



**Ministerio de Transporte**  
República de Colombia

**MT-1350-2 – 15078 del 03 de abril de 2006**

Bogotá D. C.

Señor

**CARLOS ALBERTO SUÁREZ ÁLVAREZ**

Calle 32 Sur No. 43 B – 17

Envigado - Antioquia

**ASUNTO:** Transporte - Fondos de Reposición para el Servicio Especial.

Damos respuesta a su petición efectuada a través del oficio radicado con el No. 14510 del 16 de marzo de 2006, relacionado con la obligatoriedad de los Fondos de Reposición para el Servicio Especial. 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 REPOSICIÓN.**

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 empresa 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 parágrafos 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 Resolución No. 0191999 de 1993 “Por la cual se fijan tarifas del servicio público intermunicipal de pasajeros por carretera”, consignó en su artículo 4º la autorización para el cobro del 0.5 adicional a las tarifas determinadas en el artículo 1º de la citada resolución, con destino al fondo de reposición de equipos, artículo aclarado por la resolución No. 159 de 1994.

La Resolución No. 709 de 1994, estableció el manejo de los recursos destinados a la reposición del parque automotor y dispuso que los valores recaudados no podrían ser utilizados sin que el Ministerio de Transporte hubiera establecido los plazos y condiciones para la reposición del parque automotor, de acuerdo con lo previsto en el párrafo 3 del artículo 6 de la Ley 105 de 1993.

Posteriormente, se emitió la resolución número 000364 de 2000 “Por la cual se reglamenta el uso de los recursos recaudados por las empresas de Transporte Intermunicipal de Pasajeros por Carretera con destino a la reposición de equipo automotor”, en ella se determina que los recursos ahorrados corresponden al vehículo aportante y por lo tanto, cualquier hecho o negocio que afecte la propiedad del automotor deberá incluir los dineros que figuren en la cuenta correspondiente.

La Ley 336 de 1996, en su artículo 59 derogado por la Ley 688 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”.

Ahora bien con relación a los fondos de reposición de servicio especial es importante tener en cuenta que el artículo 6º de 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 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.

Lo anterior para significar que el servicio especial no estaría cobijado con el término de vida útil previsto en la citada norma.

El artículo 7º de la misma ley contempla que las empresas de carácter colectivo de pasajeros y/o mixto, y las organizaciones de carácter cooperativo y solidario de la industria del transporte, están obligadas a ofrecerle a los propietarios de vehículos, programas periódicos de reposición y a establecer y reglamentar fondos que garanticen la reposición gradual del parque automotor, establecido en el artículo 6º, razón de más para afirmar que el servicio especial no está cobijado con los fondos de reposición previstos en la ley.

Situación diferente es la prevista en el artículo 13 del Decreto 174 de 2001, que establece los requisitos para obtener la habilitación y la autorización para la prestación del servicio en la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor especial entre los cuales tenemos la certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia del programa de reposición del parque automotor, con que contará la empresa.

Conforme a lo anterior este despacho considera que las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor especial no están obligadas a constituir fondos de reposición de que trata la Ley 105 de 1993.

Así las cosas de acuerdo con lo previsto en el decreto 174 de 2001, el servicio público de transporte terrestre automotor especial, si deben crear programas de reposición, entendido como el mecanismo para poder mejorar el parque automotor, pero no están obligados a crear o establecer fondos de reposición.

Atentamente,

**LEONARDO ÁLVAREZ CASALLAS**

Jefe de Oficina Asesora de Jurídica