



MT-1350-2 – **36844 del 29 de junio de 2007**

Bogotá D. C.

Señor  
**FERNANDO NÚÑEZ VIVEROS**  
Secretario de Tránsito y Transporte  
Carrera 17 No. 8 -84  
GUADALAJARA DE BUGA - Valle

ASUNTO: Tránsito - Mototaxis y parrillero

En respuesta a la comunicación, radicada bajo el número 38733 del 12 de junio de 2007, relacionada la prestación del servicio público en Motocicletas, esta Asesoría Jurídica en cumplimiento a lo preceptuado en el Artículo 25 del Código Contencioso Administrativo se pronuncia en los siguientes términos:

El Ministerio de Transporte como ente rector del transporte y el tránsito debe velar porque todos los elementos que conforman esta actividad, especialmente los usuarios, tengan garantizada la seguridad, comodidad y calidad de la operación de los equipos, tal como lo exige el mandato del artículo 3 de la Ley 105 de 1993.

Los denominados motocarros o mototaxis, no son vehículos homologados para el transporte público al estimarse que no tienen los elementos necesarios que garanticen la suficiente seguridad requerida para su operación y la de los usuarios, lo cual constituye prioridad del Sistema y Sector Transporte según la citada Ley.

La necesidad de la homologación de estos automotores está dada por lo siguientes mandatos legales:

- La Ley 336 de 1996  
*"Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte"*, en el artículo 9 estipuló que el transporte público en el país se prestará por



Libertad y Orden

empresas, personas naturales o jurídicas, constituidas de acuerdo con las disposiciones Colombianas y debidamente habilitadas por la autoridad competente.

- El artículo 23 de la misma Ley estableció que las empresas habilitadas para la prestación del transporte público sólo podrán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio, previamente homologados ante el Ministerio de Transporte y que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos de acuerdo con la infraestructura de cada modo de transporte.

Las anteriores disposiciones legales son de obligatorio cumplimiento, por lo tanto, considera este Despacho que las autoridades locales deben buscar la manera de eliminar cualquier estímulo que favorezca la proliferación de esta actividad al margen de reglamentos haciendo cada vez más grave y delicada la situación.

El Decreto 80 del 15 de enero de 1987, mediante el cual se asignaron funciones a los Municipios en relación con el transporte urbano, concedió a los municipios entre otras, las siguientes funciones :

*"Racionalizar el uso de las vías municipales en los respectivos municipios y el Distrito especial de Bogotá... Propender por la adecuación y restablecimiento de las vías de acceso y salida de los terminales de transporte terrestre y adoptar las medidas necesarias para signar la localización adecuada de las empresas transportadoras. Adecuar la estructura de las vías nacionales dentro del respectivo perímetro urbano de conformidad con las necesidades de la vida municipal".*

La función de vigilar y controlar el tránsito dentro de su jurisdicción, es competencia del respectivo Alcalde, es a él a quien corresponde analizar y sopesar las medidas a tomar, dados los señalamientos de La ley 769 de 2002.



Libertad y Orden

La sanción que se debe imponer por prestar un servicio público en esta clase de vehículos está señalada en el literal D) del artículo 131 de la ley 769 de 2002 así:

*" Será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes, el **conductor** de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:*

*Conducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito. Además, el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días".*

Adicionalmente y como pena accesoria se le impondría suspensión o cancelación de la Licencia de Conducción de acuerdo por las causales previstas en el artículo 26 de la citada codificación.

Las autoridades locales deben buscar la manera de eliminar cualquier estímulo que favorezca la proliferación de las actividades determinadas como riesgosas o al margen de los reglamentos, razón por la cual el Gobierno Nacional expidió el Decreto 2961 del 4 de septiembre de 2006, mediante el cual se dictan medidas para controlar la prestación del servicio público de transporte en motocicletas, previsto en el literal D del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito, facilitando el control y constituyéndose en una herramienta eficaz de la que pueden hacer uso las autoridades locales.

El artículo 2º del mismo Código define el **acompañante** como la persona que viaja con el conductor de un vehículo automotor y el **pasajero** como la persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo de servicio público.

