



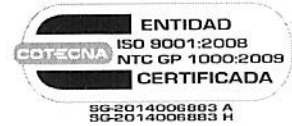
MINTRANSPORTE

NIT.899.999.055-4



**TODOS POR UN  
NUEVO PAÍS**

PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20164100264971



14-06-2016

Bogotá D.C., 14-06-2016

Señores

**ALCALDES, AUTORIDADES DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE LOCALES, DIRECCIÓN DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO DE LA POLICÍA NACIONAL, EMPRESAS DE TRANSPORTE.**

Asunto: Controles a la informalidad

Respetados Señores:

El control de la actividad transportadora, es una responsabilidad tanto de la autoridad de transporte, como de las autoridades de tránsito, para las cuales se encuentran debidamente facultadas. Ya ha tenido el Ministerio de Transporte la oportunidad de analizar en detalle la importancia de una dinámica, recursiva y comprometida labor de control del transporte informal, por lo que en la presente, nos permitiremos reiterar el contenido de las circulares y memorandos que relaciono a continuación:

1. 20124000668211 del 19 de diciembre de 2012
2. 20134000074321 del 28 de febrero de 2013
3. 20134200330511 del 12 de septiembre de 2013
4. 20144000000781 del 3 de enero de 2014
5. 20144000135701 del 6 de mayo del 2014
6. 20144000252931 del 21 de septiembre del 2014
7. 20144000357831 del 2 de octubre del 2014
8. 20144000406461 del 5 de noviembre de 2014
9. 20161100137321 del 17 de marzo del 2016
10. Circular externa 00000013 del 9 de julio del 2014

Solicitamos atender los pronunciamientos anteriores y no obstante la suficiencia de la información volcada en los documentos anteriores, a continuación realizamos algunos énfasis que resultan necesarios en atención a las circunstancias actuales.

Las herramientas de control no son pocas, ni despreciables y han sido concedidas a la autoridad de transporte, así como a la autoridad de tránsito. Verbigracia, establece el artículo 23 de la Ley 336 de 1996 que el servicio de transporte solo podrá prestarse



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20164100264971



14-06-2016

con vehículos matriculados en dicho servicio; disponiendo a su vez el artículo 131 de la Ley 769 de 2002:

*“D. Será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes (smlmv) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:*

...

*D.12. 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”.*

La anterior disposición de orden legal, faculta a la autoridad de tránsito para imponer una multa de 30 salarios mínimos legales mensuales vigentes e inmovilizar hasta por cuarenta días al vehículo de servicio particular que sea sorprendido prestando servicio público.

No existe posibilidad de confundir un servicio público con un servicio particular, no solo por la noción material de servicio público, pues como reiteradamente lo ha sostenido la Jurisprudencia de la Corte Constitucional, en Colombia *“Tanto el constituyente como el legislador colombiano optaron por la teoría material del servicio público, como se refleja en el artículo 365 de la Constitución...”*, sino por cuanto desde el año de 1954 en Colombia ya la actividad transportadora había sido considerada un servicio público, año en el cual, mediante el Decreto extraordinario 826 se estableció en su artículo 3 que “el transporte de personas ... en vehículos automotores, mediante retribución en dinero, es un servicio público y su organización y control, corresponde al gobierno”. Condición que hoy se mantiene en los artículos 981 y 984 del Código de Comercio, en el numeral 2 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993 y en los artículos 5 y 56 de la Ley 336 de 1996, entre otros.

Pero no constituye informalidad solamente aquel ofrecimiento y prestación del servicio realizada en vehículos particulares, sino toda aquella actividad desplegada por transportadores habilitados que pretendan acceder a la prestación de servicios diferentes de los autorizados, generando el fracaso de la planeación del transporte pues desbordan las medidas que se consideraron adecuadas para garantizar la regularidad, continuidad, calidad, seguridad y accesibilidad del transporte público, las que no hicieron otra cosa que responder a unos estudios técnicos debidamente fundamentados.



