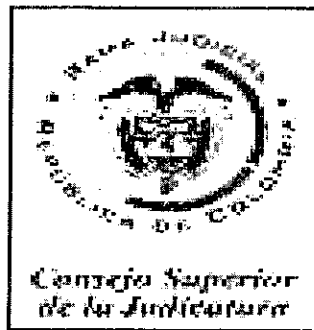


12000000  
11/09/14  
e Reel 155370



**TRIBUNAL SUPERIOR DEL DISTRITO JUDICIAL DE BOGOTÁ D.C.  
SALA LABORAL**

Bogotá, D.C., Septiembre diez (10) de dos mil catorce (2014).

Oficio No.- 4108

**Señores:**

**LA NACIÓN - MINISTERIO DE TRABAJO - SUBDIRECCIÓN DE  
FORMALIZACIÓN Y PROTECCIÓN AL EMPLEO  
Carrera 14 No. 99 - 33  
Bogotá - Cundinamarca**

**REFERENCIA: Tutela de Primera Instancia No. 00 – 2014 – 00853 – 01  
LUIS JAIRO ENRIQUE LURDUY HERRERA contra LA NACIÓN – MINISTERIO  
DE TRABAJO.  
H. Magistrada DRA. ÁNGELA LUCÍA MURILLO VARÓN**

Para dar respuesta, favor citar la referencia completa y número de oficio nuestro.

A un (1) folio, remito copia del auto de fecha nueve (09) de septiembre de dos mil catorce (2014), proferido por la H. Magistrada **Dra. ÁNGELA LUCÍA MURILLO VARÓN**, en el proceso de la referencia para que se dé cumplimiento a lo allí ordenado.

Igualmente se les notifica el inicio de la presente acción y se le remite fotocopia del escrito de tutela y sus anexos en veintiocho (28) folios.

Anexo lo anunciado.

Atentamente,

  
Carolina Sierra  
Escribiente Nominado

---

**Av. La Esperanza-Edificio Los Tribunales-Calle 24-No.53-28-Torre C-Oficina 304  
Bogotá D.C. Teléfono 4233390 Ext. 8601 Fax. 8600**

A

TRIBUNAL SUPERIOR DEL DISTRITO JUDICIAL  
DE BOGOTÁ D.C.  
SALA DE DECISIÓN LABORAL



MAGISTRADA PONENTE: DRA. ÁNGELA LUCÍA MURILLO VARÓN

ACCIÓN DE TUTELA PROMOVIDA POR PEDRO ANTONIO RODRIGUEZ DIAZ  
contra LA NACIÓN- MINISTERIO DEL TRABAJO y OTROS.  
EXPEDIENTE N° 110012205000201400853- 01

Bogotá, D.C., Nueve (09) de septiembre de dos mil catorce (2014).

Como quiera que la acción de tutela instaurada cumple los requisitos establecidos en los artículos 14 y 37 (inciso 2) del Decreto 2591 de 1991, **SE ADMITE.** En consecuencia se dispone:

1. Notificar de manera inmediata a la Nación Ministerio de Trabajo - Subdirección de Formalización y Protección al Empleo-, a la Nación Ministerio de Transporte por el medio más expedito.
2. REQUERIR a los accionados prenotados, para que dentro del término improrrogable de un (1) día se pronuncien sobre los hechos narrados en la presente acción constitucional, en especial sobre la aplicación del Decreto 1047 de 2014.
3. Requerir a la Nación Ministerio de Trabajo para que publique en su página web la admisión de la presente acción constitucional para que sea de conocimiento de los interesados en intervenir.
4. Vincular al presente trámite a Miguel Sandoval en su calidad de representante legal de FUNDETRANS- Fundación para el Desarrollo de los Transportadores- y a TAXIS TELECLUB S.A. a través de su representante legal Ernesto Sandoval o quien haga sus veces, para tal efecto se les concede el término de un (1) día para que si lo estiman se pronuncien sobre los hechos de la presente acción constitucional.
5. En relación con la medida cautelar consistente en la suspensión provisional de los efectos del Decreto 1047 de 2014, la misma será denegada, toda vez que ese estatuto normativo hace parte del ordenamiento jurídico Colombiano, con visos de constitucionalidad y aplicación general, según lo cual sólo en la decisión que ponga fin al presente trámite será posible establecer si la aplicación de ese Decreto por parte de los accionados comporta una vulneración a los derechos fundamentales alegados individualmente por el gestor.

Cumplido lo anterior, regrese el expediente al Despacho, para el trámite pertinente.

**CÚMPLASE.**

ÁNGELA LUCÍA MURILLO VARÓN  
Magistrada

853  
Señores, Magistrados:

**TRIBUNAL SUPERIOR DE DISTRITO JUDICIAL DE BOGOTA.**

Sala – Laboral.

E. S. D.

5  
271  
TRIBUNAL SUPERIOR DE BOGOTA  
Secretaria-Sala Laboral

2014 SEP -5 A11:36

RECIBIDO POR Diana O.

**Ref. :** ACCION DE TUTELA COMO MECANISMO TRANSITORIO.

**DE :** JAIRO ENRIQUE LURDUY HERRERA.

**Vs. :** MINISTERIO DEL TRABAJO y MINISTERIO DEL TRANSPORTE.

**JAIRO ENRIQUE LURDUY HERRERA**, mayor de edad, vecino y residente en esta ciudad, identificado como aparece al pie de mi respectiva firma, obrando en mi propio nombre y representación, por medio de la presente, con todo respecto me permito manifestar que interpongo **ACCION DE TUTELA**, en contra de **MINISTERIO DEL TRABAJO** (Decreto 1047 del junio 04 de 2014) y **MINISTERIO DEL TRANSPORTE**, de acuerdo a lo expresado por el inciso 4º del Artículo 86 de la Carta Política y como **Mecanismo Transitorio de Defensa Judicial para evitar un Perjuicio Irremediable**, con el fin de solicitar que se amparen y protejan los Derechos Fundamentales como es el derecho a la Igualdad Material, al Trabajo y a la Seguridad Social y demás Derechos que estén siendo violados y conculcados, con base en los siguientes:

**HECHOS.**

1. La Ley 336 de diciembre de 1.996, por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transportes, en su artículo 36, estableció que *“los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte, serán contratados directamente por la empresa operadora de transporte quien para todos los efectos será solidariamente responsable junto con el propietario del equipo”*.

Lo que significa que las empresas operadoras en este caso que nos ocupa de taxis, es la que debe contratar a los conductores con todas sus prestaciones sociales es decir, Salud E.P.S., riesgos profesionales A.R.L, aportes a pensión, Caja de Compensación y demás.

- 42
2. Todo bajo la dirección, regulación y control del Estado, ni el estado, ni el Ministerio de Transportes se ha pronunciado respecto a que las empresas operadoras de transporte contraten a los conductores, al parecer le salva guarda los intereses a las empresas y se hacen los de la vista corta (será acaso, que ocurre eso que llaman Corrupción), pues salta a la vista que las empresas cobran rodamiento, frecuencia radial y demás arandelas a cada vehículo afiliado a las empresas, pero ese dinero no se reinvierte en sus afiliado, el propietario del equipo destinado al servicio público, por ejemplo en los taxis recibe \$80.000,00 en el día y en la Noche hasta \$90.000,00 es decir un promedio de \$170.000,00, diarios, mensual en 25 días es igual a **\$4'250.000,00**, y por su lado las empresas cobran rodamiento, frecuencia de radio y demás que oscilan entre **\$150.000,00 a \$200.000,00 mensuales**, luego tanto las empresas como los propietarios se bambanearon la **Ley 336 de 1.996**, se la pasaron por la faja con la consentimiento del Ministerio del Trabajo que dice de una manera muy folclórica que no entiende como laboran los taxistas, cuando la ley es muy clara al respecto en su art. 36. Al conductor de taxi (honrado) le pueden quedar de producido diario entre \$20.000 a \$30.000 que por 25 días al mes en el mejor de los casos se ganaría \$750.000,00 después a diario debe dejar tanqueado de combustible el taxi, lavado y despinchado. Claro esta que existen taxistas, como lo extraditados (asesinato del Gringo) que se ganan uno o dos millones de pesos diarios.
  3. Para colmo de males aparece el "**salvador**" Ernesto Sandoval según el gerente general de Teleclub y Miguel Sandoval disque presidente de Fundetrans, que según ellos representa a los taxistas y empresas operadoras de servicio público y este contubernio macabro y diabólico pusieron al conductor de taxis a cotizar disque de manera "**independiente**" la seguridad social equivalente a \$202.000,00 mensuales con el aplauso y consentimiento de la subdirectora (Marcela Mosquera) de Formalización del Ministerio del Trabajo con la firma del Decreto 1047 de 2014, violatorio de la Ley 336 del 20 de diciembre de 1.996, de esta manera perversa tanto las empresas operadoras de taxis y los propietarios de taxis pasaran la carga de seguridad social al trabajador-conductor, es decir al chofer de taxi. Y la labor de las empresas es verificar que efectivamente sus conductores estén afiliados a la seguridad social y demás, cabría preguntarse en donde está el Estado social de derechos y los derechos de los trabajadores consagrados en la Ley Laboral. Al paso que vamos los trabajadores-conductores vamos a tener que pagar para que nos dejen trabajar 12 horas diarias o nocturnas manejando taxi.

