

	<b>PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL</b>	<b>CÓDIGO:</b> GDO-FO-028
	FORMATO DE OFICIO	<b>VERSIÓN:</b> 05

### CIRCULAR EXTERNA N° 002 de 2024

- PARA:** Autoridades y/o Organismos de Tránsito de los Municipios que conforman el Área Metropolitana de Bucaramanga, Policía Nacional en sus cuerpos especializados de tránsito y transporte, Empresas de Transporte, propietarios y conductores de vehículos bajo inspección, vigilancia y control del Área Metropolitana de Bucaramanga y comunidad en general.
- DE:** Subdirección de Transporte Metropolitano del Área Metropolitana de Bucaramanga – Autoridad de Transporte Metropolitano.
- FECHA:** 31 de octubre de 2024.
- ASUNTO:** VIGILANCIA Y CONTROL DEL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO.

#### 1. Facultades

De acuerdo con el artículo 7 de la Ley 1625 de 2013 en concordancia con lo normado en las Leyes 105 de 1993, 336 de 1996 y el Decreto 1079 de 2015, y los Acuerdos Metropolitanos 009 de 2001 y 008 de 2003, corresponde al Área Metropolitana de Bucaramanga ejercer el control y vigilancia del servicio de transporte público con radio de acción metropolitano en sus distintos modos.

Ahora bien, el ejercicio de la facultad de vigilancia y control de la prestación del servicio público de transporte, a la luz del numeral 22 del Artículo 189 de la Constitución de 1991, corresponde al Presidente de la República y en el sector desarrollado, corresponde normativa y orgánicamente principalmente a la Superintendencia de Transporte y a las alcaldías municipales, distritales y Áreas Metropolitanas, según se ha dispuesto en el artículo 2.2.1.1.2.1. del Decreto 1079 de 2015 Único Reglamentario del Sector Transporte y en el Decreto 2409 de 2018 y demás normas que reglamenten la materia. Adicionalmente, lo establecido en el artículo 8 de la Ley 336 de 1996 establece que las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte son las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción, debiendo ejercer sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su pertenencia al orden estatal, lo cual incluye la aplicación y el cumplimiento de las normas que rigen el sistema de transporte de los servicios de radio de acción metropolitano, en este caso. Así como también, el artículo 4 de la mencionada Ley establece que el transporte recibirá una especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos en las disposiciones reguladoras de la materia. Además, señala que, al ser un servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio que su prestación pueda serle encomendada a los particulares.

	<b>PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL</b>	<b>CÓDIGO:</b> GDO-FO-028
	FORMATO DE OFICIO	<b>VERSIÓN:</b> 05

Por su parte, el literal 3 del artículo 3 de la misma Ley establece que, el Sistema Nacional de Transporte que integra los organismos de tránsito y transporte, de las entidades territoriales y demás dependencias de los sectores central o descentralizado de cualquier orden, que tengan funciones relacionadas con esta actividad y en virtud de ello, con la finalidad de garantizar la coordinación en el ejercicio de las competencias de inspección, vigilancia y control.

Que de acuerdo con el artículo 7 de la Ley 1625 de 2013, en concordancia con lo normado en las leyes 105 de 1993, 336 de 1996 y el Decreto 1079 de 2015, y los Acuerdos Metropolitanos 009 de 2001 y 008 de 2003, corresponde al Área Metropolitana de Bucaramanga ejercer el control y vigilancia del servicio de transporte público con radio de acción metropolitano en sus distintos modos.

En este sentido el Área Metropolitana de Bucaramanga en virtud de la creciente preocupación por la seguridad vial y el cumplimiento de las normativas de transporte, ha sido enfática en reiterar a las Autoridades de Tránsito de los municipios metropolitanos en que desarrollen e implementen acciones efectivas que permitan ejercer un verdadero control contra la ilegalidad e informalidad en la prestación del servicio y que se puedan palpar los resultados en una prestación del servicio público de transporte eficiente, oportuna, bajo criterios de legalidad, calidad y seguridad para todos los usuarios.

