



Para contestar cite:
Radicado MT No.: *RAD_S*

****RAD_S****
F_RAD_S

Bogotá D.C.,

Doctor:

EDGAR GONZÁLEZ LÓPEZ

Presidente

Sala de Consulta y Servicio Civil

CONSEJO DE ESTADO

Calle 12 No. 7 - 65 Palacio de Justicia

Bogotá D.C.

Asunto: Consulta. Afiliación y pago de la cotización al sistema integral de seguridad social de los conductores de los equipos destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi.

GUILLERMO FRANCISCO REYES GONZÁLEZ, Ministro en propiedad del Ministerio de Transporte de conformidad con el Decreto No. 1676 del 10 de agosto de 2022, el Acta de Posesión No. 017 del día 11 de agosto de 2022, de acuerdo con lo preceptuado en el numeral 3º del artículo 237 de la Constitución Nacional y en concordancia, con lo dispuesto en el numeral 1 del artículo 38 de la Ley 270 de 1996 y el numeral 1 del artículo 112 de la Ley 1437 de 2011, de manera respetuosa me dirijo ante esa Honorable Corporación, con el objeto de elevar consulta relacionada con la afiliación y pago de la cotización al sistema integral de seguridad social de los conductores de los equipos destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, en los términos señalados a continuación:

ANTECEDENTES

1. Del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxis

El Decreto 1079 de 2015, “por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte”, define el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxis, en los siguientes términos:

“Artículo 2.2.1.3.3. Modificado por el Decreto 2297 de 2015, artículo 2º. Servicio público de transporte terrestre automotor individual de Pasajeros en los niveles básico y de lujo. El Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en los niveles básico y de lujo, es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino. El recorrido será establecido libremente por las partes contratantes.

Parágrafo 1º. El servicio de transporte público terrestre automotor individual de pasajeros, en el radio de acción Metropolitano, Distrital o Municipal, se clasifica en:

1. Básico. Es aquel que garantiza una cobertura adecuada, con términos de servicio y costos que lo hacen asequible a los usuarios. Se puede ofrecer a través de medios tecnológicos, con plataformas para la oportuna y eficiente atención a los usuarios, o por medio de atención directa en las vías. La remuneración por la prestación del servicio puede realizarse con dinero en efectivo.



Para contestar cite:
Radicado MT No.: *RAD_S*

****RAD_S****
F_RAD_S

2. Lujo. Es aquel que ofrece a los usuarios condiciones de comodidad, accesibilidad y operación superiores al nivel básico. Se caracteriza por ofrecer sus servicios utilizando únicamente medios tecnológicos con plataformas para la oportuna y eficiente atención a los usuarios. El pago solo se realiza por medios electrónicos y el servicio únicamente se presta en vehículos clase automóvil sedan, campero de cuatro puertas y/o camioneta cerrada. Este servicio contará con tarifa mínima regulada, que en ningún caso será igualo inferior a la del nivel básico.

Parágrafo 2º. Los vehículos utilizados para la prestación del servicio de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en el nivel básico y de lujo, deberán cumplir las especificaciones y características establecidas en el presente decreto y en la regulación que para tal efecto expida el Ministerio de Transporte.”

En virtud de lo anterior, el transporte público terrestre automotor individual de pasajeros en los niveles básico y de lujo, es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino. El recorrido será establecido libremente por las partes contratantes.

Por otro lado, el artículo 2.2.1.3.1.1. del Decreto 1079 de 2015, establece quienes son autoridades de transporte en el servicio público de transporte terrestre automotor individual, en el siguiente orden:

- En la Jurisdicción Nacional: el Ministerio de Transporte.
- En la Jurisdicción Distrital y Municipal: los Alcaldes Municipales y/o distritales o los organismos en quien estos deleguen tal atribución.
- En la Jurisdicción del Área Metropolitana constituida de conformidad con la ley: la Autoridad Única de Transporte Metropolitano o los alcaldes respectivos en forma conjunta, coordinada y concertada.

Es de anotar que, de acuerdo al artículo 2.2.1.3.2.1. del Decreto 1079 de 2015, modificado por el Decreto 2297 de 2015, artículo 4º, en el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros, se habilitan *personas naturales o jurídicas*, legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio en la referida modalidad, las cuales deben solicitar y obtener habilitación para operar en el nivel básico y/o de lujo. La habilitación lleva implícita la autorización para la prestación del servicio público de transporte en esta modalidad, en el o los niveles de servicio autorizados.

