una sola vez, simultáneamente en dos (2) periódicos de amplia circulación nacional, el día martes.

La publicación deberá contener una identificación del concurso, el objeto y sus características esenciales, día de la apertura y del cierre, con indicación de la hora en que éste se producirá, el sitio y hora en que se suministrarán los términos de referencia, su valor (no reembolsable) y todas las demás informaciones que se consideren necesarias. Este aviso debe fijarse por un período de cinco (5) días hábiles, dentro de los tres (3) días siguientes a la publicación, en las carteleras de la Dirección General de Transporte y Tránsito Terrestre Automotor del Ministerio de Transporte y en la asesoría regional o seccional que corresponda a la jurisdicción donde se va a prestar el servicio, según el caso. Además deberá publicarse en el Diario Oficial o boletín del Ministerio de Transporte.

e) Cuando la entidad interesada lo estime conveniente, los plazos del concurso se podrán prorrogar antes de su vencimiento, por un término no superior al inicialmente fijado, decisión que deberá ser comunicada por escrito a quienes hayan adquirido los términos de referencia.

f) Las propuestas deben referirse y sujetarse a todas y cada una de las condiciones contenidas en los términos de referencia, pero adicionalmente podrán contener alternativas técnicas y económicas que tiendan a mejorar la calidad del servicio ofrecido, sin condicionamientos de ninguna especie;

g) La entidad competente elaborará los estudios técnicos y jurídicos necesarios para la evaluación de las propuestas y podrá solicitar a los proponentes las aclaraciones y explicaciones que se estimen necesarias;

h) Dentro de la oportunidad señalada para tal efecto, el jefe de la entidad competente, mediante Acto Administrativo motivado, procederá a autorizar la prestación del servicio o a declarar desierto el concurso, según el caso.

El Acto mediante el cual se decide el concurso se notificará personalmente a los interesados, en la forma y términos establecidos para los actos administrativos en el Código Contencioso Administrativo;

i) Si el adjudicatario no entra a prestar el servicio ofrecido dentro del plazo señalado en el acto correspondiente, la entidad competente hará efectivo el valor de la garantía constituida para responder por la seriedad de la propuesta.

En este evento la entidad, mediante acto administrativo debidamente motivado, podrá otorgar el permiso dentro de los quince (15) días siguientes al proponente calificado en segundo lugar, siempre y cuando su propuesta sea igualmente favorable para la prestación del servicio.

Artículo 51. Criterios básicos para la evaluación de las propuestas. La evaluación de las propuestas se hará en forma integral y comparativa, teniendo en cuenta entre otros, los siguientes factores básicos de escogencia:

1. Características del equipo ofrecido.
2. Propiedad del parque automotor.
3. Edad del parque automotor.
4. Servicios ofrecidos a los usuarios.
5. Tarifa.
6. Disponibilidad de terminales adecuadas en los lugares en donde no exista una terminal pública de transporte.
7. Cumplimiento de otros servicios autorizados.
8. Antecedentes de accidentalidad.

Parágrafo. La entidad competente señalará en los términos de referencia los puntajes concretos de evaluación, teniendo en cuenta el nivel de servicio exigido, las condiciones socioeconómicas de la zona a servir, las características de la infraestructura vial de la ruta o área de operación, así como las demás circunstancias que se consideren necesarias para la prestación óptima del servicio.

SECCION IV

Prolongación y Modificación de rutas y cambio de clase de vehículos

Artículo 52. El Ministerio de Transporte podrá autorizar la prolongación de una ruta hasta en un diez por ciento (10%) de la longitud original, sin exceder los cincuenta (50) kilómetros, siempre y cuando el tramo a prolongarse no disponga de servicio autorizado. Las solicitudes de prolongación deberán acompañarse de:

1. Indicación del número y fecha de la resolución que le concede la habilitación.
2. Fotocopia de las pólizas de seguros exigidas.
3. Estudio que sustente el número de horarios a prolongar y la forma de operación.

Una vez recibida y estudiada la solicitud, el Ministerio de Transporte resolverá dentro de los treinta (30) días siguientes.

Artículo 53. El Ministerio de Transporte podrá modificar las rutas, siempre que las circunstancias lo hagan recomendable por la construcción de un nuevo tramo de la vía que acorte distancia, ahorre tiempo o permita la racionalización en el uso de los equipos.

Para realizar la modificación, el Ministerio determinará mediante estudio de demanda potencial, el número de horarios nuevos o a trasladar y procederá de conformidad con la Sección III del Título II Capítulo II del presente decreto, concurso en el que, para efectos de los horarios trasladados, se preferirá a las empresas que tengan autorizada la ruta objeto de la modificación.