Entendiendo entonces los recientes llamados y la situación que atraviesa el transporte público metropolitano en sus distintas modalidades, debido a la presencia de formas de ilegalidad e informalidad en el transporte, es oportuno instar a las autoridades municipales de tránsito y a la Seccional de Tránsito y Transporte de la Policía Metropolitana de Bucaramanga para que ejerzan en debida forma la labor de control a toda forma de ilegalidad o informalidad en la prestación del servicio público de transporte terrestre de pasajeros, a través de acciones tendientes a mitigar tal circunstancia.

Lo anterior, en virtud del principio de colaboración armónica que debe primar entre las entidades del Estado y en particular bajo los preceptos del numeral 2 del artículo 4 del Acuerdo Metropolitano 008 de 2003, en el que se dispone que los municipios que integran o integren el Área Metropolitana de Bucaramanga se comprometen entre sí a *"2) Apoyar el control y la vigilancia para el cumplimiento de las disposiciones vigentes nacionales, metropolitanas y locales en materia de Transporte Público, colocando a disposición los reguladores de tránsito de sus respectivos municipios"*, entendiéndose esto, que los municipios pondrán a disposición de la Autoridad de Transporte los cuerpos operativos de tránsito para el ejercicio de la facultad de inspección, vigilancia y control de la actividad transportadora en su jurisdicción.

## **2. Objetivo y alcance**

Las instrucciones que se imparten en esta circular no crean o modifican las obligaciones para las autoridades respecto de las funciones en materia de tránsito en el Área Metropolitana de Bucaramanga, sino que conmina a éstas a dar cumplimiento a las obligaciones de rango legal, normativo y reglamentario de control en materia de tránsito y transporte.

En tal sentido, teniendo de presente que los regímenes normativos en materia de transporte y tránsito son distintos, se conmina a las autoridades de tránsito de los municipios que integran el área

	<b>PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL</b>	<b>CÓDIGO:</b> GDO-FO-028
	FORMATO DE OFICIO	<b>VERSIÓN:</b> 05

metropolitana de Bucaramanga, a dar aplicación a todas las derivaciones que correspondan ante las conductas que puedan llegar a infringir ambos regímenes, principalmente aquellas relacionadas con el transporte informal e ilegal.

### 3. Fundamentos legales

#### 3.1. El transporte público

El artículo 24 de la Constitución Política como fundamento del transporte público, establece obligaciones en cabeza del Estado derivadas de su rango constitucional, principalmente, impone la responsabilidad de garantizar que la población tenga acceso a un sistema de transporte público, como fundamento para el ejercicio del derecho a la libertad de locomoción y de los demás derechos que dependen de la posibilidad de movilizarse<sup>1</sup>, esta garantía debe reflejarse en condiciones de igualdad<sup>2</sup> pues constituye un presupuesto para el ejercicio de otros derechos como la educación, la salud, el trabajo, entre otros<sup>3</sup>. La Ley 105 de 1995 estableció que, *“la operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad”*, por tanto, para su desarrollo legal es aplicable lo previsto en el artículo 365 de la Constitución Política en lo referente a la protección de los servicios públicos esenciales; adicional a ello, la Corte Constitucional ha decantado que la regulación del servicio público esencial del transporte no pretende solo que se proteja el derecho de las personas a desplazarse, sino que también que se de en condiciones de seguridad<sup>4</sup>; por tanto, se imponen requisitos y controles sobre vehículos, conductores y otros sujetos que intervienen en la actividad, en procura de mitigar riesgos, al mismo tiempo que se imponen obligaciones y deberes a quienes prestan dichos servicios de transporte a la comunidad.

