



MEMORANDO

20101340082533



Fecha: 18-05-2010

PARA DR. JORGE CARRILLO TOBOS
Director de Transporte y Tránsito

DE JEFE OFICINA ASESORA JURÍDICA (E)

ASUNTO: Transporte. Reposición vehículos de servicio público automotor especial. Decreto 174 de 2001.

Con toda atención y en respuesta a su memorando 20104000065683, a través del cual y con fundamento en el artículo 6° de la Ley 105 de 1993, se establece la vida útil máxima de los vehículos de servicio público de pasajeros y/o mixto, solicita concepto en relación con la reposición de los vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor especial. Al respecto y de conformidad con lo preceptuado en el artículo 25 del Código Contencioso Administrativo, le informo lo siguiente

El artículo 6° de la Ley 105 de 1993, expresamente consagra lo siguiente:

"ARTICULO 6o. Reposición del parque Automotor del Servicio Público de Pasajeros y/o Mixto. La vida útil máxima de los vehículos terrestres de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto será de veinte (20) años. El Ministerio de Transporte exigirá la reposición del parque automotor, garantizando que se sustituyan por nuevos los vehículos que hayan cumplido su ciclo de vida útil. (Negrillas fuera del texto).

Las autoridades competentes del orden metropolitano, distrital y municipal, podrán incentivar la reposición de los vehículos, mediante el establecimiento de los niveles de servicio diferentes al corriente, que serán prestados con vehículos provenientes de la reposición. Así mismo podrán suspender transitoriamente el ingreso de vehículos nuevos al servicio público de transporte de pasajeros, de acuerdo con las necesidades de su localidad, supeditando la entrada de un vehículo nuevo al retiro del servicio público de uno que deba ser transformado o haya cumplido el máximo de su vida útil. Para la fijación de tarifas calcularán los costos del transporte metropolitano y/o urbano incluyendo el rubro de "recuperación de capital", de acuerdo con los parámetros que establezca el Ministerio de Transporte.

(...)

PARAGRAFO 3. El Ministerio de Transporte establecerá los plazos y condiciones para reponer los vehículos de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto con radio de acción distinto al urbano. Y

40



MEMORANDO

20101340082533



conjuntamente con las autoridades competentes de cada sector señalará las condiciones de operatividad de los equipos de transporte aéreo, férreo y marítimo". (Negritas fuera del texto).

Respecto al tema objeto de estudio es preciso traer a colación apartes del Fallo proferido por la Sala de lo Contencioso Administrativo – Sección Primera- del Honorable Consejo de Estado a través del fallo proferido el 22 de abril de 2010, Expediente 110010324000200400179 01, Consejera Ponente Dra. MARIA CLAUDIA ROJAS LASSO, al decidir sobre la demanda de nulidad, instaurada por el señor GABRIEL PÉREZ RAMÍREZ, contra la Resolución No. 10500 del 9 de diciembre de 2003 "Por la cual se regula el ingreso de vehículos al servicio público de transporte terrestre automotor de carga", proferida por este Ministerio, en dicha providencia se dijo lo siguiente:

*"Es evidente que tanto la demanda que dio origen a este proceso como la que dio origen al proceso 2004-00231-01 consideraron que el Ministerio de Transporte no tenía competencia para reglamentar el ingreso de vehículos al servicio público de transporte terrestre automotor **de carga** y que al hacerlo violó la reserva de ley instituida en materia de limitaciones a la libertad económica e iniciativa privada y regulación de los servicios públicos. Para sustentar estas acusaciones una y otra demanda adujeron, en lo sustancial, que las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 no facultaron al Ministerio de Transporte para reglamentar la materia de que trata la resolución acusada.*

El fallo proferido por esta Sección del Consejo de Estado que puso fin al proceso No. 2004-00231-01 negó prosperidad a las actuaciones descritas porque encontró que las leyes mencionadas sí le otorgan al Ministerio de Transporte la competencia que el actor echa de menos. Para demostrarlo expuso los siguientes argumentos:

"Sobre el particular, la Sala advierte lo siguiente:

El transporte de carga sí tiene regulación legal.

En efecto, a través de la Ley 105 de 1993 se dictan disposiciones básicas sobre el transporte; cuando su artículo 3º consagra los "PRINCIPIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO", señala que el mismo 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



MEMORANDO

20101340082533



usuarios sujeto a una contraprestación económica y se registrá por los siguientes principios.

Al referirse a la "LIBERTAD DE EMPRESA", prevé que "El **transporte de carga** será prestado por personas naturales o jurídicas debidamente autorizadas por las autoridades y el Gobierno Nacional regulará su funcionamiento. El Gobierno establecerá los lineamientos para que el transporte de carga se lleve a cabo bajo condiciones de seguridad y eficiencia. Igualmente no existirán restricciones para rutas y frecuencias, estas serán determinadas por el mercado. El Gobierno Nacional podrá establecer condiciones técnicas y de seguridad para la prestación del servicio y su control será responsabilidad de las autoridades de tránsito".

Por su parte los parágrafos segundo y tercero del artículo 6° de la Ley 105 de 1993, modificada por el artículo 2° de la Ley 276 del mismo año, disponen, en su orden: "El Ministerio de Transporte definirá, reglamentará y fijará los requisitos para la transformación de los **vehículos terrestres que vienen operando en el servicio público de pasajeros y/o mixto**, de tal forma que se les prolongue su vida útil hasta por diez (10) años y por una sola vez, a partir de la fecha en que se les realice la transformación", y "El Ministerio de Transporte establecerá los plazos y condiciones para reponer los **vehículos de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto con radio de acción distinto al urbano**" (Negrillas fuera del texto).

Si bien es cierto que esta norma no hace alusión al transporte de carga, sino al de pasajeros, de su texto claramente se infiere que es la voluntad del legislador la de que sea directamente el Ministerio de Transporte la entidad que se encargue de definir, reglamentar y fijar los requisitos para la transformación de los **vehículos terrestres que vienen operando en el servicio público de transporte; y de establecer los plazos y condiciones para reponer los vehículos de servicio público.** (Negrillas fuera del texto).

De tal manera que no puede resultar ajena a la función de dicho Ministerio hacer regulaciones como a las que se contraen los actos acusados, máxime si el Decreto 2053 de 1993 (sic), **por el cual se modifica la estructura del**



MEMORANDO

20101340082533



Ministerio de Transporte, en su artículo 2º le atribuye como facultad, entre otras, la de de (sic) formular las políticas del Gobierno Nacional en materia de transporte. (Negrillas fuera del texto).

Sobre este aspecto resulta oportuno traer a colación apartes de la sentencia C-066 de 1999, de la Corte Constitucional, que al examinar la constitucionalidad de algunas normas de la Ley 105 de 1993 preciso que (...Es claro que la actividad misma del transporte constituye un servicio público, que ha de prestarse en forma permanente, regular y continua, dada la función económica que con ella se cumple y, además, por cuanto resulta indispensable para el desarrollo de las demás actividades de los usuarios, tanto si se trata del desplazamiento de mercancías de un lugar a otro, como en el transporte de pasajeros...")

"..... VEHICULOS DE TRANSPORTE PUBLICO –Reposición.

En cuanto a los párrafos segundo y tercero del artículo 6 de la Ley 105 de 1993, modificada por el artículo 2 de la Ley 276 del mismo año, en los cuales se dispone, en su orden, que: "(...) Parágrafo 3. El Ministerio de Transporte establecerá los plazos y condiciones para reponer los vehículos de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto con radio de acción distinto al urbano", **no puede declararse por la Corte su inexequibilidad**, pues corresponde al Estado garantizar la vida y seguridad de los usuarios del transporte, ... **por lo cual las autoridades, necesariamente, deben tener la atribución legal para determinar que aquellos vehículos cuya obsolescencia no permita la prestación del servicio a los usuarios en condiciones mínimas de seguridad, eficiencia y comodidad, sean retirados del transporte público, dentro del plazo que se señale para ello...**" (Se resalta fuera del texto).

De otra parte el artículo 66 de la Ley 336 de 1996, que también se cita como sustento de los actos acusados, prevé que "Las autoridades competentes podrán regular el ingreso de vehículos por incremento al servicio público".

De tal manera que a juicio de la Sala, la materia a que se contraen los actos acusados, obedece a la formulación de



MEMORANDO

20101340082533



políticas en materia de transporte, que la ley le ha asignado al Ministerio de Transporte, dentro de las cuales obviamente tiene especial cabida la relativa al ingreso de vehículos al servicio público de transporte y reposición de los mismos.

(...)"

Los argumentos anteriores son aplicables al caso en estudio porque justifican la **competencia del Ministerio de Transporte para reglamentar el ingreso de vehículos al servicio público de transporte terrestre automotor de carga.** (Negrillas fuera del texto).

(...)"

Por todo lo anterior, se considera que el precitado artículo 6º de la Ley 105 de 1993, se refiere indistintamente al transporte colectivo de pasajeros, el cual en el sentir de esta Oficina Asesora Jurídica, abarca tanto el colectivo de pasajeros por carretera, como el mixto de radio de acción nacional y el servicio Especial que regula el Decreto 174 de 2001, toda vez que éste último se presta a un grupo **específico de personas** y por tanto, tratándose de transporte de pasajeros, se entiende comprendido el servicio especial, razón por la cual es susceptible de reglamentación en lo atinente a la reposición del parque automotor de dicha modalidad de servicio.

En estos términos damos respuesta en forma definitiva a su inquietud.

Cordialmente,



ANTONIO JOSÉ SERRANO MARTÍNEZ