4. El trabajo es un derecho y una obligación social que goza en todas sus modalidades de la especial protección del Estado y toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas en igualdad de condiciones y oportunidades que frente a los demás trabajadores que devenga el mínimo salario tienen derechos a ocho horas de trabajo diarias, vacaciones, cesantías, seguridad social, cajas de compensación y demás, luego se me viola el derecho a la igualdad frente a los demás trabajadores.
5. De otra parte el suscrito es mayor de 62 años (adulto mayor) y beneficiario en salud, ya por varios años, en mi trabajo como conductor de taxista no es estable, y cuando uno se queda sin trabajo, no tendré como seguir pagando la salud y demás, lo que me traería como consecuencia un perjuicio, pues como beneficiario perdería las 100 semanas y cuando me enferme no me prestaran lo servicios de salud, es decir pierdo como beneficiario la salud. De otra parte pensar que me voy a pensionar, no es cierto por la edad y la falta de cotizaciones de más de 20 años, no ve los beneficios "grandes".
6. Que decreto 1047/14, abre la puerta para la desigualdad de los trabajadores ante la Ley Laboral, y favorece a las empresas de taxis que se enriquecen con el cobro y pago del rodamiento, frecuencia de radio y multas, y a los propietarios de los taxis que reciben cerca de \$170.000,00 diarios (24 horas) y evaden las prestaciones sociales de sus empleados; porque no se puede negar que están subordinados, con horario de 12 horas y el producido de \$170.000,00 se lo entregan libre al propietario del taxi, y en la mayoría de casos solamente le quedan al conductor diez o doce mil pesos por turno. Es decir sin hacer un ejercicio intelectual profundo se puede afirmar que con dicho decreto la carga prestacional se la está pasado a los usuarios de taxis, desde luego con el consentimiento del Ministerio del Trabajo.
7. Colombia es un Estado de derecho, fundada en el respecto de la dignidad humana, en el trabajo y la finalidad de ese Estado es servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución Política, por lo que este ciudadano de apie, no puede aceptar que el Ministerio del Trabajo el Decreto 1047 del 04 de junio de 2014, que vulnera los derechos fundamentales de la seguridad social integran de los trabajadores taxistas, y el Ministerio del Transporte que es la autoridad para imponer el Art. 36 de la Ley 336 de 1.996, no lo impone, cuando dice dicho artículo que los conductores de los équidos destinados al servicio público de transporte serán contratados por las empresas

64

operarias de transporte, quienes para todos los efectos serán solidariamente responsables junto con el propietario del equipo, en esta caso el propietario del taxi.

8. Es aberrante y monstruoso ver como el Decreto 1047 de junio 04 de 2014, viola la Ley 336 de 1.996, por lo tanto la acción de tutela la ejerzo como mecanismo transitorio de defensa judicial para evitar un perjuicio irremediable e inminente, mientras se demanda el Decreto 1047/14.

### **MEDIDA PROVISIONAL.**

Con fundamento en el artículo 7° del Decreto 2591 del 1.991, solicito al Señor Magistrado de tutela, se dicte como medida provisional, la suspensión provisional del Decreto 1047 del junio 04 de 2014, **porque viola el art. 36 de la Ley 336 de 1.996, el art, 13 y 25 de la Constitución Política**, hasta tanto no se decida la presente acción de tutela, porque de lo contrario me causaría un perjuicio irremediable y se dé el tiempo suficiente para la demanda de inconstitucionalidad de éste Decretó 1047, que es grosero y abusivo con los trabajadores de taxi.

### **PRETENSIONES:**

Con fundamento en los hechos brevemente narrados y arriba relacionados, respetuosamente, solicito al Señor Juez de Tutela, disponer y ordenar a la parte accionada y a favor mío, lo siguiente:

1. Tutelar el derecho a la **igualdad material** art. 13 Constitución Política, porque de contera en mi calidad de trabajador-conductor de taxi, no poseo el derecho a la seguridad social integral, como los demás conductores de transmilenio, Sitp y tracto camiones que tienen contrato con las empresas, luego brilla por su ausencia esta igualdad de condiciones en mi calidad de conductor.
2. Tutelar mi derecho al trabajo Art. 25 de la Carta Política, pues a la empresa del taxi donde esta afiliado el vehículo, me niega el derecho a trabajar, pues no me expide el tarjetón para mi labor, luego me niega el derecho a laborar.
3. Como consecuencia de lo anterior, se ordene suspender de manera provisional el Decreto 1047 de junio 04 de 2014, y se conceda un plazo razonable para ejercer la respectiva demanda de inconstitucionalidad, haciéndole salver a los accionados esta decisión.

Es Usted, Señor Juez, competente para conocer el asunto, por la naturaleza de éste y por tener jurisdicción en el domicilio de la entidad mencionada: (ART. 37 Decreto 2591 de 1991).

**JURAMENTO.**

Bajo la gravedad del juramento, manifiesto que no he instaurado otra acción de Tutela con fundamento en los mismos hechos y derechos y contra la misma autoridad a que se contrae la presente, ante ninguna autoridad Judicial.

**ANEXOS.**

- \* Copia de la demanda para el archivo del Juzgado.
- \* Copia de la demanda para el Min trabajo.
- \* Copia de la demanda para el Min Transporte.

**NOTIFICACIONES.**

Las partes accionadas reciben notificaciones:

- 1.- Min Trabajo, Car. 13 N° 32 – 76, Te. 4-893900.En Bogotá, D.C.
- 2.- Accionada; Min transportes, El Dorado C.A.N., entre Carreras 57 y 59 en Bogotá, Tel. 32408000, FAX 4-28-70-54.
- 3.- La parte accionante, recibe notificaciones en Calle 1° Sur N° 53G – 41, TEL Cel. 311-5479973, Barrio La Camelia, en Bogotá, D.C.

Del Señor Magistrado, muy atentamente,

  
**JAIRO ENRIQUE LÚRDUY HERRERA.**  
 C. C. N° 19.201.410 de Bogota.



## MINISTERIO DEL TRABAJO

DECRETO NÚMERO 1047 DE 2014

**4 JUN 2014**

"Por el cual se establecen normas para asegurar la afiliación al Sistema Integral de Seguridad Social de los conductores del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, se reglamentan algunos aspectos del servicio para su operatividad y se dictan otras disposiciones"

## EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

En ejercicio de las facultades que le confiere el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política, y

## CONSIDERANDO

Que de conformidad con lo dispuesto por los artículos 48 y 53 de la Constitución Política, la seguridad social es un derecho fundamental que debe hacerse efectivo en forma progresiva para toda la población y constituye una garantía mínima de los trabajadores.

Que el artículo 34 de la Ley 336 de 1996 consagra la obligación de las empresas de transporte público de "vigilar y constatar que los conductores de sus equipos cuenten con la licencia de conducción vigente y apropiada para el servicio, así como su afiliación al sistema de seguridad social según los [sic] prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia".