El artículo primero de la Resolución 3443 de 2016 expedida por el Ministerio de Transporte, expresamente dispuso que *“todas las entidades del sector transporte deberán aunar esfuerzos para apoyar a las entidades que tienen a cargo el control del cumplimiento, para garantizar la eficiencia de las acciones de supervisión, inspección, control y vigilancia”*, incluyendo para esos efectos a los Alcaldes Municipales, **Autoridades Metropolitanas** y Secretarías o Direcciones de Tránsito y/o de Movilidad.

#### 3.2. Características de la operación del transporte público

La ley establece definiciones distintas para el servicio privado y el servicio público de transporte, tanto así que el Artículo 5 de la Ley 336 establece ambos conceptos y dispone:

<sup>1</sup> Sentencia T - 708 de 2015

<sup>2</sup> Sentencia C - 458 de 2015

<sup>3</sup> Sentencia T - 595 de 2002

<sup>4</sup> Sentencia C - 885 de 2010

	<b>PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL</b>	<b>CÓDIGO:</b> GDO-FO-028
	FORMATO DE OFICIO	<b>VERSIÓN:</b> 05

*“Artículo 5°. 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.*

*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**”. (negrilla fuera del original)*

Para tal efecto, tanto la Corte Constitucional como el Consejo de Estado han señalado la diferencia entre cada uno de los servicios de transporte (público y privado)<sup>5</sup>, estableciendo cuatro grandes diferencias, así:

1. **El ofrecimiento del servicio:** en el transporte público este se ofrece al público indeterminado, mientras que en el privado se ofrece en un entorno exclusivamente privado, como por ejemplo, familiares.
2. **Las necesidades de transporte que deben ser satisfechas:** mientras en el transporte público implica satisfacer las necesidades de la comunidad; en el privado, se satisfacen necesidades propias o de personas del entorno privado.
3. **La existencia de un contrato:** como requisito indispensable del transporte público, debe existir la celebración de un contrato; mientras que, en el transporte privado, no requiere de la realización de dicha formalidad.
4. **La contraprestación:** siendo una actividad económica que es delegada para que sea prestada por particulares o por el mismo estado, en casos excepcionales, en el transporte público debe haber siempre una remuneración por parte del usuario que, generalmente es en dinero; mientras que en el transporte privado no merece la existencia de dicha contraprestación.

### **3.2.1. Aplicación de la normatividad de transporte**

Es oportuno resaltar que las disposiciones de transporte están contenidas en las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 y el Decreto Único Reglamentario 1079 de 2015 y, que las disposiciones de tránsito terrestre están contenidas en la Ley 769 de 2002, la Ley 1383 de 2010 y la Resolución 3027 de 2010, todas las anteriores reglas de obligatorio cumplimiento.

En tal sentido, el artículo 9 de la Ley 105 establece los sujetos sancionables bajo dicho régimen entre los que se encuentran:

<sup>5</sup> Consejo de Estado. Concepto 1740 de 2006 de la Sala de Consulta y Servicio Civil. Rad. 11001-03-06-000-2006-0040-00(1740)

	<b>PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL</b>	<b>CÓDIGO:</b> GDO-FO-028
	FORMATO DE OFICIO	<b>VERSIÓN:</b> 05

- “1. los operadores del servicio público de transporte y los de los servicios especiales;  
2. las personas que conduzcan vehículos,  
3. las personas que utilicen la infraestructura de transporte,  
4. las personas que violen o faciliten la violación de las normas,  
5. las personas propietarias de vehículos o equipos de transporte, 6. las empresas de servicio público”.  
(subraya fuera del original)

Por tanto, es fácil concluir, tal y como lo ha hecho la Superintendencia de Transporte en la Circular 015 de 2020 y en la Circular Externa del 30 de marzo de 2023, que existen conductas ejecutadas por las personas en ejercicio de la operación del transporte público y privado, que puedan ser reprochables por infringir las normas de tránsito terrestre y las de transporte, tal es el caso y así se ha puesto de presente en dichas circulares, de la utilización de vehículos particulares para la prestación de un servicio diferente de aquel al cual tiene asignado en su licencia de tránsito por ejemplo, prestar el servicio público, conducta tipificada en el Literal D-12 del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre; pero también a la luz del artículo 5 de la Ley 336 de 1996 puede considerarse una infracción al transporte por la realización de operaciones de transporte público con vehículos particulares, no homologados y matriculados para tal fin y tampoco con los permisos de operación requeridos y sin el porte de los documentos que soportan la operación de transporte.