Para efectos de la incorporación de vehículos al parque automotor de una empresa de transporte terrestre automotor Individual de Pasajeros en vehículos Taxi, se realiza a través de un *contrato de vinculación celebrado entre la empresa de transporte y el propietario del automotor*; contrato que se rige por las normas del derecho privado, el cual deberá contener como mínimo, las obligaciones, derechos y prohibiciones de cada una de las partes, término del contrato, el cual no podrá ser superior a un (1) año, causales de terminación y preavisos requeridos para ello, así como aquellas condiciones especiales que permitan definir la existencia de prórrogas automáticas.

En este punto, es importante precisar, que en el servicio público de transporte terrestre automotor Individual de Pasajeros en vehículos Taxi, la capacidad transportadora es del respectivo municipio y no de las empresas de transporte como sucede en las otras modalidades



Para contestar cite:
Radicado MT No.: *RAD_S*

****RAD_S****

F_RAD_S

de transporte, es decir, corresponde a la autoridad de transporte local dentro de su respectiva jurisdicción, determinar la oferta existente y en caso de deficiencia debe elaborar el estudio técnico con el fin de permitir el ingreso de los vehículos. Vale precisar, que el estudio técnico para la determinación de las necesidades de equipo se elaborará teniendo en cuenta los parámetros establecidos en el artículo 2.2.1.3.7.3. del Decreto 1079 de 2015.

A su turno, el artículo 2.2.1.3.7.1. del Decreto *ibidem* señala que las autoridades de transporte competentes no podrán autorizar el ingreso de taxis al servicio público de transporte, por incremento, hasta tanto no se determinen las necesidades del equipo mediante el estudio técnico mencionado.

Así mismo, dispone la referida norma que se entiende como ingreso de taxis al servicio público individual de transporte, la vinculación de vehículos al parque automotor de este servicio en un distrito o municipio. El ingreso podrá ser por incremento o por reposición. Será por incremento cuando la vinculación implique un aumento en el número de vehículos de esa modalidad que operan en la respectiva localidad. Será por reposición cuando la vinculación se realice para sustituir otro vehículo que se encuentre matriculado en el servicio público.

Por último, y de acuerdo al artículo 2.2.1.3.7.4. del Decreto 1079 de 2015, la asignación de nuevas matrículas por parte de la autoridad de transporte competente se hará por sorteo público de modo que se garantice el libre acceso de todos los interesados en igualdad de condiciones. La omisión de este procedimiento constituirá causal de mala conducta por parte del servidor público.

2. De la afiliación y pago de la cotización al sistema integral de seguridad social de los conductores de los equipos destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi.

El Decreto 1047 de 2014, establece como obligación expresa para la empresa de transporte que esta verifique, que los conductores que prestan el servicio de transporte público en los vehículos a ella vinculados, cuenten con afiliación al sistema general de seguridad social en calidad de cotizantes y que se encuentren al día en las cotizaciones. Afiliación que se rige por lo establecido en la normatividad vigente que regula el particular, esto es, la Ley 100 de 1993.

Cabe anotar que la citada Ley 100 de 1993, establece que la afiliación al sistema de seguridad social podrá ser obligatoria o voluntaria y el pago de las cotizaciones corresponderán al afiliado, empleador o contratista, circunstancias que se determinarán una vez se establezca si existe algún tipo de vinculación laboral o no. Por lo tanto, la determinación de la afiliación al sistema de seguridad social y la obligación en el pago de las cotizaciones, **dependerá del tipo de vinculación que el conductor tenga con la empresa de transporte** a la cual se encuentre vinculado el automotor y lo establecido en la Ley 100 de 1993.

Por otra parte, en cuanto a la obligación de la empresa de transporte habilitada para la prestación del servicio público de transporte individual, de impedir que los conductores de los vehículos que a ella se encuentren vinculados presten el servicio sin estar afiliados al sistema de seguridad social, se debe reiterar que tanto la empresa de transporte, el propietario y el conductor del vehículo están en la obligación de cumplir con lo dispuesto por los Decretos 172 de 2001 y 1047 de 2014.



Para contestar cite:
Radicado MT No.: *RAD_S*

****RAD_S****

F_RAD_S

Es de anotar que el Decreto 1047, establece que la tarjeta de control del conductor tiene una vigencia mensual, por lo que cada mes se deberá renovar y la empresa deberá verificar el cumplimiento de los requisitos contemplados en la disposición antes mencionada, entre los cuales está la afiliación al sistema de seguridad social del conductor como cotizante y el pago oportuno de los aportes.

