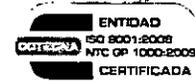




NIT.899.999.055-4

PROSPERIDAD PARA TODOS



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20144000252931



21-07-2014

Bogotá, 21-07-2014

Señores
AUTORIDADES LOCALES DE TRANSPORTE
DIRECCION NACIONAL DE TRANSITO Y TRANSPORTE

Asunto: DAR CONTINUIDAD A LOS CONTROLES AL TRANSPORTE INFORMAL

Respetados Mandatarios y Representantes legales:

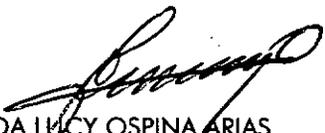
Dando cumplimiento a las instrucciones impartidas por la Señora Ministra y el Señor Viceministro de Transporte y de acuerdo con las funciones asumidas por esta Dirección, establecidas en el Decreto 087 de 2010, especialmente lo establecido en el artículo 14 numeral 14.3, a continuación indico lo siguiente:

1. Se les reitera la obligación de ejercer control permanente al servicio irregular o ilegal del transporte.
2. Se les recuerda que deben dar cumplimiento a las circulares emitidas y publicadas en la página web del Ministerio de Transporte, tales como:

20134000074321 del 28 de febrero de 2013
20134200330511 del 12 de septiembre de 2013
20144000000781 del 03 de enero de 2014
20144000135701 del 06 de mayo de 2014

3. De otro lado, se invita a todas las autoridades a conocer la Circular Externa No. 00000013 del 09 de julio de 2014 de la Superintendencia de Puertos y Transporte, enviada a las Empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera y Especial, donde es claro en señalar que las Empresas de Servicio Especial no pueden, escudarse en el uso de plataformas tecnológicas, para prestar el servicio individual de pasajeros. Circular que se adjunta, y se les conmina a hacerla cumplir.

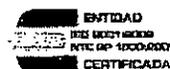
Cordialmente,


AYDA LUCY OSPINA ARIAS
Directora de Transporte y Tránsito

Anexo: 20134000074321 del 28 de febrero de 2013
20134200330511 del 12 de septiembre de 2013
20144000000781 del 03 de enero de 2014
20144000135701 del 06 de mayo de 2014
00000013 del 09 de julio de 2014



**PROSPERIDAD
PARA TODOS**



NIT.899.999.055-4

MEMORANDO

20134000074321



28-02-2013

Bogotá D.C., 28-02-2013

PARA: AUTORIDADES LOCALES DE TRANSPORTE

DE: DIRECTORA DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO

ASUNTO: CONTROLES AL TRANSPORTE INFORMAL

El Ministerio de Transporte con preocupación observa como se ha venido incrementando la prestación irregular del transporte en los municipios del país y en ejercicio de la tutela administrativa que le compete de conformidad con el artículo 8 de la Ley 105 de 1993 y con la finalidad de apoyar la gestión que en materia de control de la informalidad se viene adelantando en las entidades territoriales, me permito realizar las siguientes consideraciones, que esperamos sirvan de fundamento a las acciones institucionales que propendan por el control de la informalidad.

La movilidad, jurídicamente considerada, podemos analizarla en principio en relación con el derecho que tenemos todos a desplazarnos, el cual no solo se encuentra contenido en normas de carácter nacional de rango constitucional y consagrado como un derecho fundamental¹, sino que además encuentra sustento jurídico en normas supranacionales, específicamente en el artículo 22 de la Convención Americana de derechos Humanos, ratificada en Colombia mediante la Ley 16 del 30 de diciembre de 1972, publicada el 5 de febrero de 1973 en el diario oficial.

En el literal "d" del artículo 2 de la Ley 105 de 1993, se reconoce el transporte como "*elemento básico para la unidad nacional y el desarrollo de todo el territorio colombiano*". La Sala Tercera de Revisión de la Corte Constitucional, en Sentencia T-595 DE 2002, recordó que "*en el contexto urbano el servicio de transporte público es un medio indispensable para poder ejercer la libertad de locomoción, derecho de rango constitucional y de carácter fundamental.*"

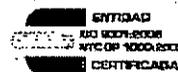
Ahora, la consagración legal como servicio esencial del servicio público de transporte, es un acto de reconocimiento y no de constitución de su carácter como tal. En la Sentencia T-604 de 1992 M.P. Eduardo Cifuentes Muñoz, se expresó sobre el significado y relevancia constitucional de éste servicio, de la siguiente manera:

¹

Artículo 24 Constitución Política de Colombia



**PROSPERIDAD
PARA TODOS**



NIT.899.999.055-4

MEMORANDO
20134000074321



28-02-2013

"De la capacidad efectiva de superar distancias puede depender la estabilidad del trabajo, el acceso y la permanencia en el sistema educativo, el ejercicio de la iniciativa privada y, en general, el libre desarrollo de la personalidad..."

*... La necesidad de trascender la distancia entre los sitios de habitación, trabajo, estudio, mercado, etc., en el menor tiempo y costo posibles, coloca al ciudadano carente de medios de transporte propios, a merced del Estado o de los particulares que prestan este servicio. **La potencialidad de afectar la vida diaria del usuario por parte de las empresas transportadoras explica la mayor responsabilidad social y jurídica exigible a éstas** y el estricto control de las autoridades con el fin de garantizar la prestación adecuada del servicio.*

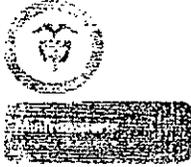
La trascendental importancia económica y social del transporte se refleja en el tratamiento de los servicios públicos hecha por el constituyente. Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado (CP art. 365) - uno de cuyos fines esenciales es promover la prosperidad general (CP art. 2) -, factor que justifica la intervención del Estado en la actividad transportadora con miras a "racionalizar la economía con el fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo..." (CP art. 334).

A nivel del individuo, el transporte es un instrumento de efectividad de los derechos fundamentales. (Negrilla y Subrayado propio)

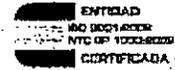
La Corte Constitucional en Sentencia C- 403 de 1998 pone de presente lo siguiente:

*"La operación del transporte público en Colombia es un **servicio público, inherente a la finalidad social del Estado** y sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades competentes, en cuya prestación juega un papel decisivo la participación del sector privado. La ley, en acatamiento de lo dispuesto en el artículo 24 de la Constitución Política, según el cual todo colombiano puede circular libremente por el territorio nacional, define este servicio como "... una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector [aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre], en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica..."*

*Pero además, la ley 336 de 1996, "por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte", en armonía con la ley 105 de 1993, le otorga "El carácter de servicio público esencial..." **y resalta la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en lo que tiene que ver con la garantía de la prestación del servicio y la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones establecidas en la Constitución, la ley y los reglamentos.** El*



**PROSPERIDAD
PARA TODOS**



NIT.899.999.055-4

MEMORANDO
20134000074321



28-02-2013

mismo ordenamiento destaca en su artículo 2° que la seguridad en el servicio, particularmente la relacionada con la protección de los usuarios, "constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte", lo cual se ajusta al mandato constitucional contenido en los artículos 2°, 11, 24, 365 y 366, que le imponen al Estado el deber de proteger la vida e integridad de todas las personas residentes en Colombia." (Negrilla y Subrayado propio)

Los principios de continuidad y regularidad de los servicios públicos, se encuentran igualmente presentes en el servicio público de transporte; lo dicho en otros servicios es aplicable enteramente al de transporte, por lo cual debe recordarse *"que una de las medidas positivas a que está obligado el Estado para la realización de los derechos fundamentales de los coasociados, es la prestación ininterrumpida de los servicios públicos..."*²

Queda establecida de manera clara e indiscutible la transcendencia del servicio público de transporte y su directa relación con la efectividad de los derechos y libertades fundamentales de los ciudadanos, constituyéndose así el transporte, como servicio público inherente a la finalidad social del Estado, deber de éste asegurar su prestación de manera eficiente a todos los habitantes del territorio nacional, de conformidad con el artículo 365 de la Constitución Política de Colombia. Por estas, entre otras razones, el legislador exigió que las empresas interesadas en prestar el servicio público de transporte, obtuvieran previamente la habilitación para operar, acreditando las condiciones que en materia de organización, capacidad económica y técnica, factores de seguridad y demás, que reglamente el Gobierno Nacional³.

Aquí encontramos el fin último de las autorizaciones, que en palabras de la Corte Constitucional, no es otro que *"la obligación que tiene el Estado de proteger los intereses de la comunidad, de los posibles perjuicios que la ejecución indiscriminada e incontrolada de la actividad de los particulares pudiera generarle"*⁴

Como ya se mencionó, el servicio público de transporte tiende a la satisfacción del derecho de locomoción principalmente y a los que de éste se derivan, o mejor, de los que éste se constituye en presupuesto para su materialización. El derecho de locomoción como se establece expresamente en su consagración, al igual que cualquier derecho que quiera tomarse como ejemplo, no es absoluto y su ejercicio se encuentra sujeto a *"las limitaciones que establezca la ley"*⁵; restricciones o limitaciones que encuentran amparo incluso en las normas supra nacionales e igualmente en consideración al orden público y los derechos y libertades de los demás.

