



Ministerio de Transporte
República de Colombia

MT-1350-2- 33519 del 02 de agosto de 2005

Bogotá D. C.

Señor
FRANCISCO CRUZ AMAYA
Calle 40 No. 21 A – 17 Oficina 202
Bogotá D.C

ASUNTO: Fondos de Reposición.

Damos respuesta a su petición efectuada a través del oficio radicado en el Ministerio de Transporte con el No. 31464 del 20 de junio de 2005, mediante la cual solicita concepto referente a la administración y manejo de los fondos de reposición. Esta Asesoría Jurídica en cumplimiento de lo preceptuado en el Artículo 25 del Código Contencioso Administrativo se pronuncia en los siguientes términos:

ANTECEDENTES NORMATIVOS DE LOS PROGRAMAS Y LOS FONDOS DE REPOSICION.

- Inicialmente, el Decreto 1787 de 1990, en su artículo 3, señalaba que las autoridades competentes del Distrito Especial de Bogotá y de los municipios serán las encargadas de la organización, control y vigilancia de la actividad transportadora en los territorios de sus respectivas jurisdicciones. Así mismo en sus artículos 89,90,91 y 92 modificados por el Decreto 439 de 1992, se consagraba la obligatoriedad por parte de las empresas de transporte público colectivo municipal de pasajeros y/o mixto, de presentar a las autoridades de transporte municipal competente los **programas de reposición**, para ser evaluados técnicamente y ser propuestas a las entidades del Estado, que tienen que ver con el sector para que

los impulsara y estimulara, así mismo señalaba que la reglamentación del **fondo de reposición** sería efectuada por cada empresa y aprobada por la autoridad municipal competente.

- La Ley 105 de 1993, artículo 7º, concordante con lo previsto en el Decreto 1787 de 1990, estableció la obligatoriedad por parte de las empresas de ofrecer a los propietarios de vehículos **programas de reposición** y establecer y reglamentar **fondos** que garanticen la reposición gradual del parque automotor y en sus párrafos 1 y 2 señaló que el Ministerio de Transporte en asocio con las autoridades territoriales competentes vigilará los programas de reposición, siendo delito de abuso de confianza, la utilización de los recursos de reposición para fines no previstos en la ley citada.
- La Ley 336 de 1996, en su artículo 59 derogado por la Ley 668 de 2001 previó: "Toda empresa operadora del servicio público de transporte deberá contar **con programas de reposición** en todas las modalidades que contemplen condiciones administrativas, técnicas y financieras que permitan el democrático acceso a los mismos".
- El Decreto 1558 de 1998, señaló en su artículo 5º entre otras funciones al Ministerio de Transporte, la de recomendar a las autoridades competentes **los programas de reposición** y en el artículo 15 ibídem, señala que las empresas de transporte, deben acreditar entre otros requisitos los programas de reposición con que contará, precisando las condiciones administrativas, técnicas y financieras que permitan el democrático acceso a los mismos.

Nótese como desde entonces, en las disposiciones mencionadas, se establece una aparente distinción entre los "Programas de Reposición" y los "Fondos de Reposición" propiamente dichos, distinción que resultará de vital importancia para entender las competencias actuales de las diversas entidades nacionales y territoriales, alrededor del tema, como se verá más adelante.

ANALISIS, CONCEPTUALIZACION Y CONCLUSIONES

Una apreciación contextual y metodológica de las disposiciones antes señaladas, teniendo como parámetro también el marco constitucional y legal citado en torno a la naturaleza jurídica y competencias de las diversas entidades del orden nacional, así como la debida coordinación que debe existir entre estas para el cumplimiento de los fines estatales y entre las autoridades nacionales y los entes locales para el cabal desarrollo del principio de descentralización de funciones y servicios, permite a este despacho conceptuar lo siguiente:

1. Resulta básico reiterar la distinción que se debe tener en cuenta entre los "Programas de reposición" y los "Fondos de Reposición", en aras a concretar acertadamente las funciones actuales de inspección, vigilancia y/o control, que sobre unos y otros, tienen las diversas entidades públicas.

2. Hecha esta observación, consideramos que hasta la expedición de la ley 688 de agosto 23 de 2001 que crea el "Fondo Nacional de Reposición y Renovación del Parque Automotor de Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros", resulta incuestionable que las autoridades del orden territorial, precisamente descritas en los decretos 170s de 2001 (alcaldes metropolitanos, distritales y/o municipales, o autoridades a las que se les haya delegado la función), ejercen la inspección, vigilancia y control del cumplimiento de la prestación del servicio, que incluye las prescripciones relativas a los programas de reposición empresariales (y de los fondos creados para tal efecto), sobre las empresas de carácter colectivo de pasajeros y/o mixto, con radio de acción metropolitano y/o urbano en el territorio nacional.

En todo caso, la Supertransporte tiene sí la facultad de verificar que tales autoridades locales promuevan o cumplan con las funciones asignadas, ello dentro de las atribuciones generales de vigilancia respecto de las entidades del sistema nacional de transporte y en su condición de máxima autoridad de control nacional, pero se reitera la potestad directa de inspección y vigilancia sobre las empresas de transporte del radio de acción referido y todos los aspectos del servicio, la tienen las autoridades locales ya descritas.

Sin embargo, consideramos que con la expedición de la Ley 688 de 2001, se introdujo un cambio sustancial en la materia, cuando se observa que el artículo 19º otorgó las facultades de vigilancia y control, así como la potestad sancionatoria, conjuntamente al Ministerio de Transporte y a la Superintendencia Bancaria.

Así las cosas, los fondos de reposición a los que hemos hecho alusión son creados, establecidos o reglamentados por las empresas de carácter colectivo de pasajeros o mixto y la utilización de los recursos para fines no previstos en las normas legales, será delito de abuso de confianza y de él será responsable el administrador de los recursos, de conformidad con lo previsto en el artículo 7º de la Ley 105 de 1993.

Si los fondos empresariales fueron creados en vigencia del Decreto 1787 de 1990, específicamente por el Decreto 439 de 1992, su artículo 8º preceptúa que las empresas de transporte público deberán establecer en sus reglamentos o estatutos, las sanciones para los propietarios de los vehículos que no se acojan a los programas de reposición, así mismo el artículo 9º de la citada disposición establece que la reglamentación del fondo de reposición será efectuada por cada empresa y aprobada por la autoridad municipal competente y cada vez que se fijen tarifas, las autoridades establecerán el porcentaje del producido bruto mensual que corresponda al rubro de recuperación de capital que deben consignar mensualmente los propietarios.

Si se trata del fondo nacional de reposición la Ley 688 de 2001, es clara en estos temas en sus artículos 12, 13, 14 y 15 relacionado con el manejo tarifario y las obligaciones de los propietarios de efectuar los aportes al fondo. Así mismo el artículo 16 establece en cabeza de la empresa la obligación de recolectar los aportes y consignarlos.

La Ley 105 de 1993, señala que la vida útil máxima de los vehículos terrestres de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto será de 20 años.

El Decreto 2659 de 1998, reglamenta la reposición de los vehículos de servicio público de transporte colectivo de pasajeros y/o mixto del radio de acción Metropolitano, Distrital y/o Municipal.

De otro lado, es facultad del Ministerio de Transporte reglamentar la desintegración física de los vehículos que han alcanzado el término de vida útil fijado por la ley, de acuerdo con el artículo 21º de la Ley 688 de 2001, pero como quiera que no se ha expedido, nos permite dar aplicación al parágrafo del artículo 1º del Decreto 2659 de 1998, el cual preceptúa lo siguiente:

“PARÁGRAFO. El proceso de desintegración física total a que se refiere el presente artículo será reglamentado por la autoridad local competente”.

Con fundamento en la precitada disposición considera este Despacho que el proceso de desintegración física de los vehículos de servicio de transporte colectivo se debe efectuar con base en reglamentación que hubiese expedido la autoridad territorial competente.

La Ley 688 de 2001 en el artículo 2º define la Renovación y Reposición en el siguiente sentido:

Renovación: Consiste en la venta de un vehículo de transporte público para adquirir un vehículo de un modelo posterior, dentro de la vida útil determinada por ley.

Reposición: Consiste en sustituir un vehículo que ha alcanzado el término de su vida útil por otro nuevo o de menor edad, dentro de la vida útil determinada por ley.

Conforme a las disposiciones enunciadas, damos respuesta a los interrogantes planteados así:

1.- La Asamblea de propietarios de cada empresa de servicio público de pasajeros debe tomar las medidas que los estatutos le señalen, en tratándose de los fondos empresariales que fueron creados a la luz de los Decretos 1787 de 1990 y las normas posteriores, toda vez que

dichos fondos como se indicó anteriormente eran creados pro las empresas de transporte y los propietarios de los equipos y eran autorizados por la autoridad de transporte local. Respecto del fondo nacional de reposición de que trata la Ley 688 de 2001, el denominado rubro de recuperación de capita, está sujeto a ser reglamentado por el Ministerio de Transporte y mientras ello ocurra no se podría tomar ninguna decisión respecto del mismo.

2.- La Ley 688 de 2001, le permite al propietario de un vehículo dos opciones: la reposición, que es sustituir un vehículo que ha alcanzado su vida útil por otro nuevo o de menor edad y la renovación, que es la venta de un vehículo de transporte público para adquirir un vehículo de un modelo posterior, siempre y cuando se encuentre dentro de la vida útil. Por lo tanto, usted puede optar por la renovación tal como lo prevé la citada ley.

3.- El proceso de desintegración física total procede cuando el vehículo ha cumplido su vida útil, esto es los 20 años, razón por la cual usted puede afiliar el vehículo a otra empresa que no ha alcanzado el término de vida útil, siempre y cuando tenga capacidad transportadora puede ingresar uno por reposición.

Atentamente,

LEONARDO ÁLVAREZ CASALLAS

Jefe de Oficina Asesora de Jurídica

Proyectó:	Dora Inés Gil La Rotta	
Revisó:	Jaime Humberto Ramírez Bonilla	
Fecha de elaboración:	14/07/05	Fecha de impresión
Número de radicado que responde:	R.M. 31464	Francisco Cruz Amaya - Fondos de Reoosición.
Tipo de respuesta	Total (X)	Parcial