Que el artículo 26 del Decreto 1703 de 2002, estableció que "Para efectos de garantizar la afiliación de los conductores de transporte público al Sistema General de Seguridad Social en Salud, las empresas o cooperativas a las cuales se encuentren afiliados los vehículos velarán porque tales trabajadores se encuentren afiliados a una entidad promotora de salud, E.P.S., en calidad de cotizantes;(...)"

Que se hace necesario garantizar el efectivo acceso de los conductores de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi al Sistema de Seguridad Social, a partir de su afiliación y el correspondiente pago de aportes a cada subsistema, conforme las normas generales lo han establecido.

Que la cobertura en seguridad social para los conductores de equipos destinados al servicio público de transporte individual de pasajeros, requiere el desarrollo de estrategias concurrentes y progresivas, que tengan por finalidad mejorar las condiciones de labor de los conductores, el fortalecimiento de las empresas y la mejora en la prestación del servicio público de transporte.

Que garantizar el efectivo acceso de los conductores de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi al Sistema de Seguridad Social, implica la modificación de protocolos de operación y demanda nuevas cargas administrativas que requieren de instrumentos adecuados para su normal desarrollo, de tal



"Por el cual se establecen normas para asegurar la afiliación al Sistema Integral de Seguridad Social de los conductores del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, se reglamentan algunos aspectos del servicio para su operatividad y se dictan otras disposiciones"

forma que viabilicen el ejercicio empresarial en el marco de sus obligaciones, promoviendo la competencia y, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 65 de la Ley 336 de 1996, procuren la armonía en las relaciones entre las distintas partes que intervienen en la prestación del servicio público de transporte.

Que de conformidad con el artículo 29 de la Ley 336 de 1996, le corresponde al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte formular la política y fijar los criterios a tener en cuenta para la fijación de las tarifas en cada uno de los modos de transporte, de acuerdo con lo cual y en atención a lo consagrado en el artículo 30 ibídem, las autoridades competentes elaborarán los estudios de costos que servirán de base para el establecimiento de las tarifas.

Que de conformidad con el artículo 994 del Código de Comercio, modificado por el 12 del Decreto 01 de 1990, le corresponde al Gobierno Nacional establecer los seguros que debe tomar el transportador para cubrir a las personas contra los riesgos inherentes a las operaciones de transporte.

Que en atención a las condiciones de operación de los conductores de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros en vehículos taxi y los riesgos a los que se encuentran expuestos en desarrollo de sus tareas, se considera necesario adicionar un seguro de accidentes personales que ampare los riesgos a los que estos se encuentran expuestos, sin perjuicio de las coberturas del Sistema de Seguridad Social.

En mérito de lo expuesto,

#### DECRETA:

**Artículo 1. Objeto.** El presente decreto tiene por objeto adoptar medidas para garantizar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el artículo 34 de la Ley 336 de 1996, respecto del acceso universal a la seguridad social de los conductores de los equipos destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi y facilitar el cumplimiento de los estándares de servicio requeridos por el ordenamiento jurídico.

#### Capítulo I Seguridad Social para Conductores

**Artículo 2. Seguridad social para conductores.** Los conductores de los equipos destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, deberán estar afiliados como cotizantes al Sistema de Seguridad Social y no podrán operar sin que se encuentren activos en los sistemas de pensiones, salud y riesgos laborales.

**Artículo 3. Normativa aplicable y Riesgo Ocupacional.** La afiliación y pago de la cotización a la seguridad social de los conductores de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos tipo taxi, se regirá por las normas generales establecidas para el Sistema General de Seguridad Social. El riesgo ocupacional de los conductores, para efectos del Sistema General de Riesgos Laborales, se clasifica en el nivel cuatro (IV).

**Artículo 4. Requisitos.** Para la afiliación del conductor de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos tipo taxi, se requerirá únicamente

"Por el cual se establecen normas para asegurar la afiliación al Sistema Integral de Seguridad Social de los conductores del servicio público de transporte terrestre auto motor individual de pasajeros en vehículos taxi, se reglamentan algunos aspectos del servicio para su operatividad y se dictan otras disposiciones"

el diligenciamiento del formulario físico o electrónico establecido para tal fin en la normativa vigente.

**Parágrafo.** Las entidades administradoras del Sistema de Riesgos Laborales, no podrán impedir, entorpecer o negar la afiliación de los conductores cubiertos por el presente decreto.

**Artículo 5. Prohibición.** La empresa de servicio público de transporte individual que permita la operación de sus vehículos por conductores que no se encuentren afiliados al Sistema de Seguridad Social, incurrirá en una infracción a las normas de transporte, que dará lugar a las sanciones establecidas en el artículo 46 de la Ley 336 de 1996 y en atención a las circunstancias, a la suspensión de la habilitación y permiso de operación, de conformidad con lo establecido en artículo 281 de la Ley 100 de 1993, modificado por el artículo 113 del Decreto 2150 de 1995 o la norma que lo adicione, modifique o sustituya.

**Artículo 6. PILA.** El Ministerio de Salud y Protección Social expedirá las disposiciones para actualizar en lo necesario, la Planilla Integrada de Liquidación de Aportes PILA y permitir la identificación en ella de los conductores cubiertos por el presente decreto.

## Capítulo II Beneficios complementarios

**Artículo 7.** Se adiciona el siguiente artículo al Decreto 172 de 2001:

**"Artículo 58 A. Seguro de accidentes personales.** Las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, deberán tomar con compañías de seguros autorizadas para operar en Colombia, una póliza de accidentes personales que ampare a los conductores de vehículos taxis con al menos la cobertura de los siguientes riesgos:

a. Muerte o incapacidad total y permanente ocasionada en accidente de tránsito ocurrido durante el ejercicio de su labor de conductor al servicio de la empresa de transporte y con ocasión del mismo.

b. Muerte violenta o incapacidad total y permanente causada durante el ejercicio de su labor de conductor al servicio de la empresa de transporte como consecuencia de hurto o tentativa de hurto ocurrida durante la prestación del servicio.

La suma asegurada no podrá ser inferior a treinta (30) S.M.M.L.V. por conductor y el pago de la prima del seguro no podrá en ningún caso ser trasladada a éste.

**Parágrafo 1.** El Ministerio del Trabajo, una vez verificada la debida vinculación de los conductores al Sistema de Seguridad Social Integral, realizará un estudio sobre la necesidad y pertinencia del seguro de accidentes personales de que trata el presente artículo y en atención a las conclusiones del mismo, presentará al Gobierno Nacional un proyecto de decreto para su derogatoria, modificación o ampliación.

**Parágrafo 2. Transitorio.** Las empresas de transporte que a la fecha de expedición del presente decreto se encuentren habilitadas para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, deberán contratar los seguros de accidentes personales de sus conductores, a más tardar al momento de solicitar la renovación de las tarjetas de operación que a la fecha de

"Por el cual se establecen normas para asegurar la afiliación al Sistema Integral de Seguridad Social de los conductores del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, se reglamentan algunos aspectos del servicio para su operatividad y se dictan otras disposiciones"

*expedición del presente decreto se encuentran vigentes o dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de la presente disposición, lo que primero ocurra.*

### Capítulo III Instrumentos de control y operatividad

**Artículo 8. Sistema de Información y registro de conductores.** Las autoridades municipales deberán implementar y mantener actualizado un Registro de Conductores que en línea y en tiempo real, permita identificar plenamente a los conductores de los vehículos de servicio público de transporte individual de pasajeros que operen en su jurisdicción y el vehículo que cada uno de ellos conduce.

El sistema de información que se utilice para llevar dicho registro, deberá:

- a. Cumplir con los lineamientos de la estrategia Gobierno en Línea, conforme a lo establecido en el Decreto 2693 de 2012, o la norma que lo adicione, modifique o sustituya, y de manera específica con los estándares de: accesibilidad, interoperabilidad, datos abiertos, lenguaje común de intercambio de información y usabilidad web que defina el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones para tal fin.
- b. Garantizar que las empresas de transporte accedan en línea y en tiempo real, para mantener actualizado el registro de sus conductores y vehículos, registrando las novedades de los mismos e identificándolos plenamente.
- c. Tener un módulo o funcionalidad que permita a la autoridad de transporte la validación de la información presentada por las empresas, previo a su cargue en el registro público.
- d. Tener un módulo o funcionalidad que permita la consulta abierta que garantice el acceso en tiempo real a la información de la Tarjeta de Control, por parte de los ciudadanos.

