



Libertad y Orden

Ministerio de Transporte
República de Colombia

MT-1350-2 – 45735 del 08 de agosto de 2007

Bogotá, D.C.

Señor
FABIÁN QUINTERO VALENCIA
Presidente
TAX INDIVIDUAL
Calle 11 sur No. 50 – 294
MEDELLÍN – ANTIOQUIA

Asunto: Transporte
Artículo 33 del Decreto 172 de 2001 y otros temas.

En atención al radicado MT 50213 del 26 de julio de 2007, mediante el cual eleva consulta relacionada con el artículo 33 del Decreto 172 de 2001 y otros temas y de conformidad con lo señalado en el artículo 25 del Código Contencioso Administrativo, le informo lo siguiente:

1. El Decreto 172 de 2001 *“Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículos taxi”*, señala en el artículo 35 y siguientes que las autoridades de transporte no podrán autorizar el ingreso de taxis al servicio público de transporte, por incremento hasta tanto no se determinen las necesidades del equipo mediante estudio técnico. Con el fin de determinar la oferta existente de taxis, la autoridad de transporte competente deberá contar con un inventario detallado completo y actualizado de las empresas y del parque automotor que presta esta clase de servicio en el respectivo municipio o distrito.

Visto lo anterior, considera este Despacho que por vía de interpretación como la autoridad local es quien debe dentro de su respectiva jurisdicción determinar la oferta existente de taxis y en caso de deficiencia, debe elaborar el estudio técnico con el fin de permitir el ingreso de los vehículos, se concluye que la capacidad transportadora en esta modalidad es del municipio y no de las sociedades transportadoras, toda vez que, la parte inicial del inciso 2 del artículo 35 del citado decreto establece: *“Entiéndese 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”*, de donde se infiere que el parque automotor pertenece es repito al distrito o municipio y no a las empresas de



Libertad y Orden

transporte, es decir, corresponde al concepto de capacidad transportadora global del ente territorial, el cual puede autorizar a las empresas la vinculación de equipos.

Ahora bien, el artículo 33 del Decreto 172 de 2001, establece: “**Pérdida, hurto o destrucción total del vehículo**: En el evento de pérdida, hurto o destrucción del vehículo, su propietario tendrá derecho a reemplazarlo por otro, bajo el mismo contrato de vinculación dentro del término de un (1) año contado a partir de la fecha en que ocurrió el hecho. Si el contrato de vinculación vence antes de este término. Se entenderá prorrogado hasta el cumplimiento del año....”.

Con lo anterior queremos significar que una vez el propietario del vehículo reemplace aquel que fue objeto de pérdida, hurto o destrucción total el propietario deberá continuar afiliado a la misma empresa con la cual tenía contrato de vinculación al momento del siniestro, ya que la norma es clara cuando señala “...su propietario tendrá derecho a reemplazarlo por otro, bajo el mismo contrato de vinculación dentro del término de un (1) año...”, una vez venza el mencionado contrato de vinculación el propietario podrá cambiarse de empresa transportadora, siempre y cuando se encuentre debidamente habilitada por la autoridad de transporte competente y siguiendo el procedimiento legal del Decreto 172 de 2001 (Desvinculación de equipos, artículos 26, 27 y siguientes).

2. - El Consejo de Estado – Sala de Consulta y Servicio Civil a través del oficio No. 228 del 28 de abril de 2003, absolvió consulta formulada por el Ministerio de Transporte mediante el radicado No. 1487, relacionada con la desvinculación administrativa de vehículos automotores, señalando:

“...Como se aprecia, en esta normas se contemplan dos posibilidades de desvinculación administrativa del vehículo, la una por solicitud del propietario y la otra por solicitud de la empresa, pero en ambos casos se requiere que el respectivo contrato de vinculación se encuentre vencido y no haya acuerdo entre las partes. Ese vencimiento o terminación del contrato ocurrirá por las causales pactadas en el mismo”.