Artículo 54. El Ministerio de Transporte podrá autorizar el cambio en la clase de vehículo en una o más rutas, siempre que:

1. La clase de vehículo autorizado se cambie por aquellos de mayor capacidad, buscando el uso de equipos de transporte masivo.
2. Se realice con la debida equivalencia en sillas ofrecidas por los vehículos.
3. No genere cambio en los horarios autorizados.

4. El cambio solicitado se sustente en un análisis del comportamiento de la demanda en los horarios y rutas, tanto para la clase de vehículo autorizado como para el solicitado.

Una vez recibida y estudiada la solicitud, el Ministerio de Transporte resolverá dentro de los treinta (30) días siguientes, teniendo en cuenta el reajuste de la capacidad transportadora, cuando fuere del caso.

SECCION V

Capacidad transportadora

Artículo 55. El Ministerio de Transporte fijará la capacidad transportadora mínima y máxima con la cual la empresa deberá prestar los servicios autorizados.

La capacidad transportadora mínima es el número de vehículos requeridos y exigidos para la adecuada prestación de los servicios autorizados.

La capacidad transportadora máxima equivale a la capacidad mínima fijada, incrementada en un veinte por ciento (20%) para reserva, con el fin de atender los requerimientos de mantenimiento e imprevistos.

Parágrafo. El parque automotor no podrá estar por fuera de los límites de la capacidad transportadora máxima y mínima fijada a la empresa.

Artículo 56. Para determinar la capacidad transportadora mínima el Ministerio de Transporte tendrá en cuenta para cada clase de vehículo y nivel de servicio, lo siguiente:

1. Las rutas y horarios autorizados.
2. Topografía y tipo de superficie de las vías por donde transitan los vehículos.
3. Tiempos de operación.

CAPITULO III

Disposiciones para el transporte público colectivo de pasajeros

y mixto con radio de acción distrital o municipal

SECCION I

Ambito de aplicación y definiciones

Artículo 57. La expedición del permiso para la prestación del servicio público de transporte con radio de acción distrital o municipal, se otorgará con arreglo a lo dispuesto en el presente capítulo.

Artículo 58. Las autoridades distritales o municipales competentes adelantarán los estudios de oferta y demanda de transporte en su jurisdicción, para adoptar las medidas conducentes a satisfacer las necesidades de movilización, según se trate de rutas o frecuencias de despacho, áreas de operación, sistemas o subsistemas de transporte, en condiciones normales de demanda.

Artículo 59. La organización y control de la actividad transportadora local exige el establecimiento de un sistema de planificación integral, dinámico, confiable y eficaz, que asegure la utilización adecuada de la infraestructura del transporte y facilite la toma de decisiones en el proceso de adjudicación o reestructuración de la operación.

Artículo 60. Además de las consignadas en el artículo 42 del presente decreto, para los efectos del presente capítulo se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Area de operación. La división territorial establecida por la autoridad competente, dentro de la cual se autoriza a una empresa para satisfacer la demanda de transporte.

Corredor de transporte. Es el trayecto al cual concurren, en un período de tiempo, un número elevado de rutas de transporte público colectivo con diversos orígenes y destinos y que requiere de una operación coordinada entre ellas.

Demanda promedio de transporte por hora. Indicador que representa el promedio de pasajeros/hora que se movilizan en los diferentes viajes, durante el período en estudio. Está dada por la relación entre el volumen total de pasajeros en todos los viajes del período y el intervalo de tiempo en horas de dicho período.

Demanda promedio de transporte por viaje. Indicador que muestra cómo es el movimiento de pasajeros en promedio durante los viajes efectuados en un período típico. Está dada por el volumen total de pasajeros en todos los viajes del período, sobre el número de viajes en dicho período.

Factor de expansión. Es la relación entre el número de despachos efectivos por ruta, período y sentido y el número de despachos aforados. Así mismo, es la relación entre el número de pasajeros aforados por ruta, clase de vehículo y sentido y el número de pasajeros encuestados por ruta, clase de vehículo y sentido.

Fluctuación espacial de la demanda. Es la que representa el comportamiento de los viajes a través del cambio de las características de ocupación en los

diferentes tramos o puntos de parada de una ruta, corredor o red de transporte.

Fluctuación temporal de la demanda. Es el comportamiento de los viajes a través del cambio de las características de ocupación en el tiempo y se identifica por las variables fluctuación mensual, diaria y horaria o de período.