MINTRANSPORTE

NIT.899.999.055-4



**TODOS POR UN  
NUEVO PAÍS**

PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20164100264971



14-06-2016

Dentro de los tipos de informalidad, encontramos no solo la más evidente y flagrante de todas, ofrecida por personas sin habilitación y en vehículos particulares – automóviles y motocicletas –, sino también la desplegada por el transporte especial cuando invade la órbita de autorización del transporte individual, o cuando el individual se dedica a realizar operación de transporte colectivo, califica igualmente como tal, aquellas que realizadas por las empresas habilitadas en la modalidad de transporte colectivo o carretero, se dirige a la contratación y prestación del servicio de transporte de asalariados o escolares. Todas ellas, independientemente de que se desarrollen por empresas habilitadas, son operación de transporte o prestación de servicios no autorizados.

**Este Ministerio, se ha percatado de la creciente y evidente informalidad en las operaciones de transporte, la que ha ido adquiriendo proporciones inaceptables, al punto de truncar en algunas entidades territoriales el desarrollo de la actividad formal. Es por lo dicho que los exhortamos para que se asuma con vigor y determinación, las acciones de control de la informalidad por parte, tanto de sus autoridades de transporte, como de sus autoridades de tránsito, pues del éxito de esta tarea depende en gran medida la realización de importantes valores de nuestra Patria, como a continuación pasamos a exponer.**

Las operaciones de transporte han sido consideradas por la Corte Constitucional en Sentencia T 595 de 2002, como *“inherente a la finalidad social del Estado”* entendiendo la Corporación que *“La posibilidad de generar procesos de desarrollo económico e integración social que propicien el goce efectivo de las garantías constitucionales, reposa, en gran medida, en el éxito de los sistemas de transporte público”*

La importancia de la actividad encuentra igualmente un impacto directo en los individuos y particularmente en la posibilidad de procurarse un goce efectivo de los derechos fundamentales que le son connaturales. Al efecto, manifestaba la Corte Constitucional en Sentencia T-604 de 1992, que *“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”*, considerándose por tanto y en consecuencia, que *“A nivel del individuo, el transporte es un instrumento de efectividad de los derechos fundamentales”*; y en un contexto general concluía, que *“La administración equilibrada y justa de la riqueza puede verse afectada por errores o falta de planeación del transporte público”*.



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20164100264971



14-06-2016

Una actividad de semejante importancia no puede sino ser calificada de servicio público, pues recuérdese, que ya afirmaba la Corte Constitucional en Sentencia C – 378 de 2010, que:

*“En suma, la noción de servicios públicos,... no corresponde sólo a una definición de orden formal o desde una perspectiva organicista, sino que en ella subyacen también aspectos materiales relacionados con el cumplimiento de los fines del Estado y el bienestar general de los asociados, ya sea de manera directa por las autoridades estatales o bien con el concurso de la empresa privada.*

*Por ejemplo, apelando a criterios materiales, esta Corporación ha considerado que la actividad bancaria y la cedulación son servicios públicos, aun cuando no existen normas que así lo reconozcan expresamente. De la misma forma la jurisprudencia ha sostenido que la definición por parte del Legislador de un servicio público como “esencial”, debe responder a criterios materiales que así lo demuestren.”*

Pronunciamiento en el que en varias oportunidades, se aprovechaba el antecedente de la misma corporación volcado en la Sentencia T – 578 de 1992, dentro del cual refiriéndose al concepto de servicio público y con apoyo en reconocidos tratadistas en la materia afirmaba:

*“El servicio público no es simplemente un “concepto” jurídico; es ante todo un hecho, una realidad. Las manifestaciones de la autoridad pública declarando que tal o cual actividad es un servicio público, no pasarán de meras declaraciones arbitrarias en el supuesto de que no exista de por medio la satisfacción efectiva de una necesidad de interés general. Tal declaración cuando ella concuerde con la realidad, tendrá indiscutiblemente su valor en el orden jurídico”*

Como servicio público y de conformidad con lo establecido en el artículo 365 de la Constitución Política de Colombia, es deber del Estado garantizar su prestación eficiente. Prestación que deberá desarrollarse no solo en dirección al desarrollo de los principios del transporte público - calidad, seguridad y acceso – sino también aquellos propios de los servicios públicos en general, eficiencia, continuidad, regularidad y calidad.