“... Al respecto, es preciso señalar que el parágrafo 1° del artículo 57 del decreto 171 de 2001 establece, en el caso de la mencionada desvinculación administrativa, que la empresa tiene la obligación de permitir que el vehículo “**continúe trabajando en la misma forma como lo venía haciendo**” hasta que se decida sobre la desvinculación, lo cual quiere decir que siguen los derechos y



Libertad y Orden

obligaciones derivadas del contrato de vinculación, durante ese tiempo, en virtud de esa disposición, la cual tiene carácter imperativo.

En efecto, el citado párrafo constituye una norma imperativa que entra a formar parte de las estipulaciones del contrato, ya que contiene un mandato a la empresa de transporte público, pues le ordena que “tiene la obligación” de dejar que el vehículo continúe prestando el servicio durante el tiempo señalado y, como se sabe, la operación de las empresas de transporte público reviste el carácter de servicio público esencial, de acuerdo con el artículo 5° de la ley 336 de 1996.

En consecuencia, puede que el contrato esté vencido, conforme lo establece el presupuesto inicial del artículo 57, pero con esta norma que se debe considerar como una estipulación incorporada al mismo, se prolongan los efectos del contrato y se siguen sus derechos y obligaciones hasta que se decida la desvinculación administrativa tramitada por solicitud de la empresa” (Subrayado fuera de texto).

Ahora bien, referente a las situaciones que generan conflictos de los propietarios de vehículos con la empresa de transporte a la cual se encuentran vinculados, se hace necesario expresar lo siguiente:

I. VEHÍCULOS INMERSOS EN PROCESOS DE DESVINCULACIÓN ADMINISTRATIVA.

Entratándose de la desvinculación administrativa por solicitud del propietario o de la empresa, es preciso señalar que de acuerdo con los artículos 30 y 31 del Decreto 172 de 2001, se prevé de un lado, que el propietario interesado en la desvinculación no puede prestar sus servicios en otra empresa hasta tanto se haya autorizado la desvinculación, de otro se exige que la empresa a la cual esta vinculado el vehículo tiene la obligación de permitir que el vehículo continúe trabajando en la misma forma en que lo venía haciendo hasta que se decida la desvinculación. Lo anterior nos permite concluir que en el curso de una desvinculación por vía administrativa las partes que suscribieron el contrato de vinculación, tienen la obligación de respetar las condiciones de la prestación del servicio público de transporte hasta cuando la administración concluya el respectivo proceso. Sobre este particular el precitado concepto del Consejo de Estado- Sala de Consulta y Servicio Civil, preciso que incluso se puede dar la circunstancia que el contrato este vencido conforme lo establece el presupuesto inicial del artículo 31 del Decreto 172 de 2001, pero con esta norma se debe considerar como una estipulación incorporada al mismo, por lo tanto se



Libertad y Orden

prolongan los efectos del contrato y se siguen sus derechos y obligaciones hasta tanto se decida la desvinculación.

En el evento que la empresa omita la obligación legal de tramitar la tarjeta de operación en el curso del proceso de desvinculación o se niegue a solicitarla ante el Ministerio de Transporte, se debe expedir por solicitud del propietario del vehículo previo cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 43 del Decreto 172 de 2001, siendo viable la aplicación del procedimiento establecido en los memorandos MT 53333 y 53905 del 21 y 25 del octubre de 2004 respectivamente, proferidos por el Director de Transporte y Tránsito ad hoc y el Jefe Oficina Asesora Jurídica.

II. VEHÍCULOS QUE AGOTARON EL PROCESO DE DESVINCULACIÓN ADMINISTRATIVA CONFORME AL DECRETO 172 DE 2001 Y CONCLUYE QUE CONTINÚEN VINCULADOS.

Para este caso se debe tener en cuenta que en Colombia, la operación del transporte es un servicio público, inherente a la finalidad social del Estado y sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades competentes, en cuya prestación juega un papel decisivo la participación del sector privado. La Ley en acatamiento de lo dispuesto en el Artículo 24 de la constitución política, según el cual todo colombiano puede circular libremente por el territorio nacional, define este servicio como “... *una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector (aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre), en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica ...*”, al tiempo que el artículo 5 de la Ley 336 de 1996 define el transporte privado como “... *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 ...*”, aclarando que cuando no se utilicen equipos propios, la contratación del servicio de transporte deberá realizarse con empresas de transporte publico legalmente habilitadas

Las disposiciones legales que regulan el transporte, le otorgan el carácter de servicio público esencial y resalta la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en lo que tiene que ver con la garantía de la prestación del servicio y la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones establecidas en la Constitución, la ley y los reglamentos.