Es preciso señalar que el Decreto 1047 de 2014, frente al sistema de información y registro de conductores establece de forma clara que serán las autoridades municipales las encargadas de implementar y mantener actualizado el Registro de Conductores. Cabe anotar, que este permitirá que en línea y tiempo real se identifique 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.

3. Tipo de vinculación con la empresa de transporte

Los artículos 34 y 36 de la Ley 336 de 1996, "Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte", respecto a la vinculación laboral en lo atinente al cumplimiento de las obligaciones de seguridad social de los conductores de servicio público, indican:

*"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 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" (Énfasis nuestro).

De otro lado, el artículo 2.2.1.3.4.1 del Decreto 1079 de 2015 "Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte", respecto de la modalidad de Servicio Público de Transporte Individual, determinó la siguiente prohibición:

"Artículo 2.2.1.3.4.1. 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 el 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".

En ese sentido, no puede perderse de vista que el tema objeto de consulta ha sido ampliamente desarrollado por la Cartera Ministerial competente, esto es, el Ministerio del Trabajo. En efecto, mediante pronunciamiento bajo el radicado No. 08SE201712030000007445 del 30 de marzo de 2017, resaltó:

"La Ley 336 de 1996 "Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte", en el artículo 36, prevé que aquellos conductores de equipos destinados al servicio público de transporte, serán



Para contestar cite:
Radicado MT No.: *RAD_S*

****RAD_S****

F_RAD_S

contratados como **trabajadores vinculados mediante contrato de trabajo, por parte de las empresas operadoras del servicio**, estipulando que 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 General de Seguridad Social, según lo prevean las disposiciones vigentes sobre la materia (...)

De lo prescrito en la norma se verifica que **las Empresas de transporte serán los verdaderos Empleadores de los conductores de los vehículos**, sean estos propietarios o no de los mismos y en consecuencia, serán los obligados al reconocimiento de todos los derechos y prerrogativas propias del contrato de trabajo, como lo es para el caso la afiliación al sistema General de Seguridad Social, en Salud, Pensión Y Riesgos Laborales en calidad de trabajadores dependientes.

Por ello siendo el servicio de transporte un servicio público el conductor es un trabajador que debe estar vinculado mediante un contrato de trabajo con la Empresa Transportadora, de ahí que su afiliación al sistema de riesgos laborales **no podría hacerse como trabajadores independientes reglada por la Ley 1563 de 2016, pues la calidad que tendrían sería la de trabajadores dependientes, por lo que la Empresa Empleadora sería la responsable de la afiliación al sistema de riesgos laborales**, en atención a lo normado por la Ley 1562 de 2012, “Por la cual se modifica el Sistema de Riesgos Laborales y se dictan otras disposiciones en materia de salud ocupacional” que establece la afiliación obligatoria a dicho Sistema a los trabajadores dependientes y para aquellas personas vinculadas a través de un formal de prestación de servicios con entidades o instituciones públicas o privadas, tales como contratos civiles, comerciales o administrativos y en forma voluntaria para los trabajadores independientes...” . (Énfasis nuestro).

Cabe precisar que en virtud del artículo 1 del Decreto 87 de 2011, “Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias”, el Ministerio de Transporte tiene como objetivo primordial la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura en los modos de transporte, en ese sentido no somos autoridad en materia de obligaciones y derechos laborales, toda vez que para ello existe la autoridad competente siendo en Colombia el Ministerio de Trabajo.

Así las cosas, y en virtud de lo señalado en el referido concepto del Ministerio de Trabajo, los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte deberán ser contratados directamente por la empresa operadora de transporte. Las empresas de transporte serán los verdaderos empleadores de los conductores de los vehículos, sean estos propietarios o no de los mismos y en consecuencia, serán los obligados al reconocimiento de todos los derechos y prerrogativas propias del contrato de trabajo, como lo es para el caso la afiliación al sistema General de Seguridad Social, en Salud, Pensión y Riesgos Laborales en calidad de trabajadores dependientes.

En este punto, vale precisar que lo preceptuado en el artículo 36 de la Ley 336 de 1996, contiene una obligación emanada en materia de transporte la cual determina claramente que los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte deben ser contratados directamente por la empresa operadora de transporte, quien para todos los efectos será solidariamente responsable junto con el propietario del equipo, en ese sentido el incumpliendo de dicho mandato legal puede llegar a constituir una violación a las normas de transporte.

