

ARTÍCULO 2.2.1.1.11.8. RETENCIÓN DE LA TARJETA DE OPERACIÓN. Las autoridades de tránsito y transporte sólo podrán retener la tarjeta de operación en caso de vencimiento de la misma, debiendo remitirla a la autoridad que la expidió para efectos de la apertura de la investigación correspondiente.

(Decreto 170 de 2001, artículo 62).

SECCIÓN 12.

TARIFAS.



ARTÍCULO 2.2.1.1.12.1. FACTOR PARA DETERMINAR LA TARIFA. De conformidad con el artículo 6o de la Ley 105 de 1993 el único factor que podrán tener en cuenta las autoridades competentes del orden Metropolitano, Distrital y Municipal para la fijación de las tarifas del transporte es el costo del transporte metropolitano y/o urbano incluyendo el costo de "recuperación de capital".

(Decreto 105 de 1995, artículo 1o).



ARTÍCULO 2.2.1.1.12.2. INCREMENTOS DE LA TARIFA. Los incrementos de la tarifa para el transporte urbano y metropolitano se harán de manera escalonada y separada de las fechas de ajuste en el precio de los combustibles. El primero de los ajustes a las tarifas no podrá superar el 10% y el incremento total se realizará por lo menos en tres instalamentos.

(Decreto 105 de 1995, artículo 4o).



ARTÍCULO 2.2.1.1.12.3. CONTROL. Para el adecuado control del cumplimiento de las disposiciones de esta Sección y demás normas concordantes, las autoridades del orden metropolitano, distrital y municipal, informarán previamente al Ministerio de Transporte sobre sus decisiones en materia tarifaria y enviarán posteriormente copia del acto respectivo a los mencionados organismos.

(Decreto 105 de 1995, artículo 5o).

CAPÍTULO 2.

SISTEMAS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS.

SECCIÓN 1.

SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE MASIVO DE PASAJEROS.



ARTÍCULO 2.2.1.2.1.1. ÁMBITO DE APLICACIÓN. Las disposiciones contenidas en la presente Sección se aplicarán integralmente al servicio público de transporte masivo de pasajeros de acuerdo con las Leyes 86 de 1989, 310 de 1996 y [336](#) de 1996.

(Decreto 3109 de 1997, artículo 1o).



ARTÍCULO 2.2.1.2.1.2. TRANSPORTE MASIVO DE PASAJEROS. Se entiende por

transporte masivo de pasajeros el servicio 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.

(Decreto 3109 de 1997, artículo 3o).



ARTÍCULO 2.2.1.2.1.3. ELEMENTOS DEL SISTEMA. Para los efectos previstos en la presente Sección el sistema está conformado por los componentes propios del mismo, es decir, por el conjunto de infraestructura, predios, equipos, sistemas, señales, paraderos, estaciones e infraestructura vial utilizados para satisfacer de manera eficiente y continua la demanda de transporte en un área de influencia determinada.

(Decreto 3109 de 1997, artículo 4o).

SUBSECCIÓN 1.

AUTORIDADES COMPETENTES.



ARTÍCULO 2.2.1.2.1.1.1. AUTORIDAD COMPETENTE. La habilitación para prestar el servicio público de transporte masivo se expedirá por parte de la autoridad de transporte competente constituida para el efecto por el ente territorial o administrativo correspondiente, la cual ejercerá funciones de planificación, organización, control y vigilancia, bajo la coordinación institucional del Ministerio de Transporte. En ningún caso podrá ser un operador o empresa habilitada.

(Decreto 3109 de 1997, artículo 5o).



ARTÍCULO 2.2.1.2.1.1.2. EJECUCIÓN DE FUNCIONES. La ejecución de las funciones de la autoridad de transporte competente deberá obedecer a criterios unificados de planificación urbana, obras públicas y tránsito y transporte.

(Decreto 3109 de 1997, artículo 6).



ARTÍCULO 2.2.1.2.1.1.3. VIGILANCIA Y CONTROL. La autoridad de transporte competente ejercerá las funciones de vigilancia y control en el cumplimiento de las condiciones de habilitación y operación establecidas en la presente Sección.

(Decreto 3109 de 1997, artículo 18).