Ahora, delegada la responsabilidad de la prestación del servicio público de transporte terrestre a los particulares, la omisión del control de la informalidad dentro de sus efectos nocivos, el de menos resulta ser la vulneración directa de la libertad de



MINTRANSPORTE

NIT.899.999.055-4



**TODOS POR UN  
NUEVO PAÍS**

PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20164100264971



14-06-2016

empresa en su núcleo esencial, el que de conformidad con la Corte Constitucional, Sentencia C 263 de 2011, incluye ***“el derecho a un tratamiento igual y no discriminatorio entre empresarios o competidores que se hallan en la misma posición”***; pronunciamiento que realiza la Corporación recordando el ya realizado un par de décadas atrás, en Sentencia T-291 de 1994, oportunidad en la que se afirmó que: ***“El derecho consagrado en el artículo 333 de la Carta Política no sólo entraña la libertad de iniciar una actividad económica sino la de mantenerla o proseguirla en condiciones de igualdad y libertad”***. La más trascendental de las consecuencias, resulta ser la incidencia negativa en la planeación del transporte y la continuidad de la actividad, elementos que como vimos en el pronunciamiento de la corte Constitucional pueden afectar la pretendida justa y equilibrada distribución de la prosperidad.

Lo que nos obliga igualmente a considerar, reiterando el pronunciamiento de la Corte Constitucional vertido en Sentencia T 595 de 2002, ya transcrito en éste documento, que ***“La posibilidad de generar procesos de desarrollo económico e integración social que propicien el goce efectivo de las garantías constitucionales, reposa, en gran medida, en el éxito de los sistemas de transporte público”***.

De esta manera, cuando a pesar de los ejercicios de planeación y diseño de sistemas de transporte y el estudio de necesidades para la autorización de diversas alternativas de movilidad de los usuarios a través de las diferentes modalidades de transporte, se permite, tolera, **cohonesta** o se mira con indiferencia la afectación que provoca la informalidad, no se hace otra cosa que atentar contra la justa y equilibrada distribución en condiciones de igualdad de las oportunidades de prosperidad y se atenta de manera directa contra los procesos de desarrollo económico e integración social, dificultando el goce efectivo de las garantías constituciones, que como vimos en la Sentencia T 595 de 2002, dependen en gran medida del éxito de los sistemas de transportes formales.

Lamentable resulta entonces visiones cortoplacistas que no alcanzan a percibir los caros intereses sociales que resultan sacrificados con la omisión del control y que no ven en el éxito de los transportes formales la posibilidad de verdaderamente impactar la calidad de vida de los ciudadanos y promover la prosperidad general. Configurándose así una doble omisión, la falta de control de la informalidad para garantizar la realización de los objetivos planteados con el desarrollo de la actividad transportadora y la omisión en el diseño de políticas que propendan por presentar oportunidades a todos aquellos que se ven abocados al ejercicio informal de la actividad.



MINTRANSPORTE

NIT.899.999.055-4



**TODOS POR UN  
NUEVO PAÍS**

PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20164100264971



14-06-2016

Ahora, la vigilancia y control de la actividad transportada, como toda actividad del hombre, demanda recursividad e ingenio. No es la persecución de la informalidad la única herramienta, tenderle la mano a la formalidad en sus procesos de transformación de cara a la prestación de un mejor servicio y el incentivo de la actividad generando espacios más propicios para su desarrollo, suelen ser herramientas que contribuyen de manera decisiva en la tarea.

En esta línea de acción, el Ministerio de Transporte ha recientemente expedido la reglamentación del transporte de lujo, contenida en el Decreto 2297 de 2015 y la Resolución 2163 de 2016, con la cual se incentiva alternativas y se abren nuevos espacios a la formalidad, de cara a un servicio más competitivo, que satisfaga a su vez cada una de las necesidades de los usuarios.

Por lo anterior, nuevamente los invitamos a la realización de acciones contundentes, coherentes y permanentes de control de la informalidad, las que forman parte estructural de su compromiso social.

Cordialmente,

  
**AYDA LUCY OPINA ARIAS**  
Directora de Transporte y Tránsito (E)