



Libertad y Orden

Ministerio de Transporte
República de Colombia

MT-1350-2 – 55453 del 02 de noviembre de 2006

Bogotá, D.C.

Doctor

ALFONSO GONZÁLEZ RODRÍGUEZ

Subsecretario Operativo

SECRETARIA DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO

Carrera 28 A No. 17 A – 20

BOGOTÁ D. C

Asunto: Transporte
Resoluciones reposición de vehículos

En atención MT 61031 del 25 de octubre de 2006, mediante el cual eleva consulta relacionada con unos actos administrativos sobre reposición de vehículos en la ciudad de Bogotá, y de acuerdo con lo señalado en el artículo 25 del Código Contencioso Administrativo, le manifestamos lo siguiente:

El Decreto No. 170 de 2001 (febrero 5 de 2001), “*Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros*”, consagra en el artículo “10. AUTORIDADES DE TRANSPORTE.- Son autoridades de transporte competentes las siguientes:

- **En la Jurisdicción Nacional:** El Ministerio de Transporte.
- **En la Jurisdicción Distrital y Municipal:** Los Alcaldes Municipales y/o distritales o en los que estos deleguen tal atribución.

- **En la Jurisdicción del Área Metropolitana constituida de conformidad con la ley:** La autoridad única de transporte metropolitano o los alcaldes respectivos en forma conjunta, coordinada y concertada.

No se podrá prestar el servicio de transporte público de esta modalidad en un radio de acción diferente al autorizado.

Las autoridades de transporte metropolitanas, municipales y/o distritales, no podrán autorizar servicios de transporte por fuera del territorio de su jurisdicción, so pena de incurrir en causal de mala conducta

Artículo 11.- CONTROL Y VIGILANCIA. La inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio estará a cargo de los alcaldes metropolitanos, distritales y/o municipales según el caso, o de las autoridades a las que se les haya encomendado la función”.

La Ley 105 de 1993, artículo 7º, 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.

El Fondo Nacional de Reposición y Renovación del Parque Automotor de