Índice de ocupación. La relación entre la ocupación en un tramo predefinido de la ruta y la capacidad nominal de transporte del vehículo.

Índice de renovación. La relación entre el total de pasajeros transportados en el viaje y la ocupación crítica del mismo.

Modificación de una ruta. Es el cambio en el recorrido, el alargamiento o reducción de una ruta existente.

Paraderos. Sitios fijos establecidos y debidamente demarcados a lo largo de la ruta, en donde el vehículo se detiene a recoger o dejar pasajeros.

Períodos típicos. Son lapsos de tiempo con características similares en cuanto a movilización de pasajeros y comportamiento de la demanda. Se caracterizan principalmente los períodos pico y los valle o entre picos.

Período pico. Corresponde a los períodos de tiempo en que los volúmenes de pasajeros transportados fueron máximos. Las condiciones particulares de la ciudad fijan el número de períodos picos en el día.

Período valle. Es el lapso de tiempo que, antes o después de los períodos pico, presenta una demanda de transporte significativamente inferior a la de aquellos.

Perfil de carga. Es el gráfico que muestra la movilización de pasajeros, tramo por tramo. Se puede obtener para un solo viaje o acumularlos para un período de tiempo determinado.

Plan de utilización. La programación para la utilización plena de los vehículos para servir las rutas y despachos autorizados.

Ruta radial. Es aquella que une una zona con el centro de las actividades urbanas y tiene dos terminales de despacho.

Ruta circular. Es aquella cuyo itinerario es más o menos orbital a un área específica y tiene un solo terminal de despacho.

Sistema de transporte. El conjunto de elementos físicos, técnicos, legales y administrativos necesarios para satisfacer la demanda de transporte en un área municipal o distrital.

Subsistema de transporte. El conjunto de elementos físicos, técnicos, legales y administrativos necesarios para satisfacer la demanda de transporte en una zona de un área municipal o distrital.

Tamaño muestral. Es la fracción de usuarios o vehículos sobre la cual se realiza el estudio, para obtener el comportamiento promedio total de la población objeto de aquel.

Tiempo de viaje (recorrido). Es el que transcurre mientras un vehículo se desplaza del origen al destino de la ruta, incluyendo los tiempos invertidos en paradas.

Tiempo en terminales. Es el que transcurre entre la llegada y la salida del vehículo de un terminal. Un valor usual del tiempo en terminal se estima en el 10% del tiempo del ciclo.

Tiempo del ciclo. La duración total del viaje de ida y regreso al mismo punto de origen.

SECCION II

Procedimiento para la determinación de las necesidades de movilización

Artículo 61. Los estudios a que se refiere este capítulo deberán tener en cuenta las siguientes etapas:

1. Caracterización de la oferta

La autoridad competente determinará con qué sistema cuenta el distrito o municipio para realizar la actividad transportadora. Para tal efecto deberá contar con inventarios detallados, completos y actualizados sobre los siguientes aspectos:

- a) Características del parque automotor de servicio público colectivo de transporte, indicando la clase, modelo, capacidad y número de vehículos que se encuentran operando;
- b) Especificaciones de la red vial del distrito o municipio y las características de las vías por las que transitan los vehículos de transporte público;
- c) Empresas de transporte público colectivo que se encuentran operando en el respectivo distrito o municipio;
- d) Descripción de las rutas de transporte público colectivo que operan en el distrito o municipio con identificación de paraderos y terminales.

2. Determinación de la demanda

Para cuantificar la demanda manifiesta de transporte es necesario tener en cuenta todos aquellos aspectos físicos y socioeconómicos relevantes que influyen en la generación de viajes, tales como su situación geográfica, localización, límites, población por edad y actividad que desarrolla, su situación político-administrativa, uso del suelo, actividades que se desarrollan en cada zona o sector, accesibilidad, espacio que ocupan, precio del suelo, distribución del empleo y localización, zonificación, niveles de ingreso y demás aspectos socioeconómicos que tengan incidencia en las actividades que se desarrollan en el respectivo distrito o municipio y que como tal influyen en el transporte.

Esa demanda debe caracterizarse, identificando sus variaciones o fluctuaciones temporal y espacial, así como los indicadores que la representan o cuantifican.