SUBSECCIÓN 2.

HABILITACIÓN Y OPERACIÓN.



ARTÍCULO 2.2.1.2.1.2.1. HABILITACIÓN. De acuerdo con lo establecido en el artículo [11](#) de la Ley 336 de 1996, la habilitación es la autorización que expide la autoridad competente para prestar el servicio público de transporte masivo de acuerdo con las condiciones señaladas en la ley, en este Capítulo y en el acto que la conceda.

(Decreto 3109 de 1997, artículo 7).



ARTÍCULO 2.2.1.2.1.2.2. OPERACIÓN Y CONDICIONES. El servicio público de transporte masivo de pasajeros se prestará previa expedición de un permiso de operación otorgado mediante la celebración de un contrato de concesión u operación adjudicados en licitación pública o a través de contratos interadministrativos.

Las condiciones en materia de organización, capacidad financiera, capacidad técnica y de seguridad a que se refiere el artículo [11](#) de la Ley 336 de 1996, se establecerán en el respectivo pliego de condiciones o términos de referencia.

En todo caso, las empresas de transporte masivo deberán cumplir las siguientes condiciones:

Capacidad organizacional:

1. Identificación

a) Personas naturales:

- Nombre
- Documento de identificación, anexando fotocopia
- Certificado de registro mercantil
- Domicilio;

b) Personas jurídicas:

- Nombre o razón social, anexando certificado de existencia y representación legal
- Tipo de sociedad
- NIT
- Representante legal con su documento de identidad
- Domicilio.

2. Requerimientos en cuanto al personal vinculado a la empresa, discriminándolo entre personal administrativo, técnico y operativo.

Capacidad financiera:

- a) Patrimonio mínimo;
- b) Origen de capital;
- c) Capital pagado mínimo, en el caso de las personas jurídicas.

Capacidad técnica:

Requerimientos mínimos de equipo indicando las siguientes características:

- a) Clase;
- b) Marca;

- c) Referencia;
- d) Modelo;
- e) Capacidad;
- f) Forma de vinculación a la empresa.

Condiciones de seguridad:

Los pliegos de condiciones contendrán las condiciones mínimas de seguridad que deberá cumplir la empresa de transporte masivo.

(Decreto 3109 de 1997, artículo 8o).



ARTÍCULO 2.2.1.2.1.2.3. PÓLIZAS DE SEGUROS. Previo al inicio de la operación las empresas de transporte masivo presentarán una póliza de seguro de responsabilidad civil contractual y extracontractual amparando los riesgos de muerte, incapacidad total y permanente, incapacidad temporal, daños a bienes de terceros y gastos médicos y de hospitalización de terceros, sin perjuicio de los demás seguros que se establezcan en la ley y en los pliegos de condiciones.

(Decreto 3109 de 1997, artículo 9o).



ARTÍCULO 2.2.1.2.1.2.4. ASEGURAMIENTO DE LA CALIDAD. Al iniciar el tercer año de operación la empresa de transporte masivo deberá demostrar y mantener el aseguramiento de calidad en la prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros, mediante la presentación del respectivo certificado, de conformidad con la norma ISO 9001, expedido por los Organismos de Certificación de Sistemas de Gestión Acreditados.

(Decreto 3109 de 1997, artículo 10).



ARTÍCULO 2.2.1.2.1.2.5. DETERMINACIÓN DE LA NECESIDAD DEL SERVICIO. La autoridad competente de transporte determinará las necesidades del servicio. Para este efecto se elaborarán estudios para establecer la demanda existente y potencial en áreas, zonas de operación y corredores, como también la asignación de rutas y equipos.

(Decreto 3109 de 1997, artículo 11).



ARTÍCULO 2.2.1.2.1.2.6. RUTAS DE ALIMENTACIÓN. La empresa de transporte masivo podrá ser autorizada para operar rutas de alimentación integradas cuyo permiso de operación será expedido por la autoridad competente siguiendo los procedimientos establecidos en la ley para tal efecto.

La integración consistirá en la coordinación física y operativa del sistema estructural con el sistema alimentador, es decir, el establecimiento de horarios coordinados y la integración de las distintas rutas y equipos mediante la construcción de la infraestructura que facilite la transferencia de pasajeros entre las mismas. La integración podrá incluir el pago de una tarifa única para un viaje entre un punto de origen y un punto de destino conformado por dos o más

tramos en diferentes vehículos.