Libertad y Orden

De acuerdo con los antecedentes administrativos que han rodeado las diferentes situaciones acaecidas en esa jurisdicción, se tiene que algunos actos administrativos ordenaron expresamente el trámite de la tarjeta de operación y en otros se dejó vigente la vinculación pero no ordenó expresamente el trámite de este documento de transporte, sin embargo en uno u otro caso debe la empresa tramitar la tarjeta de operación, por tratarse de un servicio público esencial como se indicó inicialmente.

Si persisten las divergencias entre las partes – empresa y propietario- se debe acudir a la justicia ordinaria, tal como lo señaló la referida consulta del Consejo de Estado al indicar “... resulta oportuno indicar que si se presentan divergencias entre el asociado y sus causahabientes y la cooperativa entorno a la pérdida de la calidad de asociado por estos eventos y sus efectos, tales divergencias deben ser resueltas por una autoridad judicial no una administrativa, esto es, por el funcionario competente de la jurisdicción ordinaria, no el Ministerio de Transporte” – en el entendido que en el presente caso será el municipio cuando se habla de Ministerio de Transporte.

Lo anterior no es óbice para que se expida la tarjeta de operación al propietario del vehículo previo cumplimiento de los requisitos exigidos para tal fin, siguiendo las instrucciones impartidas en los memorandos MT 53333 y 53905 del 21 y 25 del octubre de 2004 respectivamente, proferidos por el Director de Transporte y Tránsito ad hoc y el Jefe Oficina Asesora Jurídica.

III. VEHÍCULOS QUE NUNCA HAN ESTADO INMERSOS EN UN PROCESO DE DESVINCULACIÓN ADMINISTRATIVA.

Cuando no medie proceso de desvinculación administrativa por solicitud de la empresa o del propietario, la Dirección Territorial no podrá tramitar o expedir la tarjeta de operación a solicitud del propietario del vehículo, pues el interesado debe acudir ante la justicia ordinaria con el fin que esta dirima el conflicto. Adicionalmente, el afectado con la no expedición del citado documento debe solicitar la intervención de la Superintendencia de Puertos y Transporte aduciendo las razones por las cuales no se le da trámite.

En efecto, el Decreto 3366 de 2003, establece como conductas sancionables en el artículo 19 literal a) que: “No gestionar, obtener y suministrar oportunamente los documentos que sustentan la operación de los equipos, cuando el propietario, poseedor o tenedor del equipo haya entregado dentro de los términos legales a la empresa la documentación requerida par dicho trámite y el



Libertad y Orden

literal e) del artículo 22 señala: “No aportar los documentos que sustentan la operación de los equipos”.

Con lo anterior queremos significar que si la desvinculación administrativa se inicia a petición de la empresa y se demuestra una de las causales del Decreto 172 de 2001, la autoridad local debe permitir controvertir las pruebas y fallar conforme a derecho, toda vez que en las actuaciones administrativas se debe observar el debido proceso de que trata el artículo 29 de la Constitución Política de Colombia. De tal manera que si hay mérito a la desvinculación por vía administrativa de acuerdo con las pruebas aportadas por las partes se debe proferir el acto administrativo pertinente y conceder los recursos de Ley.

3. Los contratos de vinculación son del resorte o de la órbita del derecho privado, son Ley para las partes, donde el Ministerio de Transporte no tiene ninguna injerencia y las cláusulas que contraríen los parámetros generales citados en los Decretos 172 de 2001 y 3366 de 2003, se tendrán por no escritos o podrán demandarse ante la justicia ordinaria.