Los indicadores de la demanda manifiesta, como resultado del análisis conjunto de las fluctuaciones temporal y espacial por ruta, período y sentido, son los siguientes:

1. Perfil de cargamento o de ocupación, entendido como la representación gráfica del movimiento de pasajeros a lo largo del itinerario de la ruta, por cada período y sentido, identificando el tramo crítico y la ocupación crítica.
2. Demanda promedio definida para cada período, clase de vehículo, ruta y sentido, así: pasajeros por viaje, pasajeros por hora, pasajeros por minuto, total de volúmenes de pasajeros diario y de viajes vehiculares, índice de ocupación y de renovación.

Para obtener los anteriores indicadores y demás características de la demanda manifiesta, la autoridad competente deberá realizar las siguientes tomas de información:

- a) En terminales. Permite establecer los períodos típicos, número de viajes realizados por período, clase de vehículo, tiempos de viaje, tiempo en terminales y tiempo de ciclo, para cada ruta.

El período en que se realice este estudio deberá tener en cuenta los meses de alta y baja demanda y dentro de cada mes los días que generan mayor y menor movilización, para determinar el día o días en que debe tomarse la información, teniendo en cuenta el propósito de aquel;

- b) Ascenso y descenso de pasajeros o de origen y destino en vehículos. Deberá realizarse sobre una muestra de los despachos, con el fin de determinar el comportamiento espacial y temporal de la demanda. Permite conocer el índice de renovación, tiempo que demoran los vehículos en cada paradero, el tramo más cargado de pasajeros, volumen de pasajeros por trayecto, número de pasajeros atendidos por paradero, por período y por ruta. Este estudio deberá hacerse el mismo día en que se realice el de terminales, por cuanto este último es básico para la expansión de la muestra del estudio de ascenso y descenso.

Parágrafo. La muestra para la toma de información de ascenso y descenso y de origen y destino deberá ser lo suficientemente representativa y soportada en la siguiente información:

Número de despachos por ruta

Número de despachos por períodos

Número de despachos por clase de vehículo;

c) Contraste visual. Debe entenderse como un complemento del estudio en terminales y permite conocer las características de la oferta, la demanda y formas de operación, mediante la inspección en puntos específicos de la red de transporte público;

d) Origen y destino en hogares. Se realiza sobre una muestra de la población (hogares) a través de encuestas a todos los miembros del grupo familiar, mayores de cinco (5) años. Esta información permite establecer el número y motivo de los viajes desde una zona origen hacia una zona de destino, los medios utilizados para dichos viajes y las características socioeconómicas de los usuarios.

3. Formulación del diagnóstico

Las anteriores caracterizaciones son las que permiten formular un diagnóstico o valoración sobre la forma como opera la oferta existente frente a la demanda manifiesta de transporte, soporte fundamental para poder emprender un plan operativo que permita adoptar las medidas conducentes a mejorar lo existente o satisfacer las necesidades de movilización, a través de un servicio de transporte público seguro, accesible y cómodo.

Del diagnóstico se deben extraer, entre otras, las siguientes conclusiones:

1. Necesidad de aumentar o disminuir frecuencias de despachos y ajuste del parque automotor requerido.
2. Necesidad de reestructurar o modificar rutas (fusión, disminución o aumento de la longitud, diseños de ramificaciones en los extremos de las rutas).
3. Necesidad de crear nuevas rutas.
4. Necesidad de crear nuevos niveles de servicio.
5. Necesidad de modificar la clase de vehículo
6. Escalonamiento de paraderos.

4. Plan operativo

Si el resultado del estudio a que se refiere el presente artículo arroja una prestación deficiente del servicio, derivada entre otros, del incipiente cubrimiento, edad del parque automotor, mal manejo del espacio o de su propia infraestructura y demás factores que influyan en la prestación óptima del servicio de transporte público local, las autoridades competentes diseñarán un plan operativo que permita la formulación de estrategias operacionales, técnicas y de funcionamiento del sistema vial, tales como la reestructuración y/o modificación de rutas o frecuencias, el escalonamiento de paraderos, reposición de los vehículos mediante el establecimiento de niveles de servicio diferentes al básico, el ajuste en cuanto al número y/o clase del parque automotor; la adecuación de las vías y demás medidas que permitan la ordenación del tránsito local, el racionamiento del uso de las vías y la optimización de la operación del transporte.

Agotadas las acciones antes indicadas, si el estudio comprueba la existencia de una demanda insatisfecha de movilización, como consecuencia de la inexistencia o insuficiencia de los servicios ofrecidos, la autoridad distrital o municipal ordenará la apertura del concurso, para lo cual se dará aplicación al procedimiento previsto en título II, capítulo II, sección III del presente decreto. Las publicaciones para estos efectos, deberán hacerse en un diario de amplia circulación local.