En tal sentido y ante el crecimiento desmedido del transporte ilegal e informal en el Área Metropolitana de Bucaramanga, que se presta en todo tipo de vehículos y que pone en inminente riesgo los derechos constitucionales de los usuarios a una movilidad segura, eficiente y oportuna; la correcta y adecuada satisfacción del interés general por la socavación del sistema de transporte público en todas sus modalidades y el cumplimiento de los fines del Estado, por impedir que el Estado ejerza una correcta prestación del servicio público de transporte terrestre de pasajeros, es perentorio que las autoridades de tránsito ejerzan los controles expeditos para combatir dicho flagelo, utilizando las herramientas que brinda, tanto el código de tránsito por una parte y la Ley 336 de 1996 por la otra; incluso, en el caso de conductas que no tenga asignadas una sanción específica y constituyan violación al as normas de transporte, deberá aplicarse el literal e) del artículo 46 de la ley 336 de 1996.

Por tanto, las autoridades en el ejercicio de control fuera de vía, como para el control en vía deberán verificar si la conducta desplegada por la persona que se somete a control infringe una o ambas normatividades (transporte y tránsito) y, por tanto, aplicar las consecuencias previstas en ellas, a través de los documentos previstos para ello, como son la orden de comparendo y el Informe Único de Infracciones al Transporte -IUIT.

### 3.3. **De los medios tecnológicos y la economía colaborativa**

Según la Corte Constitucional en Sentencia C – 370 de 2023, la incursión de las TIC’s en los mercados ha generado fenómenos complejos en materia de competencia en cuanto a la disposición de recursos

	<b>PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL</b>	<b>CÓDIGO:</b> GDO-FO-028
	FORMATO DE OFICIO	<b>VERSIÓN:</b> 05

tecnológicos para el consumidor, esta nueva economía o también llamada “*economía colaborativa*” se basa en un concepto fijo:

*“la prestación y adquisición de servicios económicos que giran en torno, principalmente, a (I) la fabricación de software (como el desarrollo y puesta en marcha de aplicaciones), (II) los negocios basados en internet y los servicios de comunicación, y (III) equipamiento para dar soporte a aquellos dos”.*

Ahora bien, en este concepto de economía colaborativa, resulta evidente el despliegue de plataformas que se encarguen de conectar a quien oferta un bien o un servicio, con quien le interesa adquirirlo, siempre bajo el concepto de la responsabilidad de la intermediación que dicha descendencia ocasiona. Entre los cambios que genera la economía colaborativa, también pueden acarrear grandes retos para las autoridades en materia de control, inspección y vigilancia dentro del espectro comercial, por lo que los administradores deben actuar con absoluta cautela debido a las dificultades propias de las herramientas jurídicas que en muchos casos no están acorde con los avances tecnológicos y que pueden resultar inadecuadas para las necesidades de la economía moderna.

Es por lo que no puede considerarse el uso de los avances tecnológicos en materia de información y comunicación como un medio desleal para las relaciones económicas tradicionales, pues en palabras de la Corte Constitucional en la Sentencia precitada “*desconocería un derecho humano reconocido por múltiples instrumentos internacionales: gozar de los adelantos tecnológicos y el progreso de las ciencias*”.