El citado Decreto No. 172 señala en el artículo 27, y siguiente que la vinculación de un vehículo a una empresa de transporte público es la incorporación de éste al parque automotor de dicha empresa. Se formaliza con la celebración del respectivo contrato entre el propietario del vehículo y la empresa, y se oficializa con la expedición de la tarjeta de operación por parte de la autoridad de transporte competente.

El contrato de vinculación del equipo se regirá por las normas del derecho privado debiendo contener como mínimo:

1. Obligaciones, derechos y prohibiciones de cada una de las partes.
2. Término del contrato, el cual no podrá ser superior a un (1) año.
3. Causales de terminación y preavisos requeridos para ello, así como aquellas condiciones especiales que permitan definir la existencia de prórrogas automáticas.
4. Mecanismos alternativos de solución de conflictos al que se sujetarán las partes.
5. Items que conformarán los cobros y pagos a que se comprometen las partes y su periodicidad. De acuerdo con ésta, la empresa expedirá al propietario del vehículo un extracto, sin costo alguno, que contenga en forma discriminada los rubros y montos cobrados y pagados por cada concepto.
6. Cláusulas penales cuyo monto no debe superar el 10% del valor del contrato.



Los vehículos que sean de propiedad de la empresa habilitada, se entenderán vinculados a la misma, sin que para ello sea necesario la celebración de un contrato de vinculación.

Cuando el vehículo haya sido adquirido mediante arrendamiento financiero – leasing-, el contrato de vinculación lo suscribirá el poseedor o locatario, previa autorización del representante legal de la sociedad de leasing.

De otra parte, el Decreto 3366 de 2003, establece en el artículo 20, literal h) sanción de multa de 11 a 15 salarios mínimos mensuales legales vigentes, a las empresas de transporte público terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi que no suscriban los contratos de vinculación de los equipos conforme a los parámetros establecidos en la reglamentación expedida por el Gobierno Nacional para esta modalidad de transporte, esto es por el Decreto 172 de 2001.

Ahora bien, con relación a las cláusulas que establece el contrato de vinculación (requisitos de desvinculación, multas y cuantías) estas no constituyen motivo de desvinculación por vía administrativa, toda vez que el Consejo de Estado en el concepto antes citado fue claro en sostener que las causales de desvinculación son de carácter taxativo, de tal manera que en el evento que no haya acuerdo, la parte interesada en dar por terminado el contrato de vinculación puede acudir ante la justicia ordinaria con el fin que dirima el conflicto y será el juez el que a través del fallo decida sobre la desvinculación del vehículo.

4. Los Decretos 170 (s) reglamentarios de la Ley 336 de 1996, señalan una serie de requisitos para el cambio de empresa que deben ser aportados ante la autoridad competente por la empresa a la cual se vincula el vehículo, documentos (como el paz y salvo de que trata el artículo 43 del Decreto 172 de 2001) deben ser allegados en su totalidad, los cuales serán estudiados, donde se verificará además la existencia de disponibilidad de la capacidad transportadora para luego otorgar la respectiva tarjeta de operación.

De otro lado, es importante precisar que los artículos 19 y 20 literales d) del Decreto 3366 de 2003, contemplan sanción de multa para la empresa en la modalidad de taxi que exijan sumas de dinero por la desvinculación o por la expedición de paz y salvo o por negarse sin justa causa a expedir paz y salvo, respectivamente, de tal manera que para el cambio de empresa las normas vigentes dan a entender que se exige paz y salvo.



Libertad y Orden

Ministerio de Transporte
República de Colombia

Finalmente, nos permitimos indicar que el Ministerio de Transporte como ente rector del sector y del sistema fija la política a nivel Nacional y expide las normas reglamentarias de carácter general a través de decretos y resoluciones. Los temas objeto de consulta no ameritan expedir una circular o norma especial ya que las vigentes son claras y no ofrecen duda en su interpretación.

Cordialmente,

ANTONIO JOSÉ SERRANO MARTÍNEZ

Jefe Oficina Asesora Jurídica

Anexo. Fotocopia MT 53333 y 53905 del 21 y 25 del octubre de 2004 respectivamente, proferidos por el Director de Transporte y Tránsito ad hoc y el Jefe Oficina Asesora Jurídica