Artículo 62. El enfoque metodológico previsto en el artículo anterior deberá aplicarse para determinar las necesidades de movilización en los distritos o municipios que tengan una población inferior a quinientos mil (500.000) habitantes, teniendo en cuenta el último censo poblacional adelantado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas, DANE.

En los demás distritos o municipios, las autoridades podrán utilizar otras metodologías que resulten apropiadas para la determinación de la demanda existente y potencial, con el fin de satisfacer las necesidades de movilización y garantizar la eficiencia del sistema de transporte.

SECCION III

Capacidad transportadora

Artículo 63. Las autoridades distritales o municipales fijarán la capacidad transportadora de conformidad con lo previsto en los artículos 55 y 56 del presente decreto.

CAPITULO IV

Disposiciones para el transporte público individual de pasajeros, en vehículos taxi

Artículo 64. A partir de la promulgación del presente decreto las autoridades distritales o municipales no podrán autorizar el ingreso de taxis al servicio público de transporte, por incremento, hasta tanto no se determinen las necesidades de equipo mediante el estudio técnico de que tratan los artículos siguientes.

Hay ingreso por incremento cuando la vinculación implique un aumento en el número de vehículos que bajo esa modalidad operan en el distrito o municipio correspondiente. Será por reposición, cuando la vinculación se realice con un vehículo nuevo, para sustituir a otro que se encuentra matriculado en el servicio público, el cual deberá someterse al proceso de desintegración física al que se refiere el artículo 59 de la [Ley 336 de 1996](#).

Artículo 65. Procedimiento para la determinación de las necesidades de equipos. El estudio técnico se elaborará teniendo en cuenta el porcentaje óptimo de utilización productivo por vehículo, con fundamento en los siguientes parámetros:

1. Características de la oferta

Con el fin de determinar la oferta existente de taxis, las autoridades locales deberán contar con un inventario detallado, completo y actualizado de las empresas y del parque automotor que presta esta clase de servicio en el respectivo distrito o municipio.

2. Determinación de las necesidades de equipo

Para determinar las necesidades de equipos, las autoridades locales deberán llevar a cabo las siguientes actividades:

a) Recolección de información por método de encuestas.

1. A conductores, mediante la selección de los vehículos objeto de estudio de acuerdo con el tamaño muestral. La toma de información deberá realizarse y distribuirse proporcionalmente dentro de los siete (7) días de la semana para cubrir el cien por ciento (100%) de la muestra, utilizando los formatos y manuales diseñados por el Ministerio de Transporte.

1. A usuarios, dirigida a quienes hagan uso de los vehículos seleccionados en la encuesta a conductores y deberá realizarse en los mismos términos y condiciones anteriores.

El tamaño de la muestra deberá ser representativo frente a la totalidad del parque automotor que ofrece este servicio;

b) Procesamiento y determinación de las necesidades de equipo.

Realizada la recolección de información en las condiciones anotadas, se procesará y analizará el comportamiento que presenta la utilización del servicio público de transporte individual de pasajeros.

El comportamiento se cuantificará a través de los siguientes índices:

1. Kilómetros recorridos en promedio día por vehículo.
2. Kilómetros productivos recorridos en promedio día por vehículo, definido como los kilómetros recorridos efectivos transportando pasajeros.
3. Porcentaje de utilización productivo por vehículo, definido como la relación entre los kilómetros productivos recorridos en promedio día por vehículo y los kilómetros recorridos en promedio día por vehículo.

La determinación de las necesidades de equipos es el resultado de comparar el porcentaje de utilización productivo por vehículo que determine el estudio, con el porcentaje óptimo del 60%.

Si el porcentaje de utilización productivo por vehículo que arroja el estudio es menor de 60%, existe una sobreoferta, lo cual implica la suspensión del ingreso por incremento de nuevos vehículos. En caso contrario, podrá incrementarse la oferta de vehículos en el número de unidades que nivele el porcentaje citado.

CAPITULO V

Disposiciones para el transporte público de carga

SECCION I

Definiciones

Artículo 66. Para la aplicación e interpretación del presente capítulo, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Índice de utilización vehicular. Es la relación entre la producción de bienes susceptibles de transporte terrestre automotor y la capacidad de transporte en toneladas ofrecida por los vehículos de transporte de carga que operan en el país.

Índice de participación de empresas. Es la relación entre el número de empresas de transporte público de carga y la producción de bienes susceptibles de transporte.

Indice anual de ingreso de vehículos al parque automotor de carga. Es el indicador anual del crecimiento de vehículos de transporte de carga que circulan en el país.