Considera este despacho que el régimen de sanciones previsto en la Ley 769 de 2002, consagra la multa y otras sanciones para los conductores de los vehículos (no automotores, de tracción animal, vehículos automotores) cuyo **sujeto de sanción es el conductor y no el acompañante ni el pasajero**, por las siguientes razones:



Libertad y Orden

- 1.- La conducción de vehículos en Colombia es una actividad reglada que exige idoneidad para ejercerla.
- 2.- El conductor debe obtener la licencia de conducción que es el documento público que lo acredita como tal, pero para su adquisición la ley exige aptitud física y mental, lo mismo que destreza teórica y práctica.
- 3.- El conductor debe conocer las señales de tránsito, las prohibiciones y todo lo referente a sanciones.

De tal manera que el artículo 129 del Código Nacional de Tránsito, parágrafo 1 establece que la multa no podrá ser impuesta a persona distinta a quien cometió la infracción. Cuando se comete una infracción y no es posible tomar el número de la licencia de conducción por ejemplo, y se toma únicamente el número de la placa del automotor, la norma permite en estos casos notificar al propietario solo para que rinda descargos, por lo tanto esta disposición no contempla al acompañante o al pasajero de un vehículo como sujeto de sanción, toda vez que el responsable del cumplimiento de las disposiciones de tránsito es el conductor.

Sobre el citado artículo 129 la Corte Constitucional mediante Sentencia C-530 del 3 de julio de 2003, Magistrado Ponente Dr. Eduardo Montealegre Lynett, se pronunció declarando exequible el parágrafo 2º y los dos primeros incisos del artículo 137 de la Ley 769 de 2002, con base en las siguientes consideraciones:

***"Debido proceso y uso de tecnología e imposición de comparendo a conductores y propietarios de los vehículos.***

*11.- En primer lugar la Corte estudiará la parte final del inciso 1º del artículo 129 de la ley 769 de 2002, que se refiere a la notificación de la infracción al propietario del vehículo y a las ayudas tecnológicas como forma para recaudar pruebas de las infracciones. En el análisis de este último punto incluirá el estudio del artículo 137 (tres primeros incisos) por tratarse de un asunto similar.*



Libertad y Orden

TRANSITO DE BUGA

Ministerio de Transporte  
República de Colombia

5

*Uno de los demandantes considera que es inconstitucional que la ley atribuya la responsabilidad por una infracción de tránsito al propietario del vehículo. De otro lado, alega que la elaboración de órdenes de comparendo con base en grabaciones de vídeo o equipos electrónicos impide el derecho a la defensa de los presuntos infractores. Por su parte, los intervinientes estiman que los procedimientos establecidos por la ley cuentan con diversas etapas y mecanismos que permiten al infractor ejercer sus derechos de defensa y contradicción. Para el Ministerio Público, el propietario del vehículo puede ser responsable pero sólo si se desconoce la identidad del conductor. Considera también que se ajusta a la Constitución la utilización de grabaciones de vídeo como base para elaborar comparendos.*

*De acuerdo con lo anterior, debe la Corte determinar si las normas efectivamente implican que la responsabilidad por infracción de tránsito puede atribuirse al propietario del vehículo directamente y en cualquier circunstancia, y si eso es así, deberá esta Corporación examinar si dicha regulación se ajusta o no al debido proceso. De otro lado, este Tribunal deberá estudiar si la elaboración de órdenes de comparendo con base en grabaciones de vídeo o equipos electrónicos impide el derecho a la defensa de los presuntos infractores y de los propietarios de los vehículos.*

*12.- El artículo 129 parcialmente acusado establece que la notificación de un informe por infracción de tránsito al último propietario registrado, sólo procede si no es posible identificar o notificar al conductor. El objeto de tal notificación es que sean rendidos los descargos del caso, pues de lo contrario, la sanción será impuesta al propietario del vehículo. En el proceso de identificación del vehículo y del conductor, es aceptado el uso de ayudas tecnológicas como medios de prueba. Lo dispuesto en el artículo 137 es similar.*