**Parágrafo 1.** Los municipios de categoría especial y hasta tercera categoría deberán implementar el sistema de información en un término no superior a seis (6) meses, contados a partir de la expedición del presente decreto.

Las demás entidades territoriales deberán presentar al Ministerio de Transporte el cronograma de su implementación, el cual no podrá ser superior a doce (12) meses, contados a partir de la expedición del presente decreto.

**Parágrafo 2.** El Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, a través de la Dirección de Gobierno en Línea, en coordinación con el Ministerio de Transporte, podrá brindar apoyo para el desarrollo colectivo de una solución informática basada en datos abiertos, con el fin de facilitar a los entes territoriales el cumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo.

**Artículo 9. Tarjeta de control.** La Tarjeta de Control es un documento individual e intransferible expedido por la empresa de transporte, que sustenta la operación del vehículo y que acredita al conductor como el autorizado para desarrollar esta actividad, bajo la responsabilidad de la empresa de transporte debidamente habilitada a la que se encuentra vinculado el equipo.

Afiliado el conductor al Sistema de Seguridad Social y verificadas las cotizaciones a éste, la empresa de Transporte expedirá la Tarjeta de Control.

"Por el cual se establecen normas para asegurar la afiliación al Sistema Integral de Seguridad Social de los conductores del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, se reglamentan algunos aspectos del servicio para su operatividad y se dictan otras disposiciones"

La Tarjeta de Control tendrá una vigencia mensual. Cuando se presente el cambio del conductor autorizado antes de la fecha de vencimiento del documento de transporte de que trata el presente artículo, la empresa expedirá una nueva Tarjeta de Control, una vez realice el reporte de la novedad y registre al nuevo conductor. En todo caso la empresa de transporte deberá reportar al Registro de Conductores las novedades respecto de los mismos, que impliquen modificación de la información contenida en la Tarjeta de Control.

**Parágrafo.** Las características de la Tarjeta de Control serán establecidas por el Ministerio de Transporte y su expedición y refrendación serán gratuitas para los conductores, correspondiendo a las empresas asumir su costo. Hasta tanto se expida la reglamentación respectiva, se continuará expidiendo la Tarjeta de Control en el formato vigente a la fecha de entrada en vigencia del presente Decreto.

**Artículo 10.** *Requisitos para la expedición de la Tarjeta de Control.* A partir de la publicación del presente decreto, para la expedición de la Tarjeta de Control deberá observarse el siguiente procedimiento:

- a. De conformidad con el artículo 34 de la Ley 336 de 1996, la empresa deberá constatar que el conductor se encuentra afiliado al Sistema de Seguridad Social como cotizante y que en el sistema se han pagado efectiva y oportunamente los aportes; así mismo deberá verificar que la licencia de conducción esté vigente y que corresponde a la categoría del vehículo que se va a conducir.
- b. Cumplidos los requisitos establecidos en el literal anterior, la empresa deberá reportar el conductor al Registro de Conductores y así mismo garantizar que al momento del registro del conductor, los documentos del vehículo: Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT, Certificado de Revisión Técnico-mecánica y la tarjeta de operación, estén vigentes.
- c. La autoridad de transporte, a través del Sistema de Información y Registro de Conductores, validará el cumplimiento de los requisitos tanto del conductor como del vehículo, garantizando en el mismo toda la trazabilidad del trámite y la generación de alertas por inconsistencias.

**Artículo 11.** *Contenido de la Tarjeta de Control.* La Tarjeta de Control contendrá como mínimo los siguientes datos:

- a. Fotografía reciente del conductor
- b. Número de la tarjeta
- c. Nombre completo del conductor
- d. Grupo Sanguíneo e Información de la E.P.S. y A.R.L. a las que el conductor se encuentra afiliado
- e. Nombre o razón social de la empresa y número de identificación tributaria.
- f. Letras y números correspondientes a las placas del vehículo que opera.
- g. Firma y sello de la empresa
- h. Número interno del vehículo

El Sistema de Información deberá permitir, en línea y en tiempo real, a través de medios electrónicos, la consulta pública para verificar la información que contiene la Tarjeta de Control.

**Parágrafo.** La Tarjeta de Control deberá adicionalmente contener la información relacionada con el valor de las tarifas vigentes en el respectivo municipio.

**Artículo 12.** *Obligación de portar la Tarjeta de Control.* Como documento de transporte que soporta la operación del vehículo y con el fin de proporcionar información a los

"Por el cual se establecen normas para asegurar la afiliación al Sistema Integral de Seguridad Social de los conductores del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, se reglamentan algunos aspectos del servicio para su operatividad y se dictan otras disposiciones"

usuarios del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor en Vehículos Taxi, los conductores portarán en la parte trasera de la silla del copiloto la Tarjeta de Control debidamente laminada.

**Artículo 13. Reporte de información.** Las empresas de transporte accederán en línea y en tiempo real al Sistema de Información y Registro de Conductores para reportar todas las novedades relacionadas con los conductores de los vehículos.

El Sistema de Información y Registro de Conductores deberá contener como mínimo:

- a. Fotografía reciente del conductor.
- b. Nombre completo y número del documento de identificación del conductor.
- c. Grupo Sanguíneo y factor RH e Información de la E.P.S. y A.R.L. a las que el conductor se encuentra afiliado.
- d. Teléfono y dirección de domicilio del conductor.
- e. Nombre o razón social de la empresa y número de identificación tributaria.
- f. Letras y números correspondientes a las placas del vehículo que opera.

**Parágrafo 1.** La información de que trata el presente artículo solo podrá ser consultada para efectos judiciales y por parte de las autoridades competentes, de conformidad con las normas vigentes sobre la protección de datos. La información mínima deberá estandarizarse cumpliendo los lineamientos de interoperabilidad y lenguaje común de intercambio de información generados por la estrategia de Gobierno en Línea.

**Parágrafo 2.** Hasta tanto inicie operación el Sistema de Información y Registro de Conductores, los reportes de que trata el presente artículo deberán realizarse al registro municipal de conductores como mínimo una vez al mes.

**Artículo 14. Entrega de los documentos de transporte.** Las empresas de transporte no podrán retener los documentos que soportan la operación de los vehículos, sujetando su entrega al cumplimiento de las obligaciones dinerarias pactadas en el contrato de vinculación.

**Artículo 15. Desvinculación administrativa.** Vencido el contrato de vinculación, cualquiera de las partes que lo suscribió podrá solicitar la desvinculación del vehículo a la autoridad de transporte competente, la cual deberá resolver la solicitud dentro de los quince (15) días hábiles siguientes, sin que pueda exigir otra causa o condición, diferente a la que se hace referencia en el artículo 34 del Decreto 172 de 2001, o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.

**Parágrafo 1.** En todo caso, el propietario interesado en la desvinculación de un vehículo no podrá prestar el servicio de su vehículo a otra empresa, hasta tanto la misma no le haya sido autorizada; la empresa a la cual está vinculado el vehículo, tiene la obligación de permitir que continúe trabajando en la misma forma en que lo venía haciendo hasta que se decida sobre la solicitud de desvinculación.

**Parágrafo 2.** De conformidad con el artículo 35 del Decreto 172 de 2001, la desvinculación del vehículo no es condición suficiente para la vinculación de vehículos al parque automotor de este servicio en un distrito o municipio. Los vehículos desvinculados podrán vincularse a cualquiera de las empresas de transporte habilitadas en esta modalidad al interior del mismo distrito o municipio y las empresas de las cuales se desvinculan, solo podrán remplazarlos por vehículos que ya se encuentren matriculados para este servicio en el distrito o municipio.

"Por el cual se establecen normas para asegurar la afiliación al Sistema Integral de Seguridad Social de los conductores del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, se reglamentan algunos aspectos del servicio para su operatividad y se dictan otras disposiciones"

#### Capítulo IV Suficiencia tarifaria

**Artículo 16. Estudios de costos.** Las autoridades de transporte municipales, distritales o metropolitanas deberán anualmente actualizar los estudios técnicos de costos para la fijación de las tarifas del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, siguiendo la metodología establecida por el Ministerio de Transporte mediante la Resolución 4350 de 1998, modificada por la Resolución 392 de 1999, o la norma que la modifique, adicione o sustituya y fijar o ajustar las tarifas cuando a ello hubiere lugar.