SECCION II

Procedimiento para la determinación de las necesidades de equipos

Artículo 67. Con el fin de adoptar las medidas conducentes a satisfacer las necesidades de movilización de carga en todo el territorio nacional, el Ministerio de Transporte desarrollará un sistema de información que genere datos cuantitativos, descriptivos y representativos del comportamiento del transporte de carga, con base en estudios de demanda y capacidad transportadora.

Artículo 68. El sistema de información tendrá como base los estudios de origen-destino de movilización de carga, estadísticas de producción e inventarios del parque automotor y de empresas.

1. Estudios de origen-destino

El estudio de origen y destino sobre movilización de carga se efectuará mediante la realización de encuestas origen-destino y conteos vehiculares.

Las encuestas deberán realizarse periódicamente, durante seis (6) días, en condiciones normales de operación, en los sitios de la red vial de mayor afluencia vehicular de transporte de carga, de tal manera que se tenga una cobertura nacional. Los formularios de encuesta consignarán la información sobre la carga y el vehículo.

Adicionalmente se realizarán conteos vehiculares con el fin de tener el universo estadístico para de la expansión de encuesta y de esa manera obtener datos confiables del comportamiento de movilización de carga en el país.

Realizada la recolección de información en los términos anteriores, se procesará y analizará el comportamiento que presenta la utilización del servicio público de transporte de carga.

El Ministerio de Transporte diseñará y elaborará los formatos y manuales para la obtención de la información, establecerá los criterios para la determinación de los tamaños de la muestra y los procedimientos de expansión de las encuestas origen-destino.

2. Estadísticas de producción

Con el fin de generar y actualizar los comportamientos que presenta la producción y/o comercialización de bienes, el Ministerio de Transporte

solicitará la información respectiva a las entidades públicas y privadas, gremios y asociaciones que por su actividad económica la generen.

Artículo 69. La necesidad de equipos se determinará con base en el resultado que arroja el índice de utilización vehicular, aplicado al tipo de producto y al equipo requerido.

CAPITULO VI

Tarjetas de operación

Artículo 70. La tarjeta de operación es el documento que habilita a los vehículos automotores para prestar el servicio público de transporte de pasajeros y mixto bajo la responsabilidad de un operador o empresa de transporte, de acuerdo con los servicios autorizados.

Artículo 71. La autoridad competente expedirá la tarjeta de operación únicamente a los vehículos vinculados a las empresas de transporte habilitadas, de acuerdo con la capacidad transportadora fijada a cada una de ellas.

Artículo 72. La tarjeta de operación se expedirá por el término de dos (2) años y podrá modificarse o cancelarse si cambian las condiciones exigidas al operador o empresa para el otorgamiento de la Habilitación o del permiso para prestar el servicio.

Artículo 73. La tarjeta de operación contendrá, al menos, los siguientes datos:

- a) De la empresa. Razón social, sede, radio de acción o área de operación autorizada;
- b) Del vehículo. Clase, marca, modelo, tipo de combustible, número de chasis, número de la placa y capacidad;
- c) Otros. Nivel de servicio, fecha de vencimiento, numeración general y firma de la autoridad que la expide.

Artículo 74. Para obtener la tarjeta de operación se presentarán los siguientes documentos:

- a) Solicitud suscrita por el representante legal de la empresa, a la que se debe adjuntar la relación de los vehículos clasificados por clase y por nivel de servicio, indicando los datos establecidos en el literal b) del artículo anterior, para cada uno de ellos;
- b) Fotocopia auténtica de los contratos de vinculación de los vehículos que no son de propiedad de la empresa;

c) Fotocopia auténtica de la licencia de tránsito;

d) Recibo de pago de los derechos que se causen por concepto de la expedición de la tarjeta de operación.

Parágrafo. Para renovar o modificar la tarjeta de operación, será necesario presentar el original de la anterior, además de los requisitos establecidos en el presente artículo.

Para solicitar duplicado en caso de pérdida, será necesario adjuntar copia auténtica de la denuncia respectiva y la tarjeta de operación que se expida no podrá tener una vigencia superior a la de la tarjeta originalmente autorizada.

Artículo 75. Es obligación de la empresa de transporte tramitar la obtención de la tarjeta de operación de los vehículos vinculados a la misma y entregarla oportunamente a los propietarios. De igual forma, la empresa deberá solicitar la renovación de las tarjetas de operación por lo menos con dos (2) meses de anticipación a la fecha de vencimiento.

Artículo 76. El conductor del vehículo deberá portar el original de la tarjeta de operación y presentarla a la autoridad competente que la solicite.