(Decreto 3109 de 1997, artículo 12).



ARTÍCULO 2.2.1.2.1.2.7. MODALIDAD DE SELECCIÓN. El diseño, construcción, suministro de equipo, operación del sistema o la ejecución combinada de los anteriores, se adjudicará mediante licitación pública.

(Decreto 3109 de 1997, artículo 13).

SUBSECCIÓN 3.

UTILIZACIÓN DE LOS RECURSOS DE LA NACIÓN.



ARTÍCULO 2.2.1.2.1.3.1. DEFINICIÓN DEL ÁREA DE INFLUENCIA. Las entidades territoriales o administrativas interesadas en desarrollar proyectos de transporte masivo con participación de la Nación y/o entidades descentralizadas a través de aportes en dinero o en especie, solicitarán al Ministerio de Transporte la definición del área preliminar de influencia que se debe incorporar a los sistemas integrados de transporte masivo de acuerdo con las condiciones de cada municipio y sus recursos económicos disponibles antes de iniciar los estudios de preinversión a que se refieren los artículos [85](#) de la Ley 336 de 1996 y 2 de la Ley 310 de 1996.

A partir de la determinación del área definitiva de influencia, de acuerdo con el resultado de los estudios de preinversión, las entidades territoriales solicitarán al Ministerio de Transporte la aprobación de la autoridad de transporte competente.

(Decreto 3109 de 1997, artículo 14).



ARTÍCULO 2.2.1.2.1.3.2. TRANSFERENCIA Y VIGILANCIA DE RECURSOS. Cuando la Nación o sus entidades descentralizadas cofinancien o participen con aportes en un sistema de transporte masivo, sus recursos se transferirán a la entidad o empresa encargada de ejecutar el proyecto que haya sido designada por la autoridad territorial. El Ministerio de Transporte vigilará la inversión de esos recursos.

(Decreto 3109 de 1997, artículo 15).



ARTÍCULO 2.2.1.2.1.3.3. COMPONENTES ELEGIBLES. Los recursos que apropie la Nación en dinero y en especie para cofinanciar un sistema de servicio público de transporte masivo de pasajeros estarán dirigidos a obras civiles, superestructura, equipos y otros costos siempre y cuando se destinen únicamente para atender el costo de los componentes del Sistema Integrado de Transporte Masivo. En todo caso, los aportes de la Nación no se podrán utilizar para el mantenimiento, operación y administración del sistema público de transporte masivo de pasajeros.

(Decreto 3109 de 1997, artículo 16).



ARTÍCULO 2.2.1.2.1.3.4. EVALUACIÓN DE ESTUDIOS Y ELABORACIÓN DE FICHA DEL BANCO DE PROYECTOS DE INVERSIÓN. En ejercicio de las funciones asignadas en los artículos [85](#) y [86](#) de la Ley 336 de 1996, el Ministerio de Transporte evaluará los estudios de

prefactibilidad, factibilidad y definitivos del sistema y elaborará en coordinación con la oficina de planeación el plan modal y la ficha del banco de proyectos de inversión de los sistemas de transporte masivo.

(Decreto 3109 de 1997, artículo 17).

SECCIÓN 2.

SISTEMAS ESTRATÉGICOS DE TRANSPORTE PÚBLICO (SETP).



ARTÍCULO 2.2.1.2.2.1. OBJETO. La presente Sección tiene como objeto reglamentar la implementación de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) del país y se aplicará integralmente en las ciudades que cuenten con cofinanciación de la Nación y cumpliendo con los requisitos establecidos en la misma.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 1o).



ARTÍCULO 2.2.1.2.2.2. SISTEMAS ESTRATÉGICOS DE TRANSPORTE PÚBLICO (SETP). Los Sistemas Estratégicos de Transporte Público se definen como aquellos servicios de transporte colectivo integrados y accesibles para la población en radio de acción, que deberán ser prestados por empresas administradoras integrales de los equipos, con sistemas de recaudo centralizado y equipos apropiados, cuya operación será planeada, gestionada y controlada mediante el Sistema de Gestión y Control de Flota, SGCF, por la autoridad de transporte o por quien esta delegue y se estructurarán con base en los resultados de los estudios técnicos desarrollados por cada ente territorial y validados por la Nación a través del DNP.

