



Libertad y Orden

**Ministerio de Transporte**  
República de Colombia

**MT-1350-2 – 50755 del 30 de agosto de 2007**  
Bogotá, D. C.

Señor  
**HUMBERTO CASTRO ANAYA**  
Calle 9 No. 8-14  
Floridablanca - Santander

Asunto: Transporte. Cupos y capacidad transportadora.

Me permito dar respuesta a la solicitud efectuada a través del oficio de fecha 09 de agosto de 2007, radicado bajo el número MT-53662, mediante el cual solicita información sobre los cupos y capacidad transportadora. Esta Asesoría Jurídica en cumplimiento de lo preceptuado en el artículo 25 del Código Contencioso Administrativo se pronuncia en los siguientes términos:

La ley 105 de 1993, desarrolla los principios por los cuales se interpretan y se ajustan al sistema jurídico el servicio público del transporte, del cual nos permitimos señalar:

El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios:

(... .)” c. Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo.”

El principio reseñado contiene un elemento indispensable de la política del transporte, la racionalización, ello quiere decir que los medios de transporte deben ser acordes a la demanda insatisfecha, en atención a los estudios técnicos y la infraestructura existente, pudiendo en caso de sobreoferta tomar las medidas conducentes a organizar el sistema y de igual manera



con el principio de racionalización dar respuesta a las peticiones de los particulares.

Es del caso traer a colación apartes de la sentencia C-043 de 1998, en la que la Corte Constitucional expresó: “El derecho positivo colombiano define el servicio público como “... toda actividad organizada que tienda a satisfacer necesidades de interés general en forma regular y continua, de acuerdo con un régimen jurídico especial, bien que se realice por el Estado directa o indirectamente o por personas privadas.” (Art. 430 del Código Sustantivo del Trabajo). Tal afirmación encuentra fundamento en lo dispuesto por el artículo 365 de la Constitución Política, según el cual “Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado” y es deber de éste “asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional”. Para tales efectos, la norma otorga al legislador la facultad para fijar el régimen jurídico de los servicios públicos, autorizando su prestación directa o indirecta, por parte de comunidades organizadas o por particulares, pero reservando al Estado su regulación, control y vigilancia.

La operación del transporte público en Colombia 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 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...”.

“Pero además, la ley 336 de 1996, “por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte”, en armonía con la ley 105 de 1993, le otorga “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.

De acuerdo a lo anterior en el transporte público no existen derechos adquiridos y expresa directivas de intervención, por la primacía del interés general sobre el particular, al respecto el Consejo de Estado ha dicho:



“El artículo 18 de la Ley 336 de 1996 es claro en señalar que “El permiso para prestar el servicio público de transporte es ... revocable” lo que permite inferir que no genera derechos adquiridos, por lo que desde esta misma perspectiva tampoco los generarían las autorizaciones otorgadas en virtud de los convenios. Y ello encuentra su razón de ser en los objetivos y principios que gobiernan la actividad transportadora, como la seguridad relacionada con la protección de los usuarios.

(... .) “Las licencias, permisos o habilitaciones son actos administrativos de autorización otorgados por el Estado a los particulares, en ejercicio del poder de policía administrativa, para que, cumplidos ciertos requisitos legales o reglamentarios que consultan las necesidades del bien común y de la seguridad pública, aquéllos desarrollen una actividad amparada por el ordenamiento jurídico, como ocurre en el caso de los servicios públicos. Por esta razón, la licencia, permiso o habilitación constituye el título sin el cual la actividad desplegada por el particular deviene ilegítima.”

Con base en lo expuesto, no puede considerarse que el otorgamiento de licencias de funcionamiento para operar el servicio público de transporte genere derechos adquiridos a favor de los operadores de dicho servicio, entendiendo como tales -lo ha dicho la Corte- aquellos que “se entienden incorporados válida y definitivamente o pertenecen al patrimonio de una persona”. Se trata simplemente de derechos temporales de operación, sujetos a las nuevas condiciones y modificaciones que se deriven de la regulación legal y reglamentaria, que busca, en todo caso, coordinarlos con los derechos e intereses de la comunidad.