El Ministerio de Transporte establecerá criterios técnicos que permitan la fijación de tarifas diferenciadas en atención a niveles de servicio y cobros adicionales por servicios complementarios. Así mismo, incluirá dentro de la metodología para la elaboración de los estudios de costos, factores como la congestión y las medidas de restricción a la circulación.

De conformidad con lo establecido en el numeral 9° del artículo 3° de la Ley 105 de 1993, cuando la autoridad de transporte competente considere necesario fijar tarifas por debajo de lo concluido técnicamente, deberá asumir la diferencia del valor, estipulando en el acto administrativo la fuente presupuestal que lo financie y una forma de operación que garantice su efectividad.

#### Capítulo V Desarrollo de competencias para conductores

**Artículo 17. Programa de formación para el desarrollo de competencias para conductores.** El Ministerio de Transporte en coordinación con el SENA, diseñará, desarrollará y promoverá la formación basada en competencias para conductores de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, con el fin de promover que este servicio se brinde con los mejores estándares de calidad y seguridad de los conductores y terceros.

**Artículo 18.** El Gobierno trabajará en un plan piloto para avanzar en la identificación y estandarización de competencias laborales de los conductores del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, con el fin de explorar la posibilidad de promover la acreditación de las mismas.

#### Capítulo VI Disposiciones varias

**Artículo 19.** Adicionar el siguiente párrafo al artículo 10 del Decreto 172 de 2001:

*"Parágrafo. Las autoridades de transporte competentes deberán conocer y resolver las solicitudes de habilitación de empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor individual de pasajeros en vehículos taxi.*

"Por el cual se establecen normas para asegurar la afiliación al Sistema Integral de Seguridad Social de los conductores del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, se reglamentan algunos aspectos del servicio para su operatividad y se dictan otras disposiciones"

*No podrá resolverse negativamente la solicitud por razones asociadas a la congelación del parque automotor. En estos casos, la empresa de transporte una vez habilitada, podrá vincular vehículos por cambio de empresa."*

**Artículo 20. Vehículos en leasing y renting.** Cuando los vehículos hayan sido adquiridos en las modalidades leasing o renting, las obligaciones que corresponden a los propietarios de los vehículos respecto de los conductores de transporte público terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, se entenderán a cargo del locatario de los equipos.

**Artículo 21. Inspección, vigilancia y control.** Sin perjuicio de las competencias que le corresponden a la Superintendencia Nacional de Salud, a la Unidad de Gestión Pensional y Parafiscales UGPP y a la autoridad de inspección, vigilancia y control en materia de transporte, el Ministerio del Trabajo ejecutará las acciones de inspección, vigilancia y control que se requieran para garantizar el cumplimiento del presente decreto, en lo concerniente a las normas de seguridad social.

**Artículo 22. Vigencia.** El presente decreto rige a partir de la fecha de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias, especialmente el inciso segundo del artículo 4° del Decreto 2660 de 1998, los numerales 4° y 6° del artículo 28 y los artículos 29, 30, 31, 32, 47, 48, 49, 50, 51, 52 y 53 del Decreto 172 de 2001.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá D.C., a los



4 JUN 2014

EL MINISTRO DE SALUD Y PROTECCIÓN SOCIAL,

  
ALEJANDRO GAVIRIA URIBE

EL VICEMINISTRO DE EMPLEO Y PENSIONES ENCARGADO  
DE LAS FUNCIONES DEL DESPACHO DEL MINISTRO DEL TRABAJO,

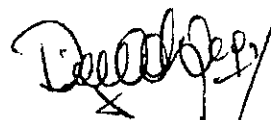
  
JUAN CARLOS CORTÉS GONZÁLEZ

16  
15

"Por el cual se establecen normas para asegurar la afiliación al Sistema Integral de Seguridad Social de los conductores del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, se reglamentan algunos aspectos del servicio para su operatividad y se dictan otras disposiciones"

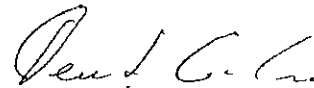
EL MINISTRO DE TECNOLOGÍAS DE  
LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES,

4 JUN 2014



DIEGO MOLANO VEGA

LA MINISTRA DE TRANSPORTE,



CECILIA ÁLVAREZ - CORREA GLEN



Régimen Legal de Bogotá D.C. © Propiedad de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.	
Ley 336 de 1996 Nivel Nacional	
Fecha de Expedición:	20/12/1996
Fecha de Entrada en Vigencia:	20/12/1996
Medio de Publicación:	Diario Oficial No. 42.948 del 28 de diciembre de 1996

[Ver Hoja de Vida del Documento](#)

[Ver Leyes de Referencia](#)

[Contenido del Documento](#)

## LEY 336 DE 1996

(Diciembre 20)

**"Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte".**

**El Congreso de Colombia,**

Ver la Exposición de Motivos de la Ley 336 de 1996 , Ver el Decreto Nacional 1553 de 1998 , Ver el art. 7, Decreto Distrital 115 de 2003

**DECRETA:**

### TÍTULO PRIMERO

#### *Disposiciones generales para los modos de transporte*

#### CAPÍTULO PRIMERO

##### *Objetivos*

**Artículo 1º-**La presente ley tiene por objeto unificar los principios y los criterios que servirán de fundamento para la regulación y reglamentación del transporte público aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre y su operación en el territorio nacional, de conformidad con la Ley 105 de 1993, y con las normas que la modifiquen o sustituyan.

**Artículo 2º-**La seguridad especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte.

**Artículo 3º-** Reglamentado por el Decreto Nacional 3083 de 2007. 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.

## CAPÍTULO SEGUNDO

### Principios y naturaleza

**Artículo 4º**-El transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el plan nacional de desarrollo, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares.

**Artículo 5º**-El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará 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, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo.

Ver artículo 5 del Decreto Nacional 171 de 2001

El servicio privado de transporte es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales y/o, jurídicas. En tal caso sus equipos propios deberán cumplir con la normatividad establecida por el Ministerio de Transporte. Cuando no se utilicen equipos propios, la contratación del servicio de transporte deberá realizarse con empresas de transporte público legalmente habilitadas en los términos del presente estatuto.

**NOTA: El texto subrayado fue declarado EXEQUIBLE por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-033 de 2014**

**Artículo 6º**-Por actividad transportadora se entiende un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes basadas en los reglamentos del Gobierno Nacional.

Ver artículo 3 del Decreto Nacional 171 de 2001

**Artículo 7º**- Para ejecutar operaciones de transporte multimodal nacional o internacional, el operador de transporte multimodal deberá estar previamente inscrito en el registro que para el efecto establezca el Ministerio de Transporte. Para obtener este registro, el solicitante deberá acreditar el cumplimiento de los requisitos, relacionados con la calidad del modo de transporte, con el capital, agentes y representantes, cobertura de seguros de responsabilidad civil y demás que sean exigidos por las normas reglamentarias.

Los agentes o representantes en Colombia de operadores de transporte multimodal extranjeros, responderán solidariamente con sus representados o agenciados por el cumplimiento de las obligaciones y las sanciones que le sean aplicables por parte del Ministerio de Transporte.

En todo caso, la reglamentación a que se refiere este artículo estará sujeta a las normas internacionales adoptadas por el país y que regulen la materia. 19

**Nota: Modificado por el Decreto 1122 de 1999 artículo 279 del Ministerio del Interior. El Decreto 1122 de 1999, fue declarado inexecutable, a partir de la fecha de su promulgación, por la Corte Constitucional en Sentencia C-923 de 1999**

**Nota: Derogado por el Decreto 266 de 2000 artículo 152 de la Presidencia de la República**

**Artículo 8º-** Bajo la suprema dirección y tutela administrativa del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción y ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su pertenencia al orden estatal. Así mismo el Ministerio de Transporte reglamentará todo lo pertinente al transporte turístico contemplado en la Ley 300 de 1996. Ver fallo Consejo de Estado N° 06345 de 2001.