En este punto vale la pena reiterar el pronunciamiento del Ministerio de Trabajo, autoridad en la materia, quien frente a lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley 336 de 1996, señaló:



Para contestar cite:
Radicado MT No.: *RAD_S*

****RAD_S****

F_RAD_S

“(...) de lo prescrito en la norma se verifica que las Empresas de transporte serán los verdaderos Empleadores de los conductores de los vehículos, sean estos propietarios o no de los mismos y en consecuencia, serán los obligados el reconocimiento de todos los derechos y prerrogativas propias del contrato de trabajo, como lo es para el caso la afiliación al sistema General de Seguridad Social, en Salud, Pensión Y Riesgos Laborales en calidad de trabajadores dependientes.

*Por ello siendo el servicio de transporte un servicio público el conductor es un trabajador que debe estar vinculado mediante un contrato de trabajo con la Empresa Transportadora, de ahí que su afiliación al sistema de riesgos laborales no podría hacerse como trabajadores independientes reglada por la Ley 1563 de 2016, pues la calidad que tendrían sería la de trabajadores dependientes, **por lo que la Empresa Empleadora sería la responsable de la afiliación al sistema de riesgos laborales**”*

La autoridad de transporte del respectivo ente territorial, cuando evidencie la inexistencia de los contratos laborales con los conductores de los vehículos u otras formas de contratación diferente a la laboral entre empresa de transporte habilitada y conductores de los equipos en ejercicio de su competencia de inspección, vigilancia y control, en la prestación del servicio público de transporte, ya sea de oficio o a solicitud de parte, debe proceder a apertura la investigación administrativa pertinente e imponer las sanciones a que haya lugar.

El Ministerio de Trabajo señala que las empresas de transporte serán los verdaderos empleadores de los conductores de los vehículos, sean estos propietarios o no de los mismos y en consecuencia, serán los obligados el reconocimiento de todos los derechos y prerrogativas propias del contrato de trabajo, como lo es para el caso la afiliación al sistema General de Seguridad Social, en Salud, Pensión y Riesgos Laborales en calidad de trabajadores dependientes.

En virtud de lo anterior, la obligación de las empresas de transporte público de vigilar y constatar la afiliación al sistema de seguridad social de los conductores contenida en el artículo 34 de la Ley 336 de 1996, se entendería cumplida cuando la empresa de transporte verifica que efectuó la afiliación al sistema General de Seguridad Social, en Salud, Pensión y Riesgos Laborales en calidad de trabajadores dependientes por ende siendo cotizante y no beneficiario.

RESUMEN DE LA CONSULTA PRESENTADA

Como se pudo evidenciar de la normatividad transcrita, existen normas que indican que la vinculación de los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte debe ser directa con la empresa operadora de transporte (art. 36 de la Ley 336 de 1996). En el sentir del Ministerio de Trabajo esa vinculación debe ser siempre de orden laboral con a la empresa de transporte. También es cierto que, en cualquier tipo de escenario, los conductores deberán tener afiliación a la seguridad social (art. 2 del Decreto 1047 de 2014). La afiliación y pago a la seguridad social dependerá del tipo de vinculación.

Ahora, según indica la estadística suministrada por el propio gremio: (i) Más del 90% del servicio de taxis es prestado por taxis que pertenecen a un solo propietario y no a propietarios con más de 2 vehículos, (ii) en veces el propietario es el mismo conductor y (iii) en veces el propietario es diferente del conductor.



Para contestar cite:
Radicado MT No.: *RAD_S*

****RAD_S****

F_RAD_S

Esta circunstancia presenta la siguiente problemática:

- (i) Cuando el propietario es el mismo conductor, si bien se encuentra afiliado a una empresa de transporte, la forma de prestar el servicio depende únicamente del propio conductor/propietario. El riesgo es asumido por él mismo; a él pertenece los medios productivos; no se presentan horarios de trabajo ni jornadas mínimas; no se ejerce en beneficio único o principal de otra persona; no requiere disponibilidad. Esto evidencia una relación de orden independiente y autónoma diferente de la laboral (según recomendación 198 de la OIT).
- (ii) Cuando el propietario es diferente del conductor, aunque la norma indica que la vinculación es directa con la empresa de transporte, en la práctica quien ejerce la continua subordinación es el propietario del vehículo respecto del conductor. Es el propietario quien da ordenes respecto de la forma de prestar el servicio; exige cierta disponibilidad; se ejerce en beneficio principal del propietario; se exige ciertos horarios mínimos etc. Siendo esto así, se pueden evidenciar relaciones de tipo laboral, no con la empresa de transporte sino con el propietario del vehículo. En atención al principio constitucional de primacía de la realidad sobre las formas el verdadero empleador es el propietario del vehículo (art 53 CN).
- (iii) En todo caso, se suelen encontrar contratos entre el propietario y el conductor del vehículo sea de orden civil o comercial respecto del uso del automotor de tipo arrendamiento de cosas.