*Del texto del artículo 129 de la ley acusada no se sigue directamente la responsabilidad del propietario, pues éste será notificado de la infracción de tránsito sólo si no es posible identificar o notificar al conductor. La notificación tiene como fin asegurar su derecho a la defensa en el proceso, pues así tendrá la oportunidad de rendir sus descargos. Así, la notificación*



Libertad y Orden

TRANSITO DE BUGA

Ministerio de Transporte  
República de Colombia

6

*prevista en este artículo no viola el derecho al debido proceso de conductores o propietarios. Por el contrario, esa regulación busca que el propietario del vehículo se defienda en el proceso y pueda tomar las medidas pertinentes para aclarar la situación. Además, el parágrafo 1º del artículo 129 establece que las multas no serán impuestas a persona distinta de quien cometió la infracción. Esta regla general debe ser la guía en el entendimiento del aparte acusado, pues el legislador previó distintas formas de hacer comparecer al conductor y de avisar al propietario del vehículo sobre la infracción, para que pueda desvirtuar los hechos. Lo anterior proscribiera cualquier forma de responsabilidad objetiva que pudiera predicarse del propietario como pasará a demostrarse.*

*Aunque del texto del artículo 129 de la ley acusada no se sigue directamente la responsabilidad del propietario, pues éste será notificado de la infracción de tránsito sólo si no es posible identificar o notificar al conductor, podría pensarse que dicha notificación hace responsable automáticamente al dueño del vehículo. Pero cabe anotar que la notificación busca que el propietario del vehículo se defienda en el proceso y pueda tomar las medidas pertinentes para aclarar la situación. Con todo, esta situación no podrá presentarse a menos que las autoridades hayan intentado, por todos los medios posibles, identificar y notificar al conductor, pues lo contrario implicaría no sólo permitir que las autoridades evadan su obligación de identificar al real infractor, sino que haría responsable al propietario, a pesar de que no haya tenido ninguna participación en la infracción. Ello implicaría la aplicación de una forma de responsabilidad objetiva que, en el derecho sancionatorio está proscribida por nuestra Constitución (CP art. 29)...”*

*“...14- Con todo, puede proceder la notificación al propietario si las autoridades han reunido elementos de juicio suficientes para inferir su responsabilidad en los hechos. Por tanto la constitucionalidad del aparte que establece la notificación al último propietario registrado del vehículo, cuando no fuere viable identificar al conductor, se da en el entendido de que el propietario sólo será llamado a descargos, cuando existan elementos probatorios que permitan inferir que probablemente es el responsable de la infracción. (Subrayado fuera de texto)*



Libertad y Orden

*Ello se sigue de la previsión hecha por el legislador en la cual existen distintas formas de hacer comparecer al conductor y de avisar al propietario del vehículo sobre la infracción para que pueda desvirtuar los hechos. En cuanto al tercer inciso del artículo 137, en caso de que el citado no se presentare a rendir descargos ni solicitare pruebas que desvirtúen la comisión de la infracción, la sanción se registrará a su cargo, sólo cuando la administración haya agotado todos los medios a su alcance para hacerlo comparecer; además, cuando el propietario no coincida con el conductor, esa citación no implica vinculación alguna. Así mismo, deberá entenderse que la sanción sólo puede imponerse cuando aparezca plenamente probado que el citado es el infractor.*

*Estas precisiones son necesarias para garantizar el derecho al debido proceso de los inculpados, protegido por el parágrafo 1º del artículo 137, que enfatiza su derecho a la defensa a través de mecanismos que permitan esclarecer los hechos de la mejor manera...”.*

En cuanto a las inquietudes relacionadas con la carnetización y el pico y placa, le informo que este Despacho no entra a determinar los mecanismos o pautas que deben implementar las autoridades municipales respecto al ordenamiento del tránsito en cada una de las jurisdicciones, la función de esta Oficina Asesora se limita, respecto a sus cuestionamiento, en citar el ordenamiento jurídico mediante el cual puede sustentar sus determinaciones.

Atentamente,

**ANTONIO JOSE SERRANO MARTINEZ**  
Jefe Oficina Asesora Jurídica