**Nota: Modificado por el Decreto 1122 de 1999 artículo 280 del Ministerio del Interior. El Decreto 1122 de 1999, fue declarado inexecutable, a partir de la fecha de su promulgación, por la Corte Constitucional en Sentencia C-923 de 1999**

**Nota: Derogado por el Decreto 266 de 2000 artículo 152 de la Presidencia de la República**

## CAPÍTULO TERCERO

### Creación y funcionamiento de las empresas de transporte público

**Artículo 9º-**El servicio público de transporte dentro del país tiene un alcance nacional y se prestará por empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas de acuerdo con las disposiciones colombianas y debidamente habilitadas por la autoridad de transporte competente.

La prestación del servicio público de transporte internacional, a más de las normas nacionales aplicables para el caso, se regirá de conformidad con los tratados, convenios, acuerdos y prácticas, celebrados o acogidos por el país para tal efecto.

**Nota: Modificado por el Decreto 1122 de 1999 artículo 281 del Ministerio del Interior. El Decreto 1122 de 1999, fue declarado inexecutable, a partir de la fecha de su promulgación, por la Corte Constitucional en Sentencia C-923 de 1999**

**Nota: Derogado por el Decreto 266 de 2000 artículo 152 de la Presidencia de la República**

**Artículo 10.-**Para los efectos de la presente ley se entiende por operador o empresa de transporte la persona natural o jurídica constituida como unidad de explotación económica permanente con los equipos, instalaciones y órganos de administración adecuados para efectuar el traslado de un lugar a otro de personas o cosas, o de unas y otras conjuntamente.

Parágrafo .-La constitución de la persona jurídica a que se refiere el presente artículo, no requerirá de autorización previa alguna por parte del Estado.

**Artículo 11.**-Las empresas interesadas en prestar el servicio público de transporte o constituidas para tal fin, deberán solicitar y obtener habilitación para operar.

La habilitación, para efectos de esta ley, es la autorización expedida por la autoridad competente en cada modo de transporte para la prestación del servicio público de transporte.

El Gobierno Nacional fijará las condiciones para el otorgamiento de la habilitación, en materia de organización y capacidad económica y técnica, igualmente, señalará los requisitos que deberán acreditar los operadores, tales como estados financieros debidamente certificados, demostración de la existencia del capital suscrito y pagado, y patrimonio bruto, comprobación del origen del capital aportado por los socios, propietarios o accionistas, propiedad, posesión o vinculación de equipos de transporte, factores de seguridad, ámbito de operación y necesidades del servicio.

**Parágrafo .-** El Gobierno Nacional tendrá 6 meses a partir de la vigencia de la presente ley, para reglamentar la habilitación de cada modo de transporte, y los prestadores del servicio público de transporte que se encuentren con licencia de funcionamiento tendrán 18 meses a partir de la reglamentación para acogerse a ella.

ver Fallo del Consejo de Estado 9779 de 2000 , Ver el Decreto Nacional 1072 de 1999

**Nota:** El presente parágrafo fue declarado inexecutable por la Corte Constitucional en Sentencia C-66 de 1999. Derogado por el Decreto 1122 de 1999 artículo 281 del Ministerio del Interior. EL Decreto 1122 de 1999, fue declarado inexecutable, a partir de la fecha de su promulgación, por la Corte Constitucional en Sentencia C-92 de 1999. El último inciso del parágrafo fue derogado por el Decreto 266 de 2000 artículo 131 de la Presidencia de la República.

**Artículo 12.**- En desarrollo de lo establecido en el artículo anterior, para efectos de las condiciones sobre organización, deberán tenerse en cuenta, entre otros, la estructura establecida para la dirección y administración de la empresa, los sistemas de selección del recurso humano y la disponibilidad de las instalaciones adecuadas para su funcionamiento.

Para efectos de las condiciones de carácter técnico, se tendrán en cuenta, entre otras, la preparación especializada de quienes tengan a su cargo la administración y operación de la empresa así como los avances técnicos utilizados para la prestación del servicio.

Para efectos de las condiciones sobre seguridad se tendrán en cuenta, entre otras, la implantación de programas de reposición, revisión y mantenimiento de los equipos, los sistemas de abastecimiento de combustibles y los mecanismos de protección a los pasajeros y a la carga.

Para efectos de las condiciones relacionadas con la capacidad financiera y origen de los recursos, se tendrán en cuenta, entre otras, las últimas declaraciones de renta y los estados financieros actuales y anteriores debidamente certificados, confrontando el capital pagado, patrimonio neto y bruto, los análisis financieros requeridos, así como los demás

mecanismos establecidos por las disposiciones vigentes para verificar el origen del capital invertido.

**Nota: Modificado por el Decreto 1122 de 1999 artículo 282 del Ministerio del Interior. El Decreto 1122 de 1999, fue declarado inexecutable, a partir de la fecha de su promulgación, por la Corte Constitucional en Sentencia C-923 de 1999**

**Nota: Derogado por el Decreto 266 de 2000 artículo 152 de la Presidencia de la República**

**Artículo 13.-** La habilitación es intransferible a cualquier título. En consecuencia, los beneficiarios de la misma no podrán celebrar o ejecutar acto alguno que, de cualquier manera, implique que la actividad transportadora se desarrolle por persona diferente a la que inicialmente le fue concedida, salvo los derechos sucesorales.

**Nota: Modificado por el Decreto 1122 de 1999 artículo 307 del Ministerio del Interior. El Decreto 1122 de 1999, fue declarado inexecutable, a partir de la fecha de su promulgación, por la Corte Constitucional en Sentencia C-923 de 1999**

**Nota: Derogado por el Decreto 266 de 2000 artículo 152 de la Presidencia de la República**

**Artículo 14.-** La autoridad competente de cada modo dispondrá de noventa (90) días a partir de la fecha de la solicitud de la habilitación para verificar el cumplimiento de los requisitos exigidos y decidir sobre ésta. La habilitación se concederá mediante resolución motivada en la que se especificarán las características de la empresa y del servicio a prestar. La habilitación se otorgará con la misma denominación invocada por los interesados desde el inicio de la actuación administrativa y cualquier modificación o cambio de aquélla sólo podrá hacerse con permiso previo de la autoridad competente, razón por la cual deberá llevarse un registro de los nombres y distintivos de las empresas.

**Nota: Modificado por el Decreto 1122 de 1999 artículo 287 del Ministerio del Interior. El Decreto 1122 de 1999, fue declarado inexecutable, a partir de la fecha de su promulgación, por la Corte Constitucional en Sentencia C-923 de 1999**

**Nota: Derogado por el Decreto 266 de 2000 artículo 152 de la Presidencia de la República**

**Artículo 15.-** La habilitación será indefinida, mientras subsistan las condiciones originariamente exigidas para su otorgamiento en cuanto al cumplimiento de los requisitos mínimos establecidos por las disposiciones pertinentes.

La autoridad competente podrá en cualquier tiempo de oficio o a petición de parte, verificar su cumplimiento.

**Nota: Modificado por el Decreto 1122 de 1999 artículo 288 del Ministerio del Interior. El Decreto 1122 de 1999, fue declarado inexecutable, a partir de la fecha de su promulgación, por la Corte Constitucional en Sentencia C-923 de 1999**

**Nota: Derogado por el Decreto 266 de 2000 artículo 152 de la Presidencia de la República**

**CAPÍTULO CUARTO****De la prestación del servicio**

**Artículo 16.-** De conformidad con lo establecido por el artículo 3º, numeral 7º de la Ley 105 de 1993, sin perjuicio de lo previsto en tratados, acuerdos o convenios de carácter internacional, 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, tales como: escolar, de asalariados, de turismo y ocasional.