### **3.3.1. Uso de plataformas tecnológicas en el Transporte Público.**

Ahora bien, dentro de la prestación del servicio público de transporte terrestre, no puede aludirse que los retos son menores frente a estos tipos de economía moderna, sin embargo, debe dejarse perfectamente claro que, para que el ejercicio de las plataformas tecnológicas dentro del espectro de la prestación del servicio público de transporte terrestre de pasajeros, en cualquier modalidad, dentro de su ejercicio empresarial deben someterse a la legalidad que enmarca la normatividad vigente tales como la Ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996, la Ley 769 de 2002, el DUR 1079 de 2015, la Resolución 4350 de 1998 del Ministerio de Transporte y los Acuerdos Metropolitanos del Área Metropolitana de Bucaramanga para la materia, normas estas que establecen, sin lugar a equívocos o interpretaciones que, el transporte como un servicio público esencial bajo la regulación del Estado, el servicio público de transporte terrestre individual de pasajeros solo podrá ser prestado en vehículos autorizados, vinculados bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente autoriza para dicha modalidad, bajo los parámetros de un contrato entre el propietario del vehículo y la empresa y que se oficializa con la expedición de la Tarjeta de Operación por parte de la Autoridad de Transporte.

En tal sentido y teniendo de presente que, en el Área Metropolitana de Bucaramanga se tiene registro de que se están utilizando plataformas tecnológicas, es deber de esta entidad señalarles enérgicamente que el ejercicio del derecho de emprendimiento tecnológico debe ser prestado en condiciones de legalidad, seguridad, cumplimiento irrestricto de las condiciones habilitantes y que las mismas deben

	<b>PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL</b>	<b>CÓDIGO:</b> GDO-FO-028
	FORMATO DE OFICIO	<b>VERSIÓN:</b> 05

cumplir con la normatividad que organiza, vigila, regula y controla el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros.

Adicional a lo anterior, es preciso señalar que, mediante sendos Acuerdos Metropolitanos, año a año, esta autoridad de transporte en ejercicio de sus facultades legales expide las tarifas a cobrar al usuario, como un mecanismo del ejercicio de la facultad de control frente a la prestación del servicio de transporte. Por tanto, el precio a cobrar está establecido en las tarifas reguladas y fijadas por la autoridad de transporte y serán esas tarifas las que deberán cobrarse al usuario.

Es por ello que, desde esta Autoridad de Transporte Metropolitano, se hace el llamado a reconocer y cumplir los condicionamientos legales para su correcta y legal operación como, por ejemplo:

1. Que la prestación del servicio de transporte terrestre automotor individual de pasajeros solo puede ser ofertada y/o prestada por medio de empresas habilitadas para tal fin en cada modalidad de transporte, en vehículo homologados y con licencia de tránsito de servicio público, por lo que los vehículos de tipo de servicio particular NO pueden ser dispuestos como medios de transporte para prestar el servicio de transporte.
2. Si un vehículo tipo taxi vinculado a una empresa de transporte legalmente constituida y autorizada, presta su servicio mediante una plataforma tecnológica, deberá ajustarse a las tarifas establecidas por la Autoridad de Transporte Metropolitano de Bucaramanga, fijadas en el Acuerdo Metropolitano N° 002 de 2024, por lo que cobrar tarifas por fuera de lo establecido en dicha norma viola las normas del transporte.
3. El conductor del vehículo deberá poseer y portar la Tarjeta de Control expedida por la empresa de transporte, como documento que soporta la operación del vehículo y que acredita al conductor como autorizado para desarrollar dicha actividad, bajo la responsabilidad y amparo de la empresa habilitada.

#### **3.4. De los documentos que soportan la operación del transporte**

En el Decreto 1079 de 2015 Único Reglamentario del Sector Transporte, se señala que para el caso del servicio público terrestre automotor individual, los documentos que soportan la operación serán la Tarjeta de Operación (art. 2.2.1.3.8.1.) y la Tarjeta de Control (art. 2.2.1.3.8.10.) en línea con las definiciones diremos que este último es el documento individual e intransferible expedido por la empresa de transporte 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.