PARÁGRAFO. Se entenderá por empresas administradoras integrales, las empresas operadoras habilitadas para la prestación del servicio de transporte público colectivo y con rutas o servicios SETP autorizados por la autoridad competente, quienes actuarán como únicas responsables frente a la autoridad de transporte de la prestación del servicio, en las condiciones definidas en los actos administrativos o en los contratos de operación de rutas y servicios. Para los efectos previstos en la presente Sección, estas empresas deben cumplir con las siguientes condiciones:

1. Responsabilidad total en la prestación del servicio de las empresas operadoras habilitadas, comprometiéndose con niveles de servicio específicos en cuanto a cobertura, frecuencias y tipología vehicular.
2. Mantenimiento correctivo y preventivo a cargo de la empresa de transporte.
3. Administración integral sobre los vehículos manteniendo el control efectivo de la misma.
4. Seleccionar, contratar y capacitar a los conductores de servicio público colectivo con rutas o servicios SETP autorizados por parte de la autoridad competente. Las empresas se responsabilizan integralmente por la prestación del servicio, en las condiciones laborales de sus empleados, en especial de todos los conductores, de conformidad con las normas laborales vigentes y en las definidas en los actos administrativos o en los contratos de reestructuración de rutas y servicios.
5. En ningún caso la afiliación de los vehículos será la fuente de sostenimiento de la empresa.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 2o).



ARTÍCULO 2.2.1.2.2.3. OBJETIVOS DE LOS SETP. Los sistemas estratégicos de transporte público estarán orientados a lograr una movilidad segura, equitativa, integrada, eficiente, accesible y ambientalmente sostenible, en cada una de las ciudades donde se implementen. Para el logro de estos fines, cumplirán con los siguientes objetivos en el radio de acción de cada sistema:

1. Mejorar la cobertura, accesibilidad y conectividad entre los diferentes sectores de la ciudad, periféricos y rurales, garantizando que la totalidad del sistema estratégico sea accesible a la población.
2. Integrar física, operacional y tarifariamente el sistema de transporte público colectivo, bajo un esquema que sea sostenible financieramente.
3. Racionalizar la oferta del servicio de transporte público colectivo.
4. Estructurar, diseñar e implementar una red jerarquizada de rutas o servicios de transporte público según su función y área servida.
5. Consolidar una organización empresarial de conformidad con la ley, para la prestación del servicio en el sistema estratégico de transporte público por parte de los operadores, facilitando el cumplimiento de la programación de servicios y la adecuación de la oferta a las condiciones de la demanda.
6. Adoptar un sistema integrado de recaudo, que permita conectividad, integración, gestión de la información y un eficiente servicio al usuario.
7. Garantizar los mecanismos para la planeación, regulación, control y vigilancia de la operación de transporte y de los niveles de servicio bajo los cuales se ha diseñado el sistema, respondiendo a las necesidades de movilidad en su radio de acción.
8. Implementar un plan de construcción, adecuación, mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura necesaria para la óptima operación del sistema estratégico de transporte público.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 3o).



ARTÍCULO 2.2.1.2.2.4. AUTORIDADES COMPETENTES. Para efectos de la presente Sección son autoridades de transporte competentes, los alcaldes municipales o distritales o en los que estos deleguen tal atribución. Dicha autoridad tiene la función dentro de su jurisdicción de planear, diseñar, ejecutar y exigir las condiciones necesarias para la eficiente, segura y adecuada prestación del servicio de transporte público colectivo a través del sistema estratégico de transporte público, así como, ejercer su inspección, vigilancia y control.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 4o).



ARTÍCULO 2.2.1.2.2.5. REQUISITOS PARA LA FINANCIACIÓN DE LOS SETP. La Nación y sus entidades descentralizadas participarán con aportes de capital, en dinero o en especie, siempre y cuando se cumplan los siguientes requisitos:

1. Que el proyecto sea consistente con el respectivo Plan de Ordenamiento Territorial y el Plan

de Movilidad, una vez se articule y revise dicho Plan de Ordenamiento, según lo dispuesto en la Ley [388](#) de 1997, o normas que la modifiquen o sustituyan.

2. Que el proyecto propuesto esté debidamente registrado en el Banco de Proyectos de Inversión Nacional, y cumpla los requisitos establecidos Decreto 841 de 1990 o la norma que lo modifique, adicione, sustituya o compile, y demás disposiciones vigentes sobre la materia.

3. Que el proyecto de Sistema Estratégicos de Transporte Público esté incluido en el Plan Nacional de Desarrollo.

4. Que el proyecto respectivo tenga concepto previo favorable del Conpes, mediante un estudio de factibilidad y rentabilidad, técnico-económico, socio-ambiental y físico- espacial, que defina claramente la estrategia, el cronograma y los organismos de ejecución.

5. Que el Alcalde de cada ciudad, donde se implementará el Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) adopte mediante acto administrativo el respectivo sistema de conformidad con los requisitos establecidos en el artículo [2.2.1.2.2.7](#). del presente decreto.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 5o).



ARTÍCULO 2.2.1.2.2.6. ESQUEMA DE ADMINISTRACIÓN DE LOS RECURSOS. La totalidad de los aportes realizados por la Nación y las demás entidades públicas participantes deberán ser manejados a través de un encargo fiduciario constituido por la entidad competente titular del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP). El encargo fiduciario será contratado, previa aprobación de las entidades participantes, siguiendo lo dispuesto en las normas previstas en el Estatuto de Contratación de la Administración Pública y las demás normas legales vigentes sobre la materia.

PARÁGRAFO. El encargo fiduciario actuará de conformidad con las instrucciones dadas por el Comité Fiduciario de acuerdo con sus respectivas competencias, el cual tendrá en cuenta las directrices que sobre la administración de los recursos contengan los Convenios de Cofinanciación respectivos. El Comité Fiduciario estará conformado por el Alcalde Municipal o su delegado, un delegado del Departamento Nacional de Planeación, un delegado del Ministerio de Transporte y un delegado del Ministerio de Hacienda y Crédito Público. La entidad gestora del SETP correspondiente se encargará de designar el secretario técnico del Comité y la respectiva interventoría.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 6o).



ARTÍCULO 2.2.1.2.2.7. ADOPCIÓN DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO. Previo al convenio que se suscribirá entre la Nación y los entes territoriales que definirá los montos de los aportes al proyecto, las vigencias fiscales en las cuales deberán realizarse dichos aportes y las condiciones de los desembolsos, el Alcalde de la ciudad donde se implementará el Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) deberá, mediante acto administrativo adoptar el mismo y sus respectivos componentes.

A partir de la expedición del acto administrativo de adopción del SETP, se debe suspender el ingreso de vehículos de transporte público colectivo por incremento, en las ciudades donde se implementarán los SETP; así mismo, las autoridades de transporte competentes deberán congelar la capacidad transportadora de las empresas con base en las tarjetas de operación vigentes

expedida a los vehículos vinculados.

El mencionado acto administrativo, deberá contener:

1. La definición del ente titular del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP).
2. La definición de la reorganización del servicio.
3. La definición de los indicadores de servicio mínimos para la adecuada y eficiente prestación del servicio y su esquema de control y cumplimiento.
4. La duración del permiso de la operación del sistema y su cronograma de implementación gradual.
5. La definición de los componentes del sistema de conformidad con lo establecido en la presente Sección y en los estudios técnicos, económicos y financieros realizados por cada ente territorial.
6. La definición del esquema bajo el cual se operará el recaudo y se le entregará el dinero al administrador financiero.
7. La definición del esquema técnico bajo el cual operará el control de flota, y
8. La definición de los incentivos a las fusiones y convenios de colaboración empresarial en los que se establezcan esquemas de cooperación para la programación, despacho, operación y remuneración del servicio.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 7o).



Disposiciones analizadas por Avance Jurídico Casa Editorial Ltda.

Normograma de la Administradora Colombiana de Pensiones - Colpensiones

ISSN 2256-1633

Última actualización: 31 de Marzo de 2019