Artículo 77. Las autoridades de tránsito y transporte sólo podrán retener la tarjeta de operación en caso de vencimiento de la misma y deberá ser remitida a la autoridad de transporte competente para efectos de iniciar la respectiva investigación.

CAPITULO VII

Vinculación y desvinculación de vehículos

Artículo 78. La vinculación y desvinculación de vehículos de las empresas de servicio público de transporte individual o colectivo de pasajeros y mixto, se efectuará de acuerdo con el siguiente procedimiento:

1. Cuando la vinculación y desvinculación del vehículo sea entre empresas cuyas sedes se encuentren dentro de la jurisdicción de la misma autoridad de transporte, el propietario, conjuntamente con el representante de la empresa a la cual se vincula, deberá presentar los siguientes documentos:

a) Solicitud de cambio de la empresa y de expedición de la nueva tarjeta de operación;

b) Paz y salvo otorgado por la empresa de la cual se desvincula, o fallo judicial que declare terminado el contrato de vinculación;

- c) Carta de aceptación de la empresa a la que pretende vincularse, en la cual se especifique la disponibilidad de la capacidad transportadora correspondiente;
- d) Copia del contrato de vinculación del vehículo con la nueva empresa;
- e) Fotocopia de la tarjeta de operación anterior;
- f) Fotocopia de la licencia de tránsito;
- g) Recibo de pago del derecho a la tarjeta de operación.

Una vez recibidos los documentos se procederá a verificar la disponibilidad de capacidad transportadora de la empresa a la cual se vincula. Si la empresa dispone de capacidad transportadora, se procederá a expedir la tarjeta de operación dentro de los diez (10) días siguientes.

En caso de que la empresa no posea capacidad transportadora disponible, no se le expedirá la tarjeta de operación al vehículo y se iniciará por parte de la autoridad de transporte competente la correspondiente investigación a la empresa solicitante.

2. Cuando la vinculación o desvinculación del vehículo se presente entre empresas cuyas sedes se encuentren en jurisdicción de diferentes autoridades de transporte, se observará el siguiente procedimiento:

El propietario del vehículo deberá presentar el paz y salvo otorgado por la empresa de la cual se desvincula el vehículo o el fallo judicial que declare terminado el contrato de vinculación y una carta de aceptación de la empresa a la cual pretende vincularse que especifique la disponibilidad de la capacidad transportadora correspondiente. Estos documentos serán presentados junto con la fotocopia de la tarjeta de operación en la oficina de la autoridad de transporte en cuya jurisdicción se encuentre la sede de la empresa a la cual se pretende vincular el vehículo. Dicha oficina efectuará la reservación del cupo y expedirá una constancia con vigencia de diez (10) días, en la cual se exprese que hay concepto favorable a la vinculación solicitada.

La constancia deberá contener los siguientes datos:

Características del vehículo, empresa a la cual se vincula, número y fecha de la Resolución que fija la capacidad transportadora máxima y mínima de la empresa, capacidad transportadora de la empresa incluyendo el nuevo vehículo que se vincula e indicación del radio de acción en que operará el vehículo.

La oficina de la autoridad de transporte en cuya jurisdicción tenga sede la empresa de la cual se desvincula el vehículo, con la presentación oportuna de la constancia, procederá a desvincularlo mediante la anulación de la copia de la

tarjeta de operación o de un formato que haga las veces de ésta, el cual se entregará al propietario para que solicite ante la oficina de la autoridad de transporte correspondiente, la vinculación del vehículo y la expedición de la tarjeta de operación en la nueva empresa, previo el lleno de los requisitos exigidos en el artículo 74 del presente decreto.

Las empresas que prestan el servicio público de transporte colectivo de pasajeros en distritos o municipios con más de 200.000 habitantes, teniendo en cuenta el último censo adelantado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas, DANE, no podrán vincular, bajo ninguna forma contractual, vehículos de más de diez (10) años de edad, provenientes de otro distrito o municipio.

Artículo 79. Vencido el contrato de vinculación, si la empresa no expide al propietario del vehículo el respectivo paz y salvo, éste podrá solicitar a la autoridad de transporte competente la desvinculación siempre y cuando se encuentre a paz y salvo con ella por todo concepto.

En este caso se observará el siguiente trámite:

- a) Solicitud del propietario del vehículo indicando las razones por las cuales la empresa niega la expedición del paz y salvo;
- b) Traslado de la solicitud al representante de la empresa por el término de cinco (5) días;
- c) Decisión en los quince (15) días siguientes.