Por ello, la empresa de transporte es la responsable de expedir la tarjeta de control y de mantener cargados y actualizados los datos en el Registro de Conductores, para este caso el que disponga el Área Metropolitana de Bucaramanga en línea con el artículo 2.2.1.3.8.9 del DUR 1079 de 2015; bajo el ejercicio del control de su flota propia y vinculada, no es válido que las controversias contractuales entre las partes o entre alguna de estas y el propietario del vehículo afecten la expedición de la tarjeta de control, tal y como lo señala el artículo 2.2.1.3.8.15. del ya citado Decreto.

	<b>PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL</b>	<b>CÓDIGO:</b> GDO-FO-028
	FORMATO DE OFICIO	<b>VERSIÓN:</b> 05

Ahora bien, entendiendo que la tarjeta de control es un requisito que sustenta la operación de transporte frente al conductor mediante la autorización expresa de la empresa a una persona natural específica para conducir un vehículo y que dicha tarjeta es expedida por la misma empresa y reportada al registro de conductores, las responsabilidades del Área Metropolitana de Bucaramanga frente a la tarjeta de control se enmarcan en registrar las que las empresas habilitadas le reportan mensualmente, realizando la verificación de la información reportada con el registro de conductores y ejercer los controles frente a la existencia, porte y vigencia de la misma.

En tal sentido, es preciso enfatizar en la Circular Externa 20234000000857 del 29 de diciembre de 2023 expedida por la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte en el que frente a éste documento de transporte y los controles de la autoridad ha manifestado que no es válido para la autoridad de transporte suprimir el registro de una tarjeta de control o tenerla como no válida a menos que se haya dado inicio a una actuación administrativa (audiencia) y se demuestre que la misma se expidió sin el cumplimiento de los requisitos legales, y también:

*“Resulta desproporcionado que las autoridades de transporte retiren “automáticamente” la información de las tarjetas de control por el vencimiento de un documento como seguro obligatorio, revisión técnico mecánica o licencia de conducción y que luego (al momento de realizar un operativo) esos documentos estén vigentes y la inmovilización se justifique en que “la tarjeta de control fue anulada o suprimida automáticamente por el mecanismo de sistema de información de la autoridad de transporte”, ya que sería entonces la actuación de la autoridad la que llevó a la supresión de la información con base en la cual esa misma autoridad aspira a desarrollar una actuación administrativa sancionatoria”.*

Por tanto, no podrá anularse una tarjeta de operación antes de cumplido el tiempo normal de vigencia de esta sin que medie un proceso judicial que así lo termine. Tampoco podrá negarse la autoridad a registrar la tarjeta de control siempre que se cumplan los requisitos específicos para su expedición. Mucho menos podrán hacerse supresiones o disminuciones en el tiempo de un (01) mes de vigencia de la Tarjeta de Operación sin antes verificar en el Registro Único Nacional de Tránsito RUNT la vigencia de los documentos requisitos como SOAT, RTM y demás.

En tal caso y cuando un vehículo de servicio público de transporte terrestre individual de pasajeros tipo taxi no se encuentre en operación, es decir, que no tenga pasajeros a bordo, la falta de la tarjeta de control no es elemento suficiente para proceder a la inmovilización del vehículo, pues simplemente no se encuentra en ejercicio de la operación del transporte. Pero aun cuando se encuentre en operación (con pasajeros a bordo) y faltase la tarjeta de control, la sanción a aplicar será la señalada en el numeral 15 del literal B del artículo 131 de la Ley 769 de 2002.

#### **4. Instrucciones:**

- I.** Las autoridades de tránsito de los municipios que conforman el Área Metropolitana de Bucaramanga y la Policía Nacional a través de su cuerpo especializado de tránsito y transporte

	<b>PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL</b>	<b>CÓDIGO:</b> GDO-FO-028
	FORMATO DE OFICIO	<b>VERSIÓN:</b> 05

deberán aplicar las sanciones que fueren procedente dentro de los regímenes de transporte y de tránsito, respectivamente; cuando se identifiquen infracciones que puedan constituir violación de ambas disposiciones bajo una misma conducta.