Toda vez que no se tiene claridad respecto del tipo de vinculación de los conductores con el propietario y/o la empresa de transporte, se ha generado un desconocimiento de la normatividad relativa a la afiliación a la seguridad social que depende de la primera. Las normas en cita son claras en indicar que todo conductor de los equipos destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi debe estar afiliados a la seguridad social. Sin embargo, la afiliación y pago dependerá del tipo de vinculación que se tenga con la empresa operadora de transporte: en el evento de ser laboral afiliará y cotizará la empresa operadora de transporte o, en el evento de que sea independiente, será el propio conductor quien realice la afiliación y posterior pago.

Ahora, para este Ministerio si bien la norma indica que la vinculación es directa con la empresa de transporte, la norma no indica que es de orden laboral, nos permitimos citarla nuevamente:

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 (...) (Énfasis nuestro).

La norma generaliza en demasía la realidad presentada en el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi creando un problema social de incumplimiento extendido de la normatividad.

Nótese que en el evento de que se permitiera vinculaciones con la empresa de transporte de tipo civil o comercial será el propio conductor/propietario quien realizaría la afiliación y pago a la seguridad social conforme a los ingresos derivados de la actividad. La empresa de transporte verificaría el cumplimiento de la afiliación y pago, como es habitual en otro tipo de actividades (Decreto 1563 de 2016).



Para contestar cite:
Radicado MT No.: *RAD_S*

****RAD_S****
F_RAD_S

En el evento de que el conductor sea diferente del propietario, es este último quien deberá cumplir con la normatividad relativa a la vinculación con la empresa transportadora, relación que será mediada por un contrato de orden civil o comercial. Así, para prestar el servicio está en libertad de contratar a una persona, sea mediado por subordinación o no, para que preste el servicio en el vehículo de su propiedad. Si se decide por una relación de orden laboral se deberá forjar un contrato de trabajo y le corresponderá la afiliación y pago de la seguridad social o, en el evento de que sea independiente le corresponderá la afiliación y pago al conductor. En cualquiera de estos casos con la verificación del propietario y de la empresa de transporte del cumplimiento de la normatividad relativa a la seguridad social. Este ejercicio nos ubicaría en el mismo escenario de cualquiera otra empresa en ejercicio de la libertad consagrada en la Constitución Nacional.

En consonancia con los antecedentes señalados, se eleva la siguiente:

CONSULTA JURÍDICA

- 1- ¿La única forma de vinculación de los conductores de los equipos destinados al servicio público de Transportes Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi conforme al artículo 36 de la ley 336 de 1996 es mediante contrato de trabajo suscrito con la empresa operadora de transporte? En otras palabras ¿Es posible una vinculación de orden civil o comercial, esto es, autónoma e independiente mediante contrato de prestación de servicio de los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte con la empresa operadora de transporte?
- 2- ¿En el evento de que el conductor y el propietario del vehículo sean diferentes, es posible desagregar las relaciones jurídicas, una de orden civil o comercial entre la empresa de transporte y propietario del vehículo y otra de orden laboral entre el propietario del vehículo y el conductor?

Atendiendo los planteamientos señalados en el presente escrito y de manera respetuosa, solicitamos a los Honorables Magistrados absolver los interrogantes formulados en precedencia. De igual manera, cualquier requerimiento o información adicional que sea requerida por la Honorable Corporación Judicial, estaremos prestos a suministrarla en el término que corresponda.

Cordialmente,

GUILLERMO FRANCISCO REYES GONZÁLEZ
Ministro de Transporte

Anexos:

Elaboró: Andrés Felipe Fernández Rocha – Jefe Oficina Asesora de Jurídica- OAJ

Revisó: Andrea Beatriz Rozo Muñoz – Coordinadora Grupo de Conceptos y Apoyo Legal - OAJ



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:
Radicado MT No.: *RAD_S*

****RAD_S****

F_RAD_S

Aprobó: Andrés Felipe Fernández Rocha – Jefe Oficina Asesora de Jurídica – OAJ