**Nota: Modificado por el Decreto 1122 de 1999 artículo 289 del Ministerio del Interior. El Decreto 1122 de 1999, fue declarado inexecutable, a partir de la fecha de su promulgación, por la Corte Constitucional en Sentencia C-923 de 1999**

**Nota: Derogado por el Decreto 266 de 2000 artículo 152 de la Presidencia de la República**

**Artículo 17.-** El permiso para la prestación del servicio en áreas de operación, rutas y horarios o frecuencias de despacho, estará sometido a las condiciones de regulación o de libertad que para su prestación se establezcan en los reglamentos correspondientes. En el transporte de pasajeros será la autoridad competente la que determine la demanda existente o potencial, según el caso para adoptar las medidas conducentes a satisfacer las necesidades de movilización. Ver Decreto Nacional 170 de 2001

**Nota: Modificado por el Decreto 1122 de 1999 artículo 292 del Ministerio del Interior. El Decreto 1122 de 1999, fue declarado inexecutable, a partir de la fecha de su promulgación, por la Corte Constitucional en Sentencia C-923 de 1999**

**Nota: Derogado por el Decreto 266 de 2000 artículo 152 de la Presidencia de la República**

**Artículo 18.-** 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.

**Nota: Modificado por el Decreto 1122 de 1999 artículo 293 del Ministerio del Interior. El Decreto 1122 de 1999, fue declarado inexecutable, a partir de la fecha de su promulgación, por la Corte Constitucional en Sentencia C-923 de 1999**

**Nota: Derogado por el Decreto 266 de 2000 artículo 152 de la Presidencia de la República**

**Artículo 19.-** El permiso para la prestación del servicio público de transporte se otorgará mediante concurso en el que se garanticen la libre concurrencia y la iniciativa privada sobre creación de nuevas empresas, según lo determine la reglamentación que expida al Gobierno Nacional.

Cuando el servicio a prestar no esté sujeto a rutas y horarios predeterminados el permiso se podrá otorgar directamente junto con la habilitación para operar como empresa de transporte.

**Nota: Modificado por el Decreto 1122 de 1999 artículo 294 del Ministerio del Interior. El Decreto 1122 de 1999, fue declarado inexecutable, a partir de la fecha de su promulgación, por la Corte Constitucional en Sentencia C-923 de 1999**

**Nota: Derogado por el Decreto 266 de 2000 artículo 152 de la Presidencia de la República**

**Artículo 20.-** La autoridad competente de transporte podrá expedir permisos especiales y transitorios para superar precisas situaciones de alteración del servicio público ocasionadas por una empresa de transporte en cualquiera de sus modos, que afecten la prestación del servicio, o para satisfacer el surgimiento de ocasionales demandas de transporte.

Superadas las situaciones mencionadas, los permisos transitorios cesarán en su vigencia y la prestación del servicio quedará sujeta a las condiciones normalmente establecidas o autorizadas, según el caso.

**Nota: Modificado por el Decreto 1122 de 1999 artículo 295 del Ministerio del Interior. El Decreto 1122 de 1999, fue declarado inexecutable, a partir de la fecha de su promulgación, por la Corte Constitucional en Sentencia C-923 de 1999**

**Nota: Derogado por el Decreto 266 de 2000 artículo 152 de la Presidencia de la República**

**Artículo 21.-**La prestación del servicio público de transporte en los distintos niveles y modalidades podrá convenirse mediante la celebración de contratos de concesión adjudicados en licitación pública, cumpliendo para ello los procedimientos y las condiciones señaladas en el estatuto general de contratación de la administración pública. 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 el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, deberá incluir como criterio de adjudicación, normas que garanticen la competencia y eviten el monopolio.

Lo dispuesto en el primer inciso también se aplicará cuando la iniciativa particular proponga conjuntamente la construcción de la infraestructura del transporte y la prestación del servicio, o la implantación de un sistema de transporte masivo.

En todo caso, al usuario se le garantizarán formas alternativas de transporte para su movilización.

## CAPÍTULO QUINTO

### Equipos

**Artículo 22.-** Toda empresa operadora del servicio público de transporte contará con la capacidad transportadora autorizada para atender la prestación de los servicios otorgados. De conformidad con cada modo de transporte, el reglamento determinará la forma de

vinculación de los equipos a las empresas, señalando el porcentaje de su propiedad y las formas alternas de cumplir y acreditar el mismo. 24

**Nota: Modificado por el Decreto 1122 de 1999 artículo 296 del Ministerio del Interior. El Decreto 1122 de 1999, fue declarado inexecutable, a partir de la fecha de su promulgación, por la Corte Constitucional en Sentencia C-923 de 1999**

**Nota: Derogado por el Decreto 266 de 2000 artículo 152 de la Presidencia de la República**

**Artículo 23.-** Las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte sólo podrán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio, previamente homologados ante el Ministerio de Transporte, sus entidades adscritas, vinculadas o con relación de coordinación y que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos de acuerdo con la infraestructura de cada modo de transporte.

**Nota: Modificado por el Decreto 1122 de 1999 artículo 297 del Ministerio del Interior. El Decreto 1122 de 1999, fue declarado inexecutable, a partir de la fecha de su promulgación, por la Corte Constitucional en Sentencia C-923 de 1999**

**Nota: Derogado por el Decreto 266 de 2000 artículo 152 de la Presidencia de la República**

**Artículo 24.-** Las autoridades de comercio exterior y de desarrollo económico, deberán respetar los conceptos técnicos del Ministerio de Transporte, sobre las necesidades de equipos y la calidad, antes de aprobar las importaciones o ensamble o fabricación de los mismos.

**Nota: Modificado por el Decreto 1122 de 1999 artículo 300 del Ministerio del Interior. El Decreto 1122 de 1999, fue declarado inexecutable, a partir de la fecha de su promulgación, por la Corte Constitucional en Sentencia C-923 de 1999**

**Nota: Derogado por el Decreto 266 de 2000 artículo 152 de la Presidencia de la República**

**Artículo 25.-** Las personas que se dediquen a la importación, fabricación y ensamble de equipos, o de sus componentes, con destino al transporte público y privado deberán inscribirse ante las entidades a que se refiere el artículo veintitrés, de acuerdo con las condiciones señaladas para tal efecto.

**Nota: Modificado por el Decreto 1122 de 1999 artículo 298 del Ministerio del Interior. El Decreto 1122 de 1999, fue declarado inexecutable, a partir de la fecha de su promulgación, por la Corte Constitucional en Sentencia C-923 de 1999**

**Nota: Derogado por el Decreto 266 de 2000 artículo 152 de la Presidencia de la República**

**Artículo 26.-** Todo equipo destinado al transporte público deberá contar con los documentos exigidos por las disposiciones correspondientes para prestar el servicio de que se trate.



Los equipos de transporte que ingresen temporalmente al país con destino a un uso distinto del servicio público, tendrán una identificación especial, se asimilarán a una importación temporal y deberán ser reexportados dentro del plazo señalado por la autoridad competente.

## CAPÍTULO SEXTO

### Servicios conexos al de transporte

**Artículo 27.**-Se consideran como servicios conexos al de transporte público los que se prestan en las terminales, puertos secos, aeropuertos, puertos o nodos y estaciones, según el modo de transporte correspondiente.

Los diseños para la construcción y operación de las instalaciones donde funcionen los servicios a que se refiere el inciso anterior, contemplarán el establecimiento de sistemas o mecanismos apropiados para el desplazamiento de los discapacitados físicos.

**Artículo 28.**-El control y vigilancia que ejerce el Ministerio de Transporte sobre los servicios a que se refiere el artículo anterior, se entiende únicamente respecto de la operación, en general, de la actividad transportadora.

## CAPÍTULO SÉPTIMO

### Tarifas

**Artículo 29.**-En su condición rectora y orientadora del sector y del sistema nacional de transporte, le corresponde al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte formular la política y fijar los criterios a tener en cuenta para la directa, controlada o libre fijación de las tarifas en cada uno de los modos de transporte.

**Artículo 30.**-De conformidad con lo dispuesto en el artículo anterior, las autoridades competentes, según el caso, elaborarán los estudios de costos que servirán de base para el establecimiento de las tarifas, sin perjuicio de lo que estipulen los tratados, acuerdos, convenios, conferencias o prácticas internacionales sobre el régimen tarifario para un modo de transporte en particular.

## CAPÍTULO OCTAVO

### De la seguridad

**Artículo 31.**- Los equipos destinados al servicio público de transporte en cualquier modo, deberán cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad, comodidad, de control gráfico o electrónico de velocidad máxima, de control a la contaminación del medio ambiente, y otras especificaciones técnicas, de acuerdo con lo que se señale en el reglamento respectivo, para efectos de la homologación correspondiente.

Parágrafo .-Por razones de seguridad vial, el nuevo Código Nacional de Tránsito Terrestre deberá estipular, desarrollar y reglamentar la obligación de la revisión técnico mecánica vehicular en transporte público y privado y con tal objetivo adoptar una política nacional de centros de diagnóstico automotor.