Con especial atención a la prestación del servicio público de transporte de manera informal o ilegal, sin el cumplimiento de los requisitos de habilitación, permisos de operación, vehículos homologados o licencia de tránsito para transporte público y el porte de los documentos que sustenten la operación del transporte. Todo bajo los principios de proporcionalidad, razonabilidad y graduación de la sanción, según sea afectado la prestación del servicio público de transporte y el interés general de los ciudadanos.

- II. La prestación del servicio de transporte terrestre automotor individual de pasajeros solo puede ser ofertada y prestada por medio de empresas habilitadas para tal fin en cada modalidad de transporte, en vehículo homologados y con licencia de tránsito de servicio público, por lo que los vehículos de servicio particular NO pueden ser dispuestos como medios de transporte para prestar el servicio público de transporte.
- III. Si un vehículo tipo taxi vinculado a una empresa de transporte legalmente constituida y autorizada, presta su servicio mediante una plataforma tecnológica, deberá ajustarse a las tarifas establecidas por la Autoridad de Transporte Metropolitano de Bucaramanga, fijadas en el Acuerdo Metropolitano N° 002 de 2024, por lo que, cobrar tarifas por fuera de lo establecido en dicha norma viola las normas del transporte.
- IV. El conductor del vehículo de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros deberá poseer y portar la Tarjeta de Control expedida por la empresa de transporte, como documento que soporta la operación del vehículo y que acredita al conductor como autorizado para desarrollar dicha actividad, bajo la responsabilidad y amparo de la empresa habilitada.
- V. Las autoridades de tránsito deberán verificar, antes de cualquier procedimiento referente a la tarjeta de control, en vehículos de transporte terrestre automotor individual de pasajeros tipo taxi, que el mismo se encuentre en operación (con pasajeros a bordo) para proceder entendiendo que, si el vehículo no lleva pasajeros, este no se encuentra en operación que exija el porte de la tarjeta de control.
- VI. Cuando la autoridad de tránsito verifique que un vehículo de transporte terrestre automotor individual de pasajeros tipo taxi se encuentra en operación, es decir, con pasajeros a bordo, y no porta físicamente la tarjeta de control, pero tiene vigente la tarjeta de operación, la sanción a imponer será la señalada en el artículo 131 de la ley 769 de 2002 descrita específicamente por la ley como: *“B.15. Conducir un vehículo de servicio público que no lleve el aviso de tarifas oficiales en condiciones de fácil lectura para los pasajeros o poseer este aviso deteriorado o adulterado”*.

	<b>PROCESO GESTIÓN DOCUMENTAL</b>	<b>CÓDIGO:</b> GDO-FO-028
	FORMATO DE OFICIO	<b>VERSIÓN:</b> 05

**VII.** Cuando la autoridad de tránsito verifique que un vehículo de transporte terrestre automotor individual de pasajeros tipo taxi se encuentra en operación y no porta la tarjeta de control y tampoco está en vigencia la tarjeta de operación deberá proceder con la imposición de las sanciones respectivas, la inmovilización del vehículo y deberá comunicar inmediatamente a la Autoridad de Transporte Metropolitano para que ejerza los mecanismos de control que marca la ley contra la empresa de transporte.

**PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE,**

Dado en Bucaramanga, a los treinta y un (31) días del mes de octubre de 2024.



**MARIA PAULA ORDOÑEZ**

Subdirectora de Transporte Metropolitano  
Área Metropolitana de Bucaramanga

Proyectó: Emiro J. Castro / Asesor Externo STM – AMB.

Revisó: Nelly P. Marín Rodríguez. /profesional U. - STM.