



MEMORANDO

MT-1350-1- 10547 del 27 de febrero de 2008

Para : **Dra. María del Rosario Hernández V.** Director Territorial
Córdoba
De : Jefe Oficina Asesora Jurídica
Asunto : Zonas de operación

En atención al radicado MT 6508 del 5 de febrero de 2008, mediante el cual eleva consulta relacionada con las zonas de operación y de conformidad con lo establecido en el artículo 25 del C.C.A le informo lo siguiente:

Esta Asesoría Jurídica mediante memorando MT 1300-1 11261 del 15 de marzo de 2004 se pronunció de manera amplia sobre la interpretación y alcance del artículo 46 del Decreto 171 de 2001, en los siguientes términos:

“Analizado el artículo 46 del Decreto 171 de 2001, se tiene que las empresas de Servicio Público de Pasajeros por Carretera con **zonas de operación**, vienen prestando el servicio en rutas y horarios, sin ningún control, por lo tanto la norma pretende que dicha situación se regularice, exigiendo para ello lo siguiente:

1. Relación de las rutas y horarios servidos en los tres meses previos a la publicación del Decreto 171 de 2001, es decir, el periodo comprendido entre el 5 de noviembre de 2000 al 5 de febrero de 2001.
2. Los horarios deberán soportarse con los despachos realizados desde los terminales de transporte.
3. Presentar plan de rodamiento de acuerdo con la capacidad transportadora autorizada.

Advierte la norma que el Ministerio de Transporte expedirá el acto administrativo reconociendo las rutas y horarios, entendiendo como no servidos o abandonados, aquellos servicios no relacionados o dejados por fuera.

Con fundamento en los planteamientos contenidos por la precitada norma, este despacho se permite resolver los interrogantes formulados en el memorando del asunto de la siguiente manera:



Libertad y Orden

Ministerio de Transporte
República de Colombia

1. La prueba para demostrar la relación de rutas y horarios en zonas de operación, dependerá de la existencia o no de la terminal de transporte, así:
 - a) Si existe terminal de transporte conforme al Decreto 2762 de 2001, será la planilla de despacho de acuerdo con lo previsto en el numeral 4 del artículo 13 del citado decreto.
 - b) Si no existe terminal de transporte en las condiciones anotadas la relación de rutas y horarios será avalada por la autoridad municipal de donde se origina el despacho.

De tal manera que no es suficiente las planillas de control de despacho que llevan las empresas de acuerdo con sus archivos, pues como se indica dicha relación debe ser suministrada o avalada por la terminal de transporte respectiva o la autoridad municipal, dependiendo de la existencia de las terminales de transporte. No es suficiente las planillas aportadas por las sociedades transportadoras por cuanto eso equivaldría a preconstituir la prueba.

2. De acuerdo con los términos del artículo 46 del Decreto 171 de 2001, el documento idóneo que soporta los despachos realizados por las empresas de transporte de pasajeros por carretera en zonas de operación en las rutas donde no existe terminal de transporte, deberá ser la certificación expedida por la autoridad municipal que avale la prestación del servicio.

Ahora bien, de acuerdo con el inciso 2° del artículo 46 del Decreto 171 de 2001, el Ministerio tiene la atribución de expedir el acto administrativo reconociendo rutas y horarios y dejar por fuera los servicios no relacionados u omitidos por la empresa; entendiéndose éstos como abandonados. De tal suerte que al constatar la administración que la relación presentada por una empresa no es verídica por manifestación de la autoridad local, deberá proceder de acuerdo con la prueba documental expedida por la autoridad municipal”.

De otra parte a través del oficio No. MT-1300 –2 – 30146 del 17 de junio de 2004, se señaló lo siguiente: “Ahora bien, consulta usted que si en el periodo comprendido entre el 5 de diciembre de 2000 y el 5 de febrero de 2001, ni antes de ese periodo una empresa no venía sirviendo algunas rutas autorizadas en zonas de operación y por lo tanto no tiene relación de horarios para registrar, se deben tener como abandonados o no servidas las rutas autorizadas en zonas de operación y como consecuencia de ello se deberá indicar en el acto administrativo que decide el reconocimiento”.



Libertad y Orden

Ministerio de Transporte
República de Colombia

Para efectos de absolver la inquietud planteada vale la pena traer a colación la parte final del artículo 46 del Decreto 171 de 2001 que señala: “...**verificado lo anterior, el Ministerio de Transporte expedirá el acto administrativo reconociendo estas rutas y horarios, entendiéndose como no servidos o abandonados aquellos servicios no relacionados u omitidos por las empresas**”, disposición que claramente nos indica que en el acto de reconocimiento de rutas y horarios solamente se deben plasmar los servicios que efectivamente venía prestando la empresa durante los 3 meses anteriores a la publicación del Decreto 171 de 2001, esto es, entre el 5 de noviembre de 2000 y al 5 de febrero de 2001, de tal suerte que las rutas y horarios de las zonas de operación, que no se hayan demostrado como servidas en dicho lapso de tiempo a través de las pruebas indicadas en el mencionado memorando, con la aclaración que en aquellos municipios donde existía terminal pero que no se encontraba habilitado por la época de los hechos, es de recibo tener en cuenta la información suministrada por este, por lo tanto, el acto administrativo que profiera el Ministerio de Transporte reconociendo las rutas y los horarios de las zonas de operación conforme al precitado artículo deberá excluir o suprimir las no servidas durante el mencionado periodo, situación que deberá ser clara en la resolución correspondiente y por consiguiente deberá derogarse de manera expresa el acto que autorizó las zonas de operación”.

Ahora bien, con respecto a sus nuevos interrogantes le informo:

1. Las empresas de Transporte solamente pueden hacer uso del artículo 46 del Decreto 171 de 2001, una sola vez. La Dirección Territorial deberá expedir la resolución que reconoce las rutas y los horarios que debe servir la sociedad transportadora a partir de ese momento.
2. Las empresas de transporte se encuentran en libertad de acogerse o no al citado artículo 46 del Decreto 171 de 2001, lo cual no significa que la citada norma sea transitoria, toda vez que no se estableció un término perentorio para hacer la solicitud de reconocimiento de rutas y horarios.
3. La Dirección Territorial debe expedir la resolución que reconoce rutas y horarios, entendiéndose como no servidos o abandonados aquellos servicios no relacionados u omitidos por las empresas, lo anterior nos indica que en el acto de reconocimiento de rutas y horarios solamente se deben plasmar los servicios que efectivamente venía prestando la empresa durante los 3 meses anteriores a la publicación del Decreto 171 de 2001, por lo tanto, la capacidad transportadora asignada debe utilizarse para prestar los servicios legalizados al amparo del



precitado decreto, precisando que el artículo 46 no faculta a la administración para modificar la capacidad transportadora .

4. Las empresas deberán redistribuir su capacidad transportadora de acuerdo con los servicios autorizados legalmente, esto es permitir que los vehículos presten el servicio en las rutas y horarios que el Ministerio de Transporte le autorizó a través del respectivo acto administrativo que se profirió cuando se solicitó las zonas de operación de conformidad con el artículo 46 del Decreto 171 de 2001.

5. De acuerdo con los artículos 50 y 51 del Decreto 171 de 2001, referentes a la racionalización y unificación automática del parque automotor de la empresa, es importante tener en cuenta para efectos de absolver este interrogante relacionado con la viabilidad de cambiar camperos por automóviles o camionetas a las empresas que están prestándole servicio en zonas de operación, que la capacidad transportadora fue asignada antes de la vigencia del Decreto 171 de 2001 y si existe acto administrativo que determinó el tipo de vehículo campero deberá modificarse esta clase de vehículo por la del grupo A y una vez unificada la capacidad transportadora, la sociedad transportadora tendrá la posibilidad de cambiar dentro del mismo grupo los diferentes tipos de vehículos que conforman el grupo A; en este caso hay equivalencia de 1 por 1 por encontrarse los vehículos dentro del mismo grupo.

Cordialmente,

ANTONIO JOSÉ SERRANO MARTÍNEZ