En conclusión el servicio público de transporte no genera ninguna expectativa a los particulares en los que se confía su prestación, siendo de la administración pública el control y vigilancia de los mismos, lo que validamente le faculta para que en ejercicio de su competencia de policía administrativa, tome las decisiones que el bien común así le precisen.

Agrega igualmente la Corte Constitucional que:

“El servicio de transporte colectivo es un servicio público. Introducir modificaciones a las decisiones adoptadas por las autoridades de tránsito, es una de las prerrogativas legítimas de las que puede hacer uso el Estado en su función reguladora en la prestación del servicio público de transporte...”



Libertad y Orden

**Ministerio de Transporte**  
República de Colombia

“En consecuencia, La Secretaría de Tránsito y Transporte de cada localidad recupera la facultad discrecional de proferir las modificaciones que sean necesarias en materia de cupos de vehículos, como reflejo de las funciones y prerrogativas constitucionales de que goza el Estado en materia de regular la prestación eficiente del servicio público de transporte colectivo a todos los habitantes del territorio nacional. Es entendido que como todos los actos administrativos pueden ser objeto de control de legalidad de conformidad con lo señalado en el artículo 43 del Decreto 170 de 2001, la autoridad competente fijará la capacidad transportadora mínima y máxima con la cual la empresa prestará los servicios autorizados. El parque automotor no podrá estar por fuera de los límites de la capacidad transportadora mínima y máxima fijada a la sociedad transportadora.

El Decreto 3366 de 2003, establece en el artículo 14 literal m) sanción de multa entre 11 a 15 SMMLV, para las empresas de transporte público colectivo de pasajeros y mixto del radio de acción metropolitano, municipal o distrital que no mantengan en operación los mínimos de capacidad transportadora autorizada.

De otra parte según lo establecido en los citados Decretos, si con la desvinculación que autorice el Ministerio de Transporte se afecta la capacidad transportadora mínima exigida a la empresa, ésta tendrá un plazo de seis (6) meses improrrogables, contados a partir de la ejecutoria de la resolución correspondiente, para suplir la deficiencia en su parque automotor. Sí en este plazo no sustituye el vehículo, se procederá a ajustar la capacidad transportadora de la empresa, reduciéndola en esta unidad.

Por lo tanto, por analogía podemos afirmar que adoptando el procedimiento descrito en el párrafo anterior, la autoridad local concederá a la sociedad transportadora un plazo no superior a seis (6) meses para suplir la deficiencia de su parque automotor, sino se reducirá mediante acto administrativo, el cual es susceptible de los recursos de la vía gubernativa.

La racionalización de equipos se encuentra desarrollada en los Decretos 170s de 2001, los cuales son reglamentarios de la Ley 336 de 1996. En dicha racionalización se tiene en cuenta que el número de sillas de los vehículos que salen del servicio sea equivalente al número de sillas de los vehículos que ingresen a formar parte del parque automotor.



Libertad y Orden

**Ministerio de Transporte**  
República de Colombia

En el aspecto puntual de su consulta, de conformidad con lo señalado anteriormente, los denominados “cupos” no existen desde el punto de vista de consagración legal; pero el Decreto 170 de 2001 contempla el concepto de capacidad transportadora de una empresa, la cual se asigna a la misma para prestar el servicio.

Dentro de un proceso judicial, tanto el vehículo como la capacidad transportadora, son objeto de medidas cautelares de embargo y secuestro y pueden ser subastados, aclarando que la capacidad transportadora no tiene asignado valor alguno por las normas de transporte.

Cuando existe una medida cautelar de embargo o cualquier medida que afecte el derecho de dominio de un vehículo automotor, de mutuo acuerdo el propietario y la empresa podrán solicitar la desvinculación administrativa o el cambio de empresa, siempre y cuando el juez de conocimiento autorice estos actos.

El vehículo que haya sido objeto de medida cautelar de embargo y secuestro, sigue conservando el cupo, hasta tanto quede en firme el acto administrativo de desvinculación del mismo o la decisión judicial, toda vez que éste hace parte de la capacidad transportadora de la empresa.

Atentamente,

**Antonio José Serrano Martínez**  
**Jefe Oficina Asesora Jurídica**