² Corte Constitucional Sentencia T-270/07

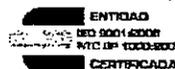
³ Artículo 11 de la ley 336 de 1996.

⁴ Corte Constitucional Sentencia C-043 de 1998

⁵ Artículo 24 Constitución Política de Colombia.



**PROSPERIDAD
PARA TODOS**



NIT.899.999.055-4

MEMORANDO

20134000074321



28-02-2013

Puede decirse entonces que el decreto 2961 de 2006, modificado por el decreto 4116 de 2008 y las restricciones que estos implican, lejos de ser una violación de derechos fundamental como lo quieren convenientemente sostener algunos, gozan del aval de la carta de derechos humanos, para lo cual textualmente cito:

"ARTÍCULO 22. DERECHO DE CIRCULACIÓN Y RESIDENCIA. 1. Toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tiene derecho a circular por el mismo, y, residir en él con sujeción a las disposiciones legales.

2...

...4. El ejercicio de los derechos reconocidos en el inciso 1 puede asimismo ser restringido por la ley, en zonas determinadas, por razones de interés público." (Ley 16 de 1972. Derechos humanos)

Encontramos igualmente que el inciso 2 del artículo 5 de la Ley 336 de 1996, estableció que cuando el transporte no se realizara con equipos propios, la contratación del servicio se realizaría con empresas transporte público habilitadas.

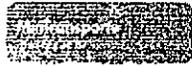
Podemos decir que esas limitaciones, que por razones de orden e interés público se permiten, guardan estricta relación con las finalidades del estado y en especial en procura de aquella que apremia a las autoridades para "garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución..." (Artículo 2 C. N.).

Ahora, la trascendencia reconocida y la correlativa necesidad, anticipada en las normas citadas, de regular y limitar la prestación del servicio, es apenas lógica y evidente si consideramos su importancia en el desarrollo social, económico y cultural. Así lo establece el literal "d" del artículo 2 del estatuto básico del transporte Ley 105 de 1993, relativo a los principios fundamentales, el cual consagra:

"d) De la integración Nacional e Internacional. El transporte es el elemento básico para la unidad nacional y el desarrollo de todo el territorio colombiano y para la expansión de los intercambios internacionales del País."

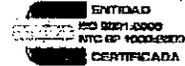
Como ya lo he mencionado, el transporte funge como servicio público, precisamente para la satisfacción de esa necesidad de los ciudadanos de movilizarse, el cual se tiene como básico para el desarrollo del individuo, la sociedad y la efectividad de los demás derechos, razón por la cual el legislador lo consideró como esencial, consagrándose así en el artículo 5 de la ley 336 de 1996.

Las implicaciones de elevar a la categoría de servicio público esencial el transporte, no se limitan a la



NIT.899.999.055-4

**PROSPERIDAD
PARA TODOS**



MEMORANDO
20134000074321



28-02-2013

regularidad y continuidad del servicio; tal vez la más trascendente, en relación con el tema que nos ocupa, es que éste *"implicara la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios..."*, prestación que de acuerdo con el artículo 365 de la Constitución Política de Colombia, debe ser *"eficiente a todos los habitantes del territorio"*.

A manera de conclusión parcial, quiero valirme de las palabras utilizadas por la Sección Primera del Consejo de Estado, el día 7 de abril de 2011, cuando en sentencia manifestó: *"De lo anterior se colige que los Alcaldes son autoridades de tránsito, que deben velar por la seguridad de las personas, que tienen funciones regulatorias y sancionatorias y que en su función de conservar el orden público, de conformidad con la Ley y con las instrucciones del Presidente de la República, deben tomar medidas como restringir y vigilar la circulación de las personas por vías y lugares públicos."* (Negrilla y subrayado fuera de texto)

Vale la pena igualmente recordar, el pronunciamiento del la Corte Constitucional en SENTENCIA C-969/12 en donde *"afirmó que no existe un derecho a quebrantar el ordenamiento de tránsito, abstenerse de cancelar las multas y continuar desempeñando una actividad peligrosa con una licencia amparada por la legalidad"*.⁶

Por otro lado y concretamente hablando, podemos decir que el transporte puede ser mirado desde dos esferas jurídicas, una como actividad económica y la otra como servicio público. En la primera agrupamos a aquellos que pretenden prestar el servicio y en la segunda a quien pretenden acceder al servicio ofrecido.

Abordando el tema desde la perspectiva económica debemos resaltar que Colombia, como lo consagra el artículo primero de la constitución política, es un ESTADO SOCIAL DE DERECHO, lo que implica *"realizar la justicia social y la dignidad humana mediante la sujeción de las autoridades públicas a los principios, derechos y deberes sociales de orden constitucional"* (Sentencia C1064 de 2001). Se conserva esta filosofía cuando se consagra la función social que tienen las empresas, función que por ende implica obligaciones (artículo 333 C. N.).

En este enfoque, desde el punto de vista de la actividad económica empresarial, debemos continuar diciendo que la misma como labor u oficio nos remite a los artículos 25 y 26 de la Constitución Nacional, los cuales abordaremos separadamente y a continuación:

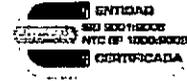
"Artículo 25. El trabajo es un derecho y una obligación social y goza, en todas sus modalidades, de la especial protección del Estado. Toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones

⁶

COMUNICADO No. 47 de Noviembre 21 de 2012



**PROSPERIDAD
PARA TODOS**



NIT.899.999.055-4

MEMORANDO
20134000074321



28-02-2013

dignas y justas.

Artículo 26. *Toda persona es libre de escoger profesión u oficio. La ley podrá exigir títulos de idoneidad. Las autoridades competentes inspeccionarán y vigilarán el ejercicio de las profesiones. Las ocupaciones, artes y oficios que no exijan formación académica son de libre ejercicio, salvo aquellas que impliquen un riesgo social.* (Negrillas propias)

El derecho al trabajo en condiciones justas, es un derecho de todos los conductores de vehículos de servicio público y de las mismas empresas de transporte público, que no están haciendo otra cosa que trabajar con estricto apego a la normatividad. Ahora, recordemos que las profesiones aun cuando no exijan formación académica, lo cual no es el caso del transporte, **no son de libre ejercicio cuando impliquen un riesgo social** (artículo 26 C. N.), lo que armoniza con aquel postulado que enseña que los derechos no son absolutos.

Lo anterior, sostienen algunos, nos lleva a un aparente conflicto entre los derechos al trabajo de los conductores de los moto taxis y los derechos al trabajo de los conductores de vehículos de servicio público y empresas de servicio público. Digo aparente conflicto, por cuanto el tema ya ha sido dilucidado por la Corte Constitucional:

"autorizar la prestación del servicio público de transporte sin el cumplimiento de los requisitos legales, no solo constituiría una inaceptable falencia del estado en perjuicio de la comunidad, sino que sería avalar la violación del derecho a la igualdad de quienes en cumplimiento de claras normas legales obtienen las habilitaciones y permisos requeridos para la prestación eficiente de servicio público de transporte.

*La exigencia de requisitos para la prestación de un servicio público como el de transporte no puede como equivocadamente lo entiende la demandante, constituir una violación del derecho al trabajo, pues la ley permite la constitución de empresas para la prestación de dicho servicio, siempre y cuando se cumplan las exigencias legales. **La protección del derecho al trabajo no implica que el estado este en la obligación de soportar el ejercicio de actividades para las cuales no se cumplen la exigencias legales**, con claro detrimento y desconocimiento de los derechos de los demás, pues un principio de orden social exige que las autoridades reglamenten el ejercicio de las actividades laborales cuando éstas lleguen a afectar derechos ajenos"*⁷ (Negrilla y subrayado propio).

La justificación de los requisitos para el ejercicio de la actividad transportadora no lleva a recordar que el estado tiene la obligación constitucional de garantizar la prestación eficiente de los servicios (artículo

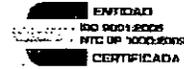
⁷

Corte Constitucional, Sentencia C- 408 de mayo 04 de 2004



NIT.899.999.055-4

PROSPERIDAD PARA TODOS



MEMORANDO
20134000074321



28-02-2013

365 C. N.), pero siendo el transporte una actividad peligrosa, entre otras razones por involucrar la masa de los vehículos y la velocidad que alcanzan los mismos, potencializándose la posibilidad de causar daños y la intensidad de los mismos, nos vemos obligados a tener muy en cuenta que la constitución nacional, reza:

"Artículo 2: ...

Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida,..."