**Nota: Modificado por el Decreto 1122 de 1999 artículo 301 del Ministerio del Interior. El Decreto 1122 de 1999, fue declarado inexecutable, a partir de la fecha de su promulgación, por la Corte Constitucional en Sentencia C-923 de 1999**

**Nota: Derogado por el Decreto 266 de 2000 artículo 152 de la Presidencia de la República**

**Artículo 32.-** Dentro del señalamiento de las condiciones técnicas requeridas para la homologación de los equipos destinados a la prestación del servicio público de transporte, se le otorgará prelación a los factores de verificación en cuanto al alto rendimiento de los mecanismos seguridad en la operación de los mismos, a las opciones de control ambiental y a las condiciones de facilidad para la movilización de los discapacitados físicos.

**Nota: Modificado por el Decreto 1122 de 1999 artículo 302 del Ministerio del Interior. El Decreto 1122 de 1999, fue declarado inexecutable, a partir de la fecha de su promulgación, por la Corte Constitucional en Sentencia C-923 de 1999**

**Nota: Derogado por el Decreto 266 de 2000 artículo 152 de la Presidencia de la República**

**Artículo 33.-** El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte y demás autoridades competentes sobre la materia, establecerán normas y desarrollarán programas que tiendan a la realización de efectivos controles de calidad sobre las partes, repuestos y demás elementos componentes de los equipos destinados al servicio público y privado de transporte.

Los importadores, productores y comercializadores de tales equipos registrarán sus productos con la determinación de su vida útil, pruebas de laboratorio y medición que certifique su resistencia, expedido por la autoridad competente.

**Nota: Modificado por el Decreto 1122 de 1999 artículo 303 del Ministerio del Interior. El Decreto 1122 de 1999, fue declarado inexecutable, a partir de la fecha de su promulgación, por la Corte Constitucional en Sentencia C-923 de 1999**

**Nota: Derogado por el Decreto 266 de 2000 artículo 152 de la Presidencia de la República**

**Artículo 34.-** Las empresas de transporte público están obligadas a vigilar y constatar que los conductores de sus equipos cuenten con la licencia de conducción vigente y apropiada para el servicio, así como su afiliación al sistema de seguridad social según lo prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia. La violación de lo dispuesto en este artículo acarreará las sanciones correspondientes.

**Artículo 35.-** Dentro de la estructura del Ministerio de Transporte, créase la dirección general de seguridad con el objeto de apoyar el funcionamiento administrativo y operativo del cuerpo de policía especializado en transporte y tránsito, desarrollar programas de medicina preventiva y ejecutar programas de capacitación y estudios sobre tales materias.

Las empresas de transporte deberán desarrollar a través del Instituto de Seguros Sociales o de las EPS autorizadas, los programas de medicina preventiva establecidos por el

Ministerio de Transporte, con el objeto de garantizar la idoneidad mental y física de los operadores de los equipos prestatarios del servicio.

Las empresas de transporte público deberán desarrollar los programas de capacitación a través del SENA o de las entidades especializadas, autorizadas por el Ministerio de Transporte, a todos los operadores de los equipos destinados al servicio público, con el fin de garantizar la eficiencia y tecnificación de los operarios.

El cuerpo especializado a que se refiere el inciso primero de este artículo, estará integrado por miembros de la Policía Nacional e inicialmente continuará operando para el transporte terrestre automotor, y cuando las circunstancias lo ameriten, se extenderá a los demás modos para lo cual deberán adoptarse las medidas administrativas y presupuestales correspondientes.

**Nota: La Corte Constitucional en Sentencia C-520 de 1998, declaró exequible el inciso tercero del presente artículo, en el entendido que la capacitación a que él se refiere, puede ser prestada por el Servicio Nacional de Aprendizaje, SENA, o las entidades especializadas autorizadas por el Ministerio de Transporte**

**Nota: Modificado por el Decreto 1122 de 1999 artículo 304 del Ministerio del Interior. El Decreto 1179 de 1999 artículo 51 del Ministerio de Transporte. El Decreto 1122 y 1179 de 1999, fueron declarados inexecutable, a partir de la fecha de su promulgación, por la Corte Constitucional en Sentencias C-923 y C-969 de 1999**

**Nota: Modificado por el Decreto 266 de 2000 artículo 149 de la Presidencia de la República**

**Artículo 36.-** Los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte serán contratados directamente por la empresa operadora de transporte, quien para todos los efectos será solidariamente responsable junto con el propietario del equipo.

La jornada de trabajo de quienes tengan a su cargo la conducción u operación de los equipos destinados al servicio público de transporte será la establecida en las normas laborales y especiales correspondientes.

**Nota: Modificado por el Decreto 1122 de 1999 artículo 305 del Ministerio del Interior. El Decreto 1122 de 1999, fue declarado inexecutable, a partir de la fecha de su promulgación, por la Corte Constitucional en Sentencia C-923 de 1999**

**Nota: Derogado por el Decreto 266 de 2000 artículo 152 de la Presidencia de la República**

**Artículo 37.-** La Superintendencia Bancaria adoptará las medidas indispensables para garantizar que las compañías de seguros otorguen las pólizas a que se refiere el artículo anterior sin ninguna compensación diferente al pago de la prima respectiva.

**Nota: Modificado por el Decreto 1122 de 1999 artículo 306 del Ministerio del Interior. El Decreto 1122 de 1999, fue declarado inexecutable, a partir de la fecha de su promulgación, por la Corte Constitucional en Sentencia C-923 de 1999**

Así mismo el ministerio citado constituirá la autoridad (única)\* de transporte para la administración de sistemas de transporte masivo de acuerdo con los criterios de coordinación institucional y la articulación de los diferentes modos de transporte.

**Nota: El texto entre paréntesis fue declarado inexecutable por la Corte Constitucional en Sentencia C- 66 de 1999**

### TÍTULO TERCERO

#### Disposiciones finales

#### CAPÍTULO PRIMERO

#### Normas de transición

**Artículo 87.-**Las actuaciones iniciadas con anterioridad a la vigencia de la presente ley, continuarán desarrollándose conforme a las normas que las sustentaron en su momento.

**Artículo 88.-**Autorízase al Gobierno Nacional para adoptar las medidas presupuestales que fueren necesarias para darle cumplimiento a lo que en esta ley se dispone y para difundir su contenido y alcance.

**Artículo 89.-** El Gobierno Nacional por medio del Ministerio de Transporte, dictará en el término de un año, contado desde la vigencia de esta ley, las reglamentaciones que correspondan a cada uno de los modos de transporte.

El plazo para acogerse a la reglamentación expedida por el Gobierno Nacional, será señalado en la misma.

**Nota: Declarado inexecutable por la Corte Constitucional en Sentencia C- 66 de 1999**

**Artículo 90.-**La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias; declárase, así mismo, cumplida la condición extintiva de la vigencia de las normas a que se refiere el artículo 69 de la Ley 105 de 1993, cuando se expidan los reglamentos a que se refiere el artículo anterior.

El Presidente del honorable Senado de la República, Luis Fernando Londoño Capurro. El Secretario General del honorable Senado de la República, Pedro Pumarejo Vega. El Presidente de la honorable Cámara de Representantes, Giovanni Lamboglia Mazzilli. El Secretario General de la honorable Cámara de Representantes, Diego Vivas Tafur.

### REPUBLICA DE COLOMBIA - GOBIERNO NACIONAL

Publíquese y ejecútese.

Dada en Santa Fe de Bogotá, D.C., a 20 de diciembre de 1996.

El Presidente de la República,

ERNESTO SAMPER PIZANO.

28  
29

El Ministro de Hacienda y Crédito Público,

JOSÉ ANTONIO OCAMPO GAVIRIA.

El Ministro de Transporte,

CARLOS HERNÁN LÓPEZ GUTIÉRREZ.

NOTA: Fue publicada en el Diario Oficial No. 42.948 del 28 de diciembre de 1996

HOJA DE VIDA DEL DOCUMENTO

Artículo 59

Derogado por la Ley 688 de 2001.

[Comentar](#)  [Anexos](#)

• «