La decisión a favor del propietario del vehículo proferida por la autoridad de transporte reemplazará el paz y salvo que debe expedir la empresa.

Artículo 80. Si con la desvinculación que se autoriza se afecta la capacidad transportadora mínima de la empresa, ésta tendrá un plazo de seis (6) meses improrrogables, contados a partir de la ejecutoria de la Resolución, para suplir esta deficiencia. Si en ese plazo no se sustituye el vehículo, se procederá a revisar el estudio que originó la fijación de la capacidad transportadora para modificarla.

Artículo 81. Vencido el contrato de vinculación, la empresa de transporte puede solicitar a la autoridad de transporte la desvinculación de un vehículo observando el siguiente trámite:

- a) Petición de la empresa indicando las razones por las cuales solicita la desvinculación;
- b) Copia del contrato de vinculación demostrando que en la forma prevista en el mismo o en la ley, la empresa notificó al propietario del vehículo oportunamente su decisión de no renovarlo;

c) Dentro de los quince (15) días siguientes a la fecha de radicación de la petición, la autoridad de transporte decidirá mediante resolución motivada.

Artículo 82. El propietario interesado en la desvinculación de un vehículo de una empresa de transporte no podrá prestar sus servicios en otra empresa hasta tanto no se haya autorizado la desvinculación, al propietario que hiciere lo contrario, se le iniciará la correspondiente investigación.

Artículo 83. En todo caso la empresa a la cual está vinculado el vehículo, tiene la obligación de permitir que continúe trabajando en la misma forma en que lo venía haciendo hasta que se decida sobre la desvinculación, so pena de hacerse acreedora a las sanciones respectivas.

CAPITULO VIII

Permisos especiales y transitorios

Artículo 84. Para los efectos previstos en el artículo 20 de la [Ley 336 de 1996](#), se consideran precisas situaciones de alteración del servicio público o como surgimiento de ocasionales demandas de transporte, las siguientes:

1. Cuando se cancele la habilitación a un operador o empresa de transporte.
2. Cuando se paralice el servicio de transporte por razones de inmovilización de equipos, fuerza mayor, caso fortuito u otros factores perturbadores del orden público que impidan la normal prestación del servicio.
3. Cuando se suspenda la habilitación o el permiso de operación a una empresa de transporte, siempre que la sancionada se encuentre atendiendo el cincuenta por ciento (50%) de la ruta o área de operación que resulte afectada con la suspensión del servicio.

Para superar la situación mencionada en el numeral 1 la autoridad competente de transporte podrá autorizar a los propietarios de los vehículos vinculados a la empresa sancionada con la cancelación, para seguir prestando los servicios que aquella tenía autorizados, hasta por un término improrrogable de noventa (90) días. Este servicio se prestará bajo la responsabilidad de dichos propietarios

Dentro del plazo arriba previsto, como mínimo el 80% de los propietarios de los vehículos vinculados podrán constituirse como empresa de transporte y solicitar la habilitación para operar los mismos servicios autorizados a la empresa cancelada sin que se adelante el procedimiento señalado en el Título II, Capítulo II, Sección III del presente decreto.

Si en el término señalado, los propietarios de los vehículos no presentan la solicitud de habilitación, las rutas y horarios de la empresa cancelada serán adjudicados a través del concurso público. Los vehículos de la empresa

cancelada tendrán prelación para llenar la nueva capacidad transportadora de la empresa adjudicataria.

Para las situaciones previstas en los numerales 2º y 3º del presente artículo, la autoridad competente de transporte expedirá un permiso especial y transitorio a empresas habilitadas o a las personas naturales que demuestren ser las propietarias del parque automotor idóneo con el cual se pretende cubrir el servicio, sin que se adelante el procedimiento previsto en el Título II, Capítulo II, Sección III del presente decreto. Superadas las situaciones, estos permisos perderán su vigencia y la prestación del servicio quedará sujeta a las condiciones normalmente establecidas, desaparecida la circunstancia que dio origen al permiso transitorio, su mantenimiento será causal de mala conducta para el funcionario responsable.

CAPITULO IX

Disposición final

Artículo 85. El presente decreto rige a partir de su publicación y deja sin vigencia las disposiciones anteriores sobre la materia que en él se regula, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 11 y 89 de la [Ley 336 de 1996](#).

Publíquese y cúmplase.

Dado en Santa Fe de Bogotá, D. C., a 13 de enero de 1998.

ERNESTO SAMPER PIZANO

El Ministro de Transporte,

José Enrique Rizo Pombo.