Lo anterior es razón suficiente para que el literal "e" del artículo 2 de la ley 105 de 1993, relativo a los principios fundamentales, contemplara que *"la seguridad de las personas constituye una prioridad del sistema y del sector transporte."* En el mismo sentido, la Ley 336 de 1996 cataloga la seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, como la **"prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte"**

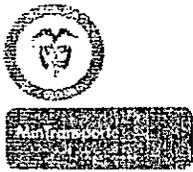
Pero como no se debe garantizar exclusivamente la seguridad, sino además la prestación eficiente del servicio, el artículo 3 de la ley 336 de 1996 determina que *"las autoridades competentes exigirán y verificarán las **condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad** requeridas para garantizarle la eficiente prestación del servicio..."*, con lo que podemos entender que para el legislador la eficiencia del transporte implica la garantía de la **seguridad, comodidad y accesibilidad**, ubicando dentro de esta última el factor calidad, según se contiene en las implicaciones del principio de acceso al transporte público, contenida en el artículo 3 numeral 1° de la Ley 105 de 1993.

Tenemos entonces que como servicio público que es, el estado debe asegurar su prestación eficiente, para lo cual, aun cuando los mismos sean prestados por particulares, mantendrá la regulación, el control y la vigilancia (artículo 365 C. N.), e igualmente estará obligado a intervenir por mandato de la ley en los servicios públicos, *"para racionalizar la economía con el fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes"* (artículo 334 C. N.). Por lo anterior, *"cuando la actividad llevada a cabo por los particulares involucra intereses que superan a los suyos propios y comprometen derechos de la colectividad en los que media un interés público, es deber de la administración... velar por su cumplimiento eficiente..."*⁸

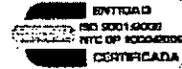
Se establecen por estas razones, entre otras, las exigencias técnicas, financieras, administrativas, de seguridad y de solvencia económica (artículos 12 ley 336 de 1996, 15 Decreto 170 de 2001, 13 y 14 Decreto 172 de 2001).

⁸

Sentencia C-043 de 1998



**PROSPERIDAD
PARA TODOS**



NIT.899.999.055-4

MEMORANDO
20134000074321



28-02-2013

Por lo anterior, en la prestación del servicio público debo recordar nuevamente los principios del transporte público, específicamente los contenidos en el artículo 3 de la Ley 105 de 1993 y que a la letra reza:

Artículo 3º.- Principios del transporte público. El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios:

I. DEL ACCESO AL TRANSPORTE:

El cual implica:

...
c. *Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, **racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo.***

5. DE LAS RUTAS PARA EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS:

...
El Gobierno Nacional, establecerá las condiciones para el otorgamiento de rutas para cada modo de transporte, **teniendo en cuenta los estudios técnicos que se elaboren con énfasis en las características de la demanda y la oferta.**

6. DE LA LIBERTAD DE EMPRESA:

...
El Gobierno Nacional, reglamentará las condiciones de carácter técnico u operativo para la prestación del servicio, **con base en estudios de demanda potencial y capacidad transportadora.**

(Negrillas y subrayado propio)

Por su parte y en el mismo sentido, encontramos los artículos 17 y 21 de la ley 336 de 1996, los cuales al respecto consagran:

*Artículo 17.- ... En el transporte de pasajeros será la autoridad competente la que determine la **demandas existente o potencial, según el caso para adoptar las medidas conducentes a satisfacer las necesidades de movilización.***



NIT.899.999.055-4

**PROSPERIDAD
PARA TODOS**



MEMORANDO
20134000074321



28-02-2013

Artículo 21. ...No podrá ordenarse la apertura de la licitación pública sin que previamente se haya comprobado la existencia de una demanda insatisfecha de movilización.

En todo caso, al usuario se le garantizarán formas alternativas de transporte para su movilización. (Negrillas y subrayado propio)

De lo anterior se quiere resaltar que la protección del usuario solo se logra con una industria de transporte regulada y estructurada técnicamente. Así la satisfacción de las necesidades del pasajero, si no se quiere materializar las preocupaciones de la Corte Constitucional y sufrir los perjuicios de la ejecución indiscriminada de la actividad, como lo ordena la Ley, deberá ser estructurada y caracterizada técnicamente la demanda y establecer las formas adecuadas para su satisfacción.

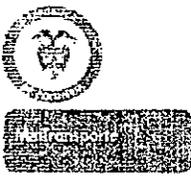
Para esto, el Gobierno nacional según facultad general y constitucional, además de las específicas expresamente señaladas en las normas que se acaban de citar, y con la finalidad de garantizar la realización de los principios del transporte, reglamentó cada una de las modalidades de prestación del servicio público de transporte atendiendo a las características de la demanda.

Así encontramos en materia de transporte público de pasajeros las siguientes:

- Decreto 3109 de 1997 "Por el cual se reglamenta la habilitación, la prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros y la utilización de los recursos de la Nación"
- Decreto 170 de 2001 "Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor colectivo metropolitano, distrital y municipal de pasajeros"
- Decreto 171 de 2001 "por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera"
- Decreto 172 de 2001 "por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi"
- Decreto 174 de 2001 "por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial"
- Decreto 175 de 2001 "por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto"

Cada una de las anteriores fue establecida a raíz de la caracterización de una demanda específica, la cual se dirige a satisfacer y la cuantificación de la demanda que a cada una corresponde se realiza técnicamente y de manera previa a la expedición de los permisos correspondientes.

Sin embargo, cada una de ellas tienen un marco limitado dentro de su autorización y la necesidad del usuario no puede modificar las condiciones del permiso otorgado a una respectiva modalidad ni



**PROSPERIDAD
PARA TODOS**



NIT.899.999.055-4

MEMORANDO
20134000074321



28-02-2013

justificar la contratación de servicios no autorizados y deberá hacer uso de la modalidad establecida para satisfacer la demanda de las características similares a las necesidades que en él se presentan.

La estabilidad del transporte como actividad industrial trastabilla cuando las autoridades competentes no son eficaces en el control de la informalidad y permiten la prestación del servicio por personas no habilitadas y en vehículos no autorizados. Cuando esto ocurre en desconocimiento de la estructuración técnica de los servicios, concebida para la adecuada atención de la demanda, se sacrifican los principios de **seguridad, comodidad y accesibilidad.**

Cuando no se logra un control efectivo de la informalidad, puede configurarse una omisión de la administración en el cumplimiento de sus finalidades, sobre la base de la cual, una vez realizado el juicio sobre el comportamiento de la misma, pueden encontrarse configurados los supuestos de la Responsabilidad del Estado por la Falla del Servicio.

Para el efecto me permito citar extensamente apartes del pronunciamiento de Subsección B de la Sección Tercera del Consejo de Estado, del 29 de agosto de 2012:

"La empresa Cooperativa de Transportadores de Santa Rosa Ltda. COOPETRANSA dirigió varias comunicaciones a la Secretaría de Tránsito y Transporte de la ciudad, entre el 30 de agosto de 1993 y el 24 de febrero de 1994, con el propósito de que se tomaran los correctivos necesarios para poner fin al transporte informal en las rutas que le habían sido concedidas por el municipio de Medellín a dicha cooperativa...

La Secretaría de Tránsito y Transporte de Medellín, durante los meses de septiembre de 1994 a marzo de 1996, impuso sanciones por la ocurrencia de transporte informal, por la práctica de: "servicio diferente al autorizado" entre otras, por las rutas donde operaba la empresa Coopetransa. Así se acreditó en la estadística sobre los informes realizados por contravenciones de tránsito durante el periodo transcurrido entre los meses de septiembre de 1994 y marzo de 1996 (f 160-243 c.1), documento del cual se extracta que se impusieron aproximadamente 621 sanciones por transporte diferente al autorizado...

Para el 8 de mayo de 1995, la Cooperativa de Transporte de Santa Rosa Ltda. COOPETRANSA, había tenido una reducción del 47% en la prestación del servicio de transporte en horas de la noche, en las rutas asignadas...

III. Problema jurídico

10. Corresponde a la Sala determinar si el daño alegado por la parte actora, consistente en la reducción del número de pasajeros que movilizaba en el vehículo de servicio público de su



NIT.899.999.055-4

PROSPERIDAD PARA TODOS



MEMORANDO

20134000074321



28-02-2013

propiedad durante los años 1993 a 1996, es imputable al municipio de Medellín por no adoptar medidas **EFFECTIVAS** para el control del transporte informal...

Visto lo anterior, conviene precisar que de conformidad con los artículos 1 y 3 del Decreto 1787 de 1990, por el cual el gobierno nacional expidió el estatuto nacional de transporte público colectivo municipal de pasajeros y mixto, para el ejercicio de las funciones asignadas al Distrito de Bogotá y a los municipios por el Decreto 80 de 1987, es a los distritos y municipios a quienes les corresponde la inspección y vigilancia del transporte "informal". La autoridad municipal competente es la encargada de regular la prestación del servicio y en ese orden es quien realiza la autorización o reconocimiento, mediante una licencia de funcionamiento, a la empresa que cumpla con los requisitos definidos por mencionado estatuto (arts. 8, 17, 56, 68, 69, 74 y ss.).

13.5. Por su parte los artículos 111 y 112 del estatuto, dotan de facultades a los organismos municipales encargados del control del transporte informal, para la imposición de sanciones consistentes en multas a los particulares que presten servicio público de transporte y a los de servicio público que no estén vinculados legalmente a una empresa...

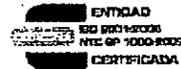
14.1. De conformidad con lo probado, es claro que desde el 21 de marzo de 1994 hasta el mes de agosto de 1994, no se demostró que la entidad demandada realizara gestiones encaminadas al control del transporte informal en la ciudad de Medellín, en cumplimiento de la obligación que le correspondía en los términos del Decreto 1787 de 1990 y los acuerdos municipales 12 del 6 de septiembre de 1971 y 7 del 8 de marzo de 1988.

14.2. La existencia del transporte informal en la ciudad de Medellín para los años de 1994 a 1996 estuvo suficientemente demostrada en el proceso. Quedó acreditado que la ciudadanía y la empresa Coopetrans presentaron ante la secretaría de tránsito y transporte del municipio de Medellín, distintas solicitudes y reclamos en razón de la proliferación del transporte informal...

14.3. Es decir, que durante el periodo comprendido entre el mes de marzo y hasta el mes de agosto la entidad demandada omitió el ejercicio de sus funciones de control y vigilancia del transporte público en la ciudad y permitió el transporte informal, particularmente en las rutas en que transitaba el bus del actor, toda vez que no hizo uso de los instrumentos que tuvo a su alcance para mitigar y tratar de controlar las consecuencias que el transporte "informal" generaba sobre el tráfico de la ciudad. Con lo cual es fuerza concluir que la entidad demanda no atendió el deber de regulación y organización del transporte público durante dicho periodo y por el contrario permitió, la presencia de transporte no autorizado lo que devino en un perjuicio para el actor...



**PROSPERIDAD
PARA TODOS**



NIT.899.999.055-4

MEMORANDO
20134000074321



28-02-2013

RESUELVE:

...
PRIMERO: DECLÁRASE patrimonialmente responsable al municipio de Medellín de los perjuicios causados al señor Juan Ramón Molina Balbín, con ocasión de la reducción en el número de pasajeros que transportaba con su vehículo de transporte público, como asociada a la empresa Cooperativa de Transporte de Santa Rosa Ltda. "COOPETRANSA", en el periodo comprendido entre el 21 de marzo el 31 de agosto de 1994."

Teniendo en cuenta que el Consejo de Estado, realiza los juicios de responsabilidad Civil del Estado en esta materia con base en el criterio de 'falla relativa del servicio', consideró prudente llamar la atención de las Autoridades de Tránsito y Transporte locales sobre la efectividad de las medidas adoptadas para el control del transporte informal y su revisión y adaptación de cara a las facultades con que cuentan para la prevención y control de las actividades irregulares u operaciones de transporte no autorizadas.

Para el efecto el Ministerio de Transporte cuenta con un equipo de trabajo altamente calificado el cual se encuentra dispuesto para absolver sus inquietudes y apoyarlos brindando el soporte conceptual tanto técnico como jurídico, si así lo consideran pertinente.

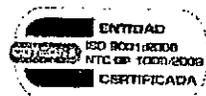
Cordialmente,

AYDA LUCY OSPINA ARIAS
DIRECTORA DE TRANSPORTE Y TRANSITO



NIT.899.999.055-4

**PROSPERIDAD
PARA TODOS**



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20134200330511



12-09-2013

(Bogotá, 12-09-2013)

Señores:

**ALCALDES MUNICIPALES, GOBERNADORES, ORGANISMOS DE TRÁNSITO,
EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y CENTROS DE DIAGNÓSTICO AUTOMOTOR.**

ASUNTO: Obligaciones legales en relación del control de las revisión obligatoria para vehículos de servicio público y particular, revisión preventiva y mantenimiento preventivo de vehículos de servicio público.

Respetados Mandatarios y Representantes legales:

El control por parte de las autoridades de tránsito y transporte en relación con la revisión tecnomecánica y el mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos de servicio público ha sido poco efectivo. Pese a ser los llamados a exigir el cumplimiento de la variedad de disposiciones normativas vigentes, el Ministerio de Transporte ha encontrado que crece el porcentaje de vehículos que según su fecha de registro inicial deben someterse a revisión tecnomecánica obligatoria y no se están aplicando las sanciones contempladas en el Código Nacional de Tránsito.

En algunos casos más preocupantes, se observa que es fácil para la autoridad determinar que un certificado fue expedido sin haberse realizado la revisión, o que salta a la vista que a pesar de portar el certificado, el vehículo no cumple con las mínimas condiciones de seguridad y las autoridades permanecen inmóviles, sin ejercer las respectivas facultades y competencias.

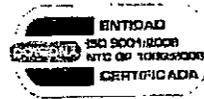
Según nuestros registros, incluso en regiones apartadas donde es poco probable que un vehículo pueda realizar grandes desplazamientos para efectos de realizar las revisiones (Chocó, Amazonas, San José del Guaviare y San Andrés, por citar algunos ejemplos), se da validez a certificados expedidos en el otro extremo del país. Allí los Centros de Diagnóstico que se han habilitado para prestar el servicio han tenido que cerrar sus puertas, a causa del escaso control por parte de las autoridades, pues se generó la costumbre del incumplimiento.

El perjuicio sucede en varias sentidos: no se cumple el deber legal de realizar la revisión obligatoria en los plazos establecidos, no se realiza el control sobre emisiones



NIT.899.999.055-4

PROSPERIDAD PARA TODOS



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20134200330511



12-09-2013

contaminantes, se pone en riesgo la vida de los ciudadanos cualquiera que sea su rol en la vía, incluyendo a los usuarios de transporte público y cada día que pasa sin la imposición de las sanciones de índole pecuniario, se dejan de percibir recursos importantes con destinación exclusiva para la inversión en planes y proyectos para la seguridad vial.

Por las razones expuestas, con el objeto de convocarlos al cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias en relación con la revisión técnico mecánica obligatoria de todos los vehículos que transitan por las vías públicas y sobre el mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos que prestan el servicio de transporte público de personas, por el reciente pronunciamiento del Consejo de estado y con el ánimo de establecer una herramienta de trabajo para las autoridades locales a continuación se fijan directrices en relación con la revisión tecnomecánica obligatoria y el mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos de servicio público:

A. Obligaciones por parte de las autoridades respecto de todos los vehículos:

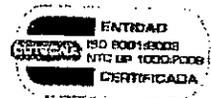
1. Las autoridades de Transporte y Tránsito están en la Obligación de dar cumplimiento al Código Nacional de Tránsito, por ello, es su deber exigir la realización de la de la Revisión Técnico-mecánica que deben realizarse en los Centros Habilitados por el Ministerio de Transporte, como mínimo en los plazos fijados por la Ley, además en todo momento deben verificar el estado de los vehículos.
2. El control operativo del cumplimiento de las normas de transporte y tránsito no es optativo, es una obligación legal de las autoridades, que garantiza la protección del medio ambiente, de los actores en la vía, de los usuarios del servicio de transporte, y reduce el riesgo de accidentalidad.
3. La orden de comparecer (comparendo) por incumplimiento de la obligación de realizar la revisión técnico-mecánica obligatoria dentro del plazo legal, puede producirse como resultado una prueba técnica o tecnológica, es decir de la consulta en el sistema RUNT. Por ello si vencido el plazo legal para la realización de la revisión obligatoria, o para la adquisición del seguro obligatorio, no se evidencia el cumplimiento de estas obligaciones en el Sistema RUNT, es posible iniciar el proceso contravencional expidiendo el comparendo por parte del organismo de tránsito en donde figura su registro y continuar con el proceso contravencional, lo anterior por cuanto la herramienta tecnológica permite verificar si se ha cumplido o no, con uno u otro deber legal.

Av. El Dorado CAN entre carreras 57 y 59, Bogotá, Colombia, Teléfonos: (57+1) 3240800 Fax (57+1) 4287054
http : //www.mintransporte.gov.co - E-mail: mintrans@mintransporte.gov.co - quejasyreclamos@mintransporte.gov.co
Atención al Ciudadano: Sede Central Lunes a Viernes de 8:30 a.m. - 4:30 p.m., línea Gratuita Nacional 18000112042
Código Postal 111321



NIT.899.999.055-4

PROSPERIDAD PARA TODOS



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20134200330511



12-09-2013

4. Las autoridades de tránsito y transporte deben dar curso a los procesos administrativos sancionatorios de tránsito y de transporte, evitando la producción de los fenómenos de caducidad y prescripción, cumpliendo con las etapas de los procesos respectivos.
5. Las autoridades de Transporte y Tránsito deben verificar la realización de la Revisión Técnico-mecánica y corroborar que el certificado sea expedido por un centro de Diagnóstico habilitado y acreditado para realizar la revisión.
6. La autoridad facultada para imponer sanciones en materia de tránsito, es el funcionario responsable dentro de la estructura de funcionamiento del Organismo de Tránsito competente.
7. La actividad de los Centros de Diagnóstico está limitada a las normas reglamentarias vigentes, ninguna de las cuales limita la prestación del servicio más allá de la acreditación concedida por el Organismo Nacional de Acreditación, el cual no discrimina respecto del tipo de servicio (particular, público, oficial, etc.), ni respecto de la modalidad a la que esté vinculado o radio de acción. Por ello, para efectos de la expedición de la tarjeta de operación, la autoridad no puede circunscribir u ordenar que los vehículos de servicio público de su jurisdicción, acudan a un determinado Centro de Diagnóstico. La escogencia de uno u otro corresponde a la empresa de Transporte, que también puede determinar que lo hace en más de un centro.

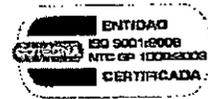
B. Obligaciones por parte de las autoridades respecto de los vehículos de servicio público:

1. Para los vehículos de servicio público, además de las revisiones obligatorias, las empresas deben contar con su propio programa de revisión y mantenimiento preventivo para los equipos con los cuales presta el servicio de transporte. La continuidad del programa es una de las condiciones determinantes para la verificación del mantenimiento de las condiciones que dieron origen al acto administrativo de habilitación.
2. Para el proceso sancionatorio en materia de Transporte, la autoridad de transporte local o su delegado son competentes para sancionar las conductas cometidas por las empresas y los vehículos a los cuales otorgó habilitación y tarjeta de operación. La Superintendencia de Puertos y Transporte es la autoridad con competencia para conocer del incumplimiento de las disposiciones legales incumplidas por las empresas y los vehículos de radio de acción nacional, es decir por las empresas y vehículos que el Ministerio de Transporte otorgó habilitación y tarjeta de operación a través de las Di-



NIT.899.999.055-4

PROSPERIDAD PARA TODOS



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20134200330511



12-09-2013

recciones Territoriales o la Subdirección de Transporte, según el caso. En consecuencia el informe de infracciones a las normas de transporte de las infracciones de transporte

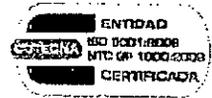
3. La revisión técnico mecánica obligatoria de los vehículos de servicio público debe realizarse directamente por la empresa de transporte vinculadora, a través del Centro de Diagnóstico Automotor Autorizado que seleccione para el efecto, con cargo al propietario del vehículo.
4. Las empresas de transporte terrestre automotor de pasajeros son las responsables de realizar directamente el mantenimiento preventivo de los vehículos vinculados a su parque automotor a través de un centro especializado y con cargo al propietario del vehículo.
5. Los vehículos de servicio público deben ser sometidos a mantenimiento preventivo y correctivo:
 - a. El mantenimiento preventivo es la serie de intervenciones y reparaciones realizadas al vehículo con la finalidad de anticipar fallas o desperfectos y no puede entenderse por mantenimiento preventivo las actividades de revisión o inspección, con una periodicidad mínima de dos (2) meses, el control debe realizarse llevando una ficha de mantenimiento.
 - b. El mantenimiento correctivo es aquel que se ejecuta en cualquier momento al vehículo y ante la evidencia de una falla en cualquiera de sus componentes.
6. Los establecimientos educativos, que prestan el servicio de transporte privado escolar deben dar cumplimiento a las obligaciones de realizar el mantenimiento preventivo y correctivo con los cuales transporta a los escolares.
7. Conforme a lo manifestado en la circular 200942200402791 expedida por la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte en relación con las "Revisiones Preventivas", para demostrar el cumplimiento de sus programas de revisión y mantenimiento, preventivo las empresas de servicio público de transporte pueden apoyarse en los Centros de Diagnóstico Automotor, habilitados por el Ministerio de Transporte, los cuales además de efectuar las revisiones periódicas obligatorias de las condiciones técnico-mecánicas y de gases de los vehículos automotores, están en capacidad también de ofrecer este servicio de revisión del parque de vehículos que constituyen el equipo de las empresas para verificar su estado y de esta manera demostrar la efectividad de sus programas de revisión y mantenimiento preventivo

Av. El Dorado CAN entre carreras 57 y 59, Bogotá, Colombia, Teléfonos: (57+1) 3240800 Fax (57+1) 4287054
http://www.mintransporte.gov.co - E-mail: mintrans@mintransporte.gov.co - quejasyreclamos@mintransporte.gov.co
Atención al Ciudadano: Sede Central Lunes a Viernes de 8:30 a.m. - 4:30 p.m., línea Gratuita Nacional 18000112042
Código Postal 111321



NIT.899.999.055-4

**PROSPERIDAD
PARA TODOS**



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20134200330511



12-09-2013

C. Sentencia de fecha 26 de junio de 2013:

Aunque el Demandante pretendió que se declarará la nulidad de los artículos 4, 5, 6, numerales d), f), arts. 11, 12, 13, 30 tabla 2, Art. 31 y Anexo 2.1, de la resolución 3500 de 2005, expedida por el Ministerio de Transporte y Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial y sus modificatorios. Mediante Sentencia de fecha 26 de junio de 2013, del honorable Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo- Sección Primera, con ponencia del Magistrado Guillermo Vargas Ayala, radicación 11001 0324 000 2008 0033500, específicamente sobre la prestación del servicio de revisión tecnomecánica, se declaró la nulidad de los artículos 4, 11 y 12 y parcialmente del artículo 30.

El impacto de la citada sentencia se resume así:

1. Los Centros de Diagnóstico automotor pueden ejercer otras actividades comerciales. Sin embargo, siendo órganos de Inspección, dichas actividades no pueden reñir con la independencia e imparcialidad de la revisión.
2. Se mantiene la obligación del cumplimiento de las Condiciones fijadas por los Ministerios de Transporte y Ambiente, para efectos de obtener la habilitación como Centro de Diagnóstico Automotor, no es posible que la Revisión Tecnomecánica se realice en talleres de mecánica, sin habilitación por parte del Ministerio de Transporte.
3. Los Centros de Diagnóstico deben mantener la Acreditación del Organismo Nacional de Acreditación.
4. La Superintendencia de Puertos y Transporte es la encargada de ejercer la Vigilancia y control a los Centros de Diagnóstico, aunque las causales de cancelación y suspensión de los Centros solo pueden determinarse a través de una Ley, en cualquier tiempo se puede verificar que los Centros de Diagnóstico cumplen con las condiciones que dieron origen al otorgamiento de la habilitación.
5. La Primera Revisión tecnomecánica para motocicletas y vehículos similares, debe realizarse una vez se cumplan dos años contados a partir de su registro inicial o matrícula y las siguientes cada año.

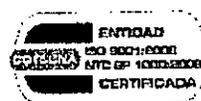
D. Normas relevantes

Conforme a lo dispuesto en el inciso 2º del artículo 2º de la Constitución Política de Colombia, *"Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás"*



NIT.899.999.055-4

PROSPERIDAD PARA TODOS



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20134200330511



12-09-2013

derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares”.

Así mismo en relación con la seguridad de los usuarios de transporte público, el literal “e” del artículo 2° de la Ley 105 de 1993, establece que *“La seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte”.*

Ley 336 de 1996, señala en sus artículos 16 y 18 que *la prestación del servicio público de transporte estará sujeta a la habilitación y a la expedición de un permiso o a la celebración de un contrato de concesión u operación, según que se trate de rutas, horarios o frecuencias de despacho, o áreas de operación, servicios especiales de transporte...”.* y que *el permiso para prestar el servicio público de transporte es revocable e intransferible, y obliga a su beneficiario a cumplir lo autorizado bajo las condiciones en él establecidas”.*

Por su parte, todos los decretos reglamentarios de la prestación del servicio de transporte público, determinan como condición para obtener la respectiva habilitación para operar, que el representante legal certifique la existencia de programas de revisión y mantenimiento preventivo, que desarrollará la empresa para los equipos con los cuales prestará el servicio.

Adicionalmente, la Resolución 315 de 2013, aclarada por la Resolución 378 de 2013, tuvo como objeto *adoptar medidas para garantizar la seguridad en el transporte público terrestre automotor y se dictan otras disposiciones, cuya aplicación se extiende a todas las modalidades del transporte de pasajeros y en todos los radios de acción para la prestación del servicio. Señalando la obligación de las empresas de transporte respecto de la revisión tecnomecánica obligatoria de los vehículos vinculados y el mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos.*

Artículo 28 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 8° de la Ley 1383 de 2010, establece que:

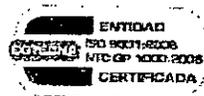
“.....Para que un vehículo pueda transitar por el Territorio Nacional, debe garantizar como mínimo un perfecto funcionamiento de frenos, del sistema de dirección, del sistema de suspensión, del sistema de señales visuales y audibles permitidos y del sistema de escape de gases; y demostrar un estado adecuado de llantas, del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos y cumplir con las normas de emisiones contaminantes que establezcan las autoridades ambientales. (...)”

Av. El Dorado CAN entre carreras 57 y 59, Bogotá, Colombia, Teléfonos: (57+1) 3240800 Fax (57+1) 4287054
http : //www.mintransporte.gov.co – E-mail: mintrans@mintransporte.gov.co – quejasyreclamos@mintransporte.gov.co
Atención al Ciudadano: Sede Central Lunes a Viernes de 8:30 a.m. - 4:30 p.m., línea Gratuita Nacional 18000112042
Código Postal 111201



NIT.899.999.055-4

PROSPERIDAD PARA TODOS



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20134200330511



12-09-2013

Artículo 50 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 10 de la Ley 1383 de 2010, señala que:

"(...) Por razones de seguridad vial y de protección al ambiente, el propietario o tenedor del vehículo de placas nacionales o extranjeras, que transite por el territorio nacional, tendrá la obligación de mantenerlo en óptimas condiciones mecánicas, ambientales y de seguridad."

Artículo 51 de la Ley Ibídem, modificado por el artículo 11 de la Ley 1383 de 2010 y por el artículo 201 del Decreto 019 de 2012, por regla general establece que:

"(...) todos los vehículos automotores, deben someterse anualmente a revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes."

La revisión estará destinada a verificar:

- a) El adecuado estado de la carrocería.*
- b) Niveles de emisión de gases y elementos contaminantes acordes con la legislación vigente sobre la materia.*
- c) El buen funcionamiento del sistema mecánico.*
- d) Funcionamiento adecuado del sistema eléctrico y del conjunto óptico.*
- e) Eficiencia del sistema de combustión interno.*
- f) Elementos de seguridad.*
- g) Buen estado del sistema de frenos constatando, especialmente, en el caso en que este opere con aire, que no emita señales acústicas por encima de los niveles permitidos.*
- h) Las llantas del vehículo.*
- i) Del funcionamiento de los sistemas y elementos de emergencia.*
- j) Del buen funcionamiento de los dispositivos utilizados para el cobro en la prestación del servicio público":*

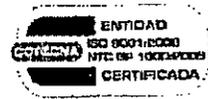
Artículo 52 de la misma Ley, modificado por el artículo 12 de la Ley 1383 de 2010 y por el artículo 202 del Decreto 019 de 2012, dispone que:

"(...) Los vehículos nuevos de servicio particular diferentes de motocicletas y similares, se someterán a la primera revisión técnico - mecánica y de emisiones contaminantes a partir del sexto (6º) año contado a partir de la fecha de su matrícula. Los vehículos nuevos de servicio público, así como motocicletas y similares, se someterán a la



NIT.899.999.055-4

PROSPERIDAD PARA TODOS



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20134200330511



12-09-2013

primera revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes al cumplir dos (2) años contados a partir de su fecha de matrícula.

Parágrafo. Los vehículos automotores de placas extranjeras que ingresen temporalmente y hasta por tres (3) meses al país, no requerirán la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes."

Artículo 53 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 13 de la Ley 1383 de 2010, modificado por el artículo 203 del Decreto 019 de 2012, señala que:

"(...) La revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes se realizará en centros de diagnóstico automotor, legalmente constituidos, que posean las condiciones que determinen los reglamentos emitidos por el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en lo de sus competencias. El Ministerio de Transporte habilitará dichos centros, según la reglamentación que para tal efecto expida.

Los resultados de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, serán consignados en un documento uniforme cuyas características determinará el Ministerio de Transporte. Para la revisión del vehículo automotor, se requerirá únicamente la presentación de la licencia de tránsito y el correspondiente seguro obligatorio.

Parágrafo. Quien no porte dicho documento incurrirá en las sanciones previstas en la ley. Para todos los efectos legales éste será considerado como documento público."

Artículo 54 de la Ley Ibídem, modificado por el artículo 14 de la Ley 1383 de 2010, determina que:

"(...) Los Centros de diagnóstico automotor llevarán un registro computarizado de los resultados de las revisiones técnico-mecánicas y de emisiones contaminantes de cada vehículo, incluso de los que no la aprueben."

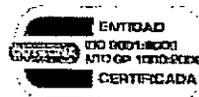
El Artículo 131 de la precitada Ley, modificado por el artículo 28 de la Ley 1383 de 2010 establece:

*"Los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción así:
(...)*



NIT.899.999.055-4

PROSPERIDAD PARA TODOS



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20134200330511



12-09-2013

C. Será sancionado con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

(...)

C.35 No realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido o cuando el vehículo no se encuentre en adecuadas condiciones técnico-mecánicas o de emisiones contaminantes, aun cuando porte los certificados correspondientes, además el vehículo será inmovilizado."

Con base en las facultades otorgadas por la Ley, lo Ministerios de Transporte y de Ambiente y Desarrollo Sostenible expedieron la Resolución 3500 de 2005 y las Resoluciones 2200 de 2006, 5600 de 2006, 5624 de 2006, 5975 de 2006, 015 de 2007, la Resolución 4062 de 2007, Resolución 4606 de 2007 y 5880 de 2007, que fijan las condiciones para la prestación del servicio de los CDAs y los requisitos para obtener la respectiva habilitación y han establecido medidas respecto de la Revisión de los vehículos.

Cordialmente,

AYDA LUCY OSPINA ARIAS
Directora de Transporte y Tránsito

Proyectó: Lina María Huáñi M
Fecha de elaboración 9/9/2013

David A. Varela
13-09-2013



NT.899.999.055-4

PROSPERIDAD PARA TODOS



Para contestar cite:
Radicado MT No.: 201.44000000781



03-01-2014

Bogotá, 03-01-2014

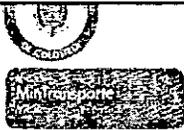
Señores
ALCALDES MUNICIPALES, GOBERNADORES, ORGANISMOS DE TRÁNSITO.

Asunto: Obligaciones derivadas del Código Nacional de Tránsito.

Respetados Mandatarios y Representantes de los Organismos de Tránsito:

Para que sirva como referente y teniendo en cuenta que el Ministerio de Transporte ha recibido varias comunicaciones enviadas por ciudadanos y autoridades de control, en relación con cumplimiento de los deberes legales que le asisten a las autoridades locales en materia de tránsito y transporte, entre ellas realizar el control de la utilización del espacio público y la protección de los peatones, a continuación realizamos un recuento general de los deberes y competencias atribuidos a las autoridades locales, que se encuentran plasmados en normas de rango legal y reglamentario, señalando el contenido de la norma y su impacto.

1. LEY 105 DE 1993		
Artículo	Contenido	Impacto
Artículo 1º y Sistema Nacional del Transporte.	Conforman el Sistema Nacional de Transporte, para el desarrollo de las políticas de transporte, además de los organismos indicados en el inciso anterior, los organismos de tránsito y transporte, tanto terrestre, aéreo y marítimo e infraestructura de transporte de las entidades territoriales y demás dependencias de los sectores central o descentralizado de cualquier orden, que tengan funciones relacionadas con esta actividad.	Contiene expresamente las funciones de divulgación y educación, que impactan directamente en la prevención de siniestros.
Artículo 2º.- Principios Fundamentales.	La seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte.	Como parte del Sector y sistema de Transporte, las autoridades locales deben realizar las medidas necesarias para la protección de los ciudadanos.
Artículo 3º.- Principios del transporte público	Principios del transporte público. El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad.	
2. LEY 336 DE 1996		
Artículo	Contenido	Impacto
Artículo 2	La seguridad especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte.	Retoma el contenido de la ley 105 de 1993, con el objeto de reiterar la necesidad de que las



NIT.899.999.055-4

PROSPERIDAD PARA TODOS

ENTIDAD
ISO 9001:2008
NIT 09 10005000
CERTIFICADA

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20144000000781



03-01-2014

		todos los niveles velan por la seguridad de los usuarios de las vías.
Artículo 3º	Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo, dándole la prioridad a la utilización de medios de transporte masivo. En todo caso, el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los artículos 333 y 334 de la Constitución Política.	Señala expresamente el deber de exigir y verificar las condiciones de seguridad en materia de transporte público
3. LEY 769 DE 2002		
Artículo	Contenido	Impacto
ARTÍCULO 1. Ámbito de aplicación y principios.	Las autoridades de tránsito promoverán la difusión y el conocimiento de las disposiciones contenidas en este código.	Contiene expresamente las funciones de divulgación y educación, que impactan directamente en la prevención de siniestros.
ARTÍCULO 6. Organismos de tránsito	Los Alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deberán expedir las normas y tomarán las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas con sujeción a las disposiciones del presente código.	Otorgó una amplia facultad para tomar las medidas necesarias en materia de movilidad, como sentidos de la vía, restricciones, planes y programas de movilidad
ARTÍCULO 7. Cumplimiento régimen normativo.	Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías.	Determina la obligación en relación con las condiciones de seguridad, para ello les otorga facultad de expedir los actos administrativos necesarios en materia preventiva y sancionatoria.
ARTÍCULO 84. Normas para el transporte de estudiantes	En el transporte de estudiantes, los conductores de vehículos deberán garantizar la integridad física de ellos especialmente en el ascenso y descenso del vehículo. Los estudiantes ocuparán cada uno un puesto, y bajo ninguna circunstancia se podrán transportar excediendo la capacidad transportadora fijada al automotor, ni se permitirá que éstos vayan de pie. Las autoridades de tránsito darán especial prelación a la vigilancia y control de esta clase	Establece la responsabilidad de las autoridades para el cumplimiento de las normas que protegen la vida de los estudiantes



NIT.899.999.055-4

PROSPERIDAD PARA TODOS



Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20144000000781



03-01-2014

	de servicio.	
Artículo 107. límites de velocidad en zonas rurales	De acuerdo con las características de operación de la vía y las clases de vehículos, las autoridades de tránsito competentes determinarán la correspondiente señalización y las velocidades máximas y mínimas permitidas.	Reflejan el deber de señalización vial, en cabeza de las autoridades, la señalización no solo es importante a nivel informativo, la señalización constituye un factor determinante en la prevención.
Artículo 110. Clasificación y definiciones.	Es responsabilidad de las autoridades de tránsito la colocación de las señales de tránsito en los perímetros urbanos inclusive en las vías privadas abiertas al público.	
Artículo 115. reglamentación de las señales	Cada organismo de tránsito responderá en su jurisdicción por la colocación y el mantenimiento de todas y cada una de las señales necesarias para un adecuado control de tránsito que serán determinadas mediante estudio que contenga las necesidades y el inventario general de la señalización en cada jurisdicción.	
Artículo 114. de los permisos.	Las autoridades de tránsito podrán ordenar el retiro de vallas, avisos, pasacalles, pendones u otros elementos que estén en la vía pública y que obstaculicen la visibilidad de las señales de tránsito.	Contiene medidas policivas que los facultan para la eliminación de obstáculos que impidan la visibilidad
Artículo 121. Paraderos.	Las autoridades de tránsito, en coordinación con las demás autoridades, fijarán la ubicación, condiciones técnicas y aspectos relativos a los paraderos de transporte urbano y estaciones de transporte masivo siguiendo las políticas locales de planeación e ingeniería de tránsito.	Constituye el deber de soportar las decisiones en estudios técnicos y políticas predefinidas.
Artículo 122. tipos de sanciones.	Las autoridades encargadas de la vigilancia y el control del cumplimiento de las normas de tránsito y transporte tendrán a su cargo vigilar y controlar el cumplimiento de las disposiciones ambientales, aplicables a vehículos automotores. Para el cumplimiento de estas funciones las autoridades.	Establece la relación directa entre las medidas de tránsito que deben adoptar y relación directa con la protección del ambiente.
Artículo 134. jurisdicción y competencia	Los organismos de tránsito conocerán de las faltas ocurridas dentro del territorio de su jurisdicción	Es el reflejo de los principios de competencia y jurisdicción de los organismos de tránsito, que les permiten imponer las sanciones por incumplimiento a las normas.
Artículo 150. Examen.	Las autoridades de tránsito podrán solicitar a todo conductor de vehículo automotor la práctica de examen de embriaguez, que permita determinar si se encuentra bajo efectos producidos por el alcohol o las drogas,	Otorga la facultad para la realización de las pruebas de embriaguez y de sustancias alucinógenas. Esta facultad es indispensable para la



PROSPERIDAD PARA TODOS

ENTIDAD
SIC 80012008
NTE OP 10008008
CERTIFICADA

NIT.899.999.055-4

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20144000000781



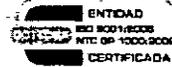
03-01-2014

	hipnóticas. Las autoridades de tránsito podrán contratar con clínicas u hospitales la práctica de las pruebas de que trata este artículo, para verificar el estado de aptitud de los conductores.	control y la contratación de ayudas técnicas que soportan las sanciones a imponer.
Artículo 159. Cumplimiento	La ejecución de las sanciones que se impongan por violación de las normas de tránsito, estará a cargo de las autoridades de tránsito de la jurisdicción donde se cometió el hecho, quienes estarán investidas de jurisdicción coactiva para el cobro.	Es responsabilidad directa de cada autoridad realizar todas las medidas tendientes a conseguir el pago de los dineros con destinación específica a planes y programas de seguridad vial.
Artículo 160. destinación	De conformidad con las normas presupuestales respectivos, el recaudo por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito, se destinará a planes de tránsito, educación, dotación de equipos, combustible y seguridad vial.	
Artículo 165. presupuesto	Autorízase al Gobierno Nacional y a las autoridades locales de tránsito para adoptar las medidas presupuestales que fueren necesarias para dar cumplimiento a lo que en este Código se dispone y para difundir su contenido y alcance.	Es una autorización expresa en materia de presupuestos, con el objeto de lograr el cumplimiento de todas las obligaciones y responsabilidades de cada autoridad.
4. LEY 1503 DE 2011		
Artículo	Contenido	Impacto
Artículo 10. objeto.	definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía	Esta ley es una herramienta guía para la determinación de políticas públicas en materia de seguridad y para el trabajo coordinado del sector empresarial y del poder público.
Artículo 13. Objetivos comunes de todos los niveles	Adiciona la Enseñanza obligatoria de contenidos relacionados con la seguridad vial, en todos los niveles de educación, con el objeto de	Responsabiliza a la autoridades locales de educación para que la formación sea constante y continua a través del todo el proceso de formación del ciudadano.
Artículo 21. Mapas de siniestralidad vial	Todas las entidades territoriales elaborarán un mapa de siniestralidad vial con el propósito de determinar de manera específica los puntos cruciales en que se requiere la intervención pública y las estrategias para lograr mejorar los índices de siniestralidad vial detectados.	Consagra el deber de establecer técnicamente los puntos de mayor accidentalidad en su jurisdicción.
Artículo 22. Énfasis en planes	Todos los Planes de Desarrollo incluirán capítulos específicos sobre medidas en pro de la seguridad vial en la respectiva entidad territorial con el correspondiente presupuesto.	Establece medidas específicas para tener en cuenta dentro de los Planes de desarrollo, elevando la seguridad vial a un



NIT. 899.999.055-4

PROSPERIDAD PARA TODOS



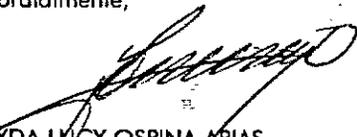
Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20144000000781



03-01-2014

desarrollo.		eje de construcción de desarrollo.
Artículo 23. Rendición de cuentas.	Anualmente el Gobierno Nacional y las Entidades Territoriales, rendirán un informe que detalle las metas definidas en materia de seguridad vial y el logro de cada uno. A su vez, incluirán los datos de disminución de número de siniestros viales, número de muertos o lesionados, valor de daños, etc. Además, rendirán un informe de exaltación pública de entidades, organizaciones o empresas y comunidades comprometidas con el objeto y los propósitos de la presente ley.	Constituye una herramienta importante de publicidad y transparencia en la gestión de los recursos destinados a la implementar medidas para aumentar la seguridad de los usuarios de las vías.
5. DECRETOS REGLAMENTARIOS		
Tipo de norma	Contenido	Impacto
Decretos 170, 172, 4190 de 2007, Decreto 4125 de 2008	DECRETOS REGLAMENTARIOS PARA LA PRESTACION DEL SERVIVIO DE TRANSPORTE PUBLICO CON RADIO DE ACCIÓN MUNICIPAL	Corresponde a cada autoridad de transporte local vigilar y controlar el cumplimiento de las condiciones de seguridad y calidad para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.
Decreto de 2009 1500	DECRETOS REGLAMENTARIOS PARA LA PRESTACION DEL SERVICIO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA	Corresponde a la autoridad de Educación en cada jurisdicción, vigilar y controlar el cumplimiento de los programas educativos presentados por los establecimientos de educación no formal destinados a la formación de conductores.

Cordialmente,



AYDA LUCY OSPINA ARIAS
Directora de Transporte y Tránsito

Proyectó: Lina María Huari M
Revisó: Ayda Lucy Ospina
Fecha de elaboración 02/01/2013

NIT.899.999.055-4

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20144000135701



06-05-2014

Bogotá, 06-05-2014

Señores:

ALCALDES MUNICIPALES, GOBERNADORES, ORGANISMOS DE TRÁNSITO.

ASUNTO: Controles al deber de portar el seguro obligatorio y realizar la revisión técnico mecánica.

Respetados Mandatarios y Representantes legales:

Dando cumplimiento a las funciones asumidas por esta Dirección, establecidas en el Decreto 087 de 2010, especialmente lo establecido en el artículo 14 numeral 14.3, a continuación me permito impartir unas instrucciones:

Uno de los factores que deben controlarse para evitar la ocurrencia de accidentalidad, es el estado de los vehículos, pues si bien se requiere la concientización de los conductores para el cumplimiento de las normas de tránsito, el respeto a las señales de tránsito como por ejemplo las señales de velocidades máximas, entre otras, también es necesario garantizar que los vehículos se encuentren en perfectas condiciones técnico mecánicas para transitar, por ello se implementó la obligación de someterlos a las revisiones obligatorias, con el fin de que un tercero acreditado para ello, evalúe si el vehículo es apto para transitar, y no menos importante es la necesidad de contar de que todos los vehículos porten el seguro obligatorio (SOAT), ya que es el mecanismo establecido que garantiza la atención de las personas heridas en accidentes de tránsito.

Por tal razón, se expidió la Circular 20134200330511 del 12 de septiembre de 2013, donde se les recordó que en su calidad de autoridades de tránsito, deben velar porque los vehículos que transitan en su ciudad estén en perfectas condiciones técnico mecánicas, y ello se logra realizando controles donde se verifique no solo el cumplimiento de las obligación legal de efectuar la revisión técnico mecánica periódicamente, sino verificando en vía las condiciones de los vehículos.

En la mencionada comunicación se les señaló que es obligación de las autoridades de tránsito, exigir que los vehículos se sometan a la Revisión Técnico mecánica, que porten el respectivo certificado vigente, así como también es obligación de las autoridades, la aplicación de las sanciones contempladas en el Código Nacional de Tránsito, ya que el escaso control, pone en riesgo la integridad de los ciudadanos cualquiera que sea su rol en la vía.

Luego de revisar nuevamente los datos registrados en el Registro Único Nacional de Tránsito, se concluye que la mitad de los vehículos obligados no son sometidos a la Revisión Técnico mecánica ni cuentan con el seguro obligatorio (SOAT), por lo que de forma respetuosa insisto en conminarlos para que realicen los controles respectivos, según las competencias otorgadas por la Ley, vale resaltar que además de las revisiones internas, la Contraloría General de la República ha hecho un

NIT.899.999.055-4



06-05-2014

llamado al Ministerio de Transporte para que promueva entre las autoridades locales el cumplimiento de los deberes de control en cada Jurisdicción.

Al respecto, insisto en dar claridad y directrices, sobre algunos aspectos:

1. Tal como se define en la codificación de las infracciones, pueden sancionarse dos conductas: no realizar la revisión en el plazo previsto y cuando a pesar de portar el certificado, el vehículo no cuenta con condiciones óptimas técnico mecánicas. Por lo tanto, la orden de comparecer (comparendo), en relación con la revisión técnico mecánica, puede expedirse:

- a. Cuando la revisión no se hizo en el plazo estipulado,
- b. Cuando no se porta el certificado y
- c. Cuando a pesar de portarlo vigente, el vehículo no se encuentra en adecuadas condiciones.

2. De otro lado, debe tenerse en cuenta que la infracción en relación con el seguro obligatorio es "no portar el seguro".

3. Por lo tanto, los invitamos a implementar acciones como campañas estratégicas de control e incluso de contemplar la opción de expedir la orden de comparecer (comparendo) para el caso específico de las revisiones técnico mecánicas por incumplimiento de la obligación de realizar la revisión técnico mecánica obligatoria dentro del plazo legal, ya que puede producirse como resultado de la consulta en el sistema RUNT.

Con el ánimo de que inicien las acciones claras y contundentes, adjunto al presente escrito, se les envía el reporte de la información para cada uno de los Organismos de Tránsito, en el que pueden determinarse los vehículos que no cuentan con el seguro obligatorio (SOAT) y los que pese a estar sometidos a revisión técnico mecánica, a la fecha 15 de abril de 2014 no cuentan con la revisión técnico mecánica vigente, según reporte tomado del Sistema RUNT.

Cordialmente,



AYDA LUCY OSPINA ARIAS
Directora de Transporte y Tránsito

Proyectó: DLB
Fecha de elaboración: 30-04-2014
Número de radicado que responde: 20144000135701
Tipo de respuesta Total (X) Parcial ()

Av. El Dorado CAN entre carreras 57 y 59, Bogotá, Colombia, Teléfonos: (57+1) 3240800 Fax (57+1) 4287054
http : //www.mintransporte.gov.co - E-mail: mintrans@mintransporte.gov.co - quejasyreclamos@mintransporte.gov.co
Atención al Ciudadano: Sede Central Lunes a Viernes de 8:30 a.m. - 4:30 p.m., Línea Gratuita Nacional 18000112042



Superintendencia de Puertos y Transporte
República de Colombia

Prosperidad
para todos

CIRCULAR EXTERNA No. 00000013

09 JUL. 2014

PARA: EMPRESAS DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE PASAJEROS POR CARRETERA Y ESPECIAL

DE: SUPERINTENDENTE DELEGADO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR

ASUNTO: CUMPLIMIENTO DE LAS EMPRESAS DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL

La Superintendencia de Puertos y Transportes en uso de sus facultades legales y teniendo en cuenta lo previsto en los Decretos 174 de 2001, 805 de 2008, 4817 de 2010, 3964 de 2009 y las Resoluciones 4693 de 2009 y 1558 de 2014, se hace importante resaltar que NO se podrá desarrollar la actividad de transporte como un Servicio Público en modalidad Especial, por fuera de lo estipulado en el artículo 6 del decreto 174 de 2001, que a su tenor literal dicta:

"Servicio público de transporte terrestre automotor especial. Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo específico de personas ya sean estudiantes, asalariados, turistas (prestadores de servicios turísticos) o particulares, que requieren de un servicio expreso y que para todo evento se hará con base en un contrato escrito celebrado entre la empresa de transporte y ese grupo específico de usuarios."

Se debe aclarar, que debido a las características propias para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial especificadas en las normas ya citadas, no se puede prestar dicho servicio sin que medie el debido contrato entre las partes, así como tampoco no se pueden suplir o reemplazar los requisitos legales por unos que se asimilen a la prestación de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, el cual se encuentra reglamentado en el decreto 172 de 2001 por el Ministerio de Transporte, donde lo define así:

"Artículo 6o. Servicio público de transporte terrestre automotor en vehículos taxi. El Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículos taxi es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino. El recorrido será establecido libremente por las partes contratantes."

En este orden de ideas, el omitir o no dar cumplimiento a la normatividad antes anotada, dará lugar a las investigaciones administrativas correspondientes y la imposición de las eventuales sanciones a las empresas que permitan y/o prohíjan esta clase de prácticas; además de las sanciones a que se verían abocados por parte de las autoridades de tránsito que actuando,



Superintendencia de Puertos y Transporte
República de Colombia

Prosperidad
para todos

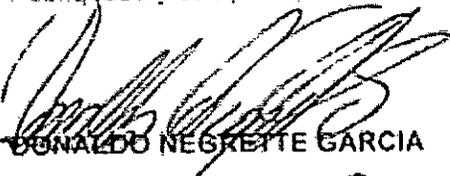
01000013

dentro de la órbita legítima de sus funciones legales, podrá realizar los operativos que considere conducentes y pertinentes con miras a imponer las sanciones a que haya lugar por la prestación de un servicio no autorizado.

La presente circular rige a partir de la fecha de su publicación en el diario oficial.

Publíquese y cúmplase,

09 JUL. 2014



DONALDO NEGRETTE GARCIA

Proyectó: Adolfo J. Anza Quintero



**PROSPERIDAD
PARA TODOS**



Mintransporte y taxistas discuten decreto que regularía nuevo servicio de transporte de lujo

Bogotá, Julio 17 de 2014. La Ministra de Transporte, Cecilia Álvarez- Correa Glen, lideró una mesa de trabajo con representantes de empresas, propietarios y conductores de taxis, en la cual llegaron a un acuerdo sobre la necesidad de que exista un servicio de transporte individual de lujo, que les ofrezca a los ciudadanos comodidad y fácil acceso tecnológico.

Los taxistas y el gobierno coinciden en qué necesita y está pidiendo la ciudad: hacer esfuerzos coordinados para mejorar el servicio de taxis amarillos y permitir que exista uno nuevo *diferencial o de lujo*, bajo estándares e indicadores de calidad que serán vigilados por la Superintendencia.

Este servicio diferencial tendría como características vehículos de alta gama, conductor uniformado, recibo, GPS, pago electrónico y confiabilidad. También deberán cumplir los requisitos para funcionar como servicio de transporte individual, ser controlados por las autoridades de tránsito y transporte y pagar impuestos.

Durante la reunión, en la que estuvieron el Viceministro Nicolás Estupiñán, la Directora de Tránsito y Transporte, Ayda Lucy Ospina, y el Superintendente de puertos y transporte, Juan Miguel Durán; se les reiteró a los representantes del gremio que el uso de tecnologías para prestar el servicio de transporte individual, es una responsabilidad de las empresas prestadoras y debe ser una herramienta para proporcionar al ciudadano calidad, accesibilidad y confiabilidad al pasajero.

El Ministerio fue claro en señalar que para expedir el decreto proyectado, no está pensando en que este servicio de lujo, se preste con carros blancos o de servicio especial.



PROSPERIDAD PARA TODOS



**EJECUTAR
ES NUESTRA RUTA**

Finalmente se acordó continuar en la mesa de política en acción para la modalidad del servicio individual de taxis amarillos, con el fin de discutir otros temas que aquejan la labor de los taxistas como lo es la competencia ilegal y las condiciones de los conductores, entre otros aspectos.

Síguenos: @CeciAlvarezC y @MintransporteCo

Avenida Eldorado CAN, oficina 205

Teléfono 3240800, extensiones 1219 - 1299 - 1818 - 1817

prensa@mintransporte.gov.co

Bogotá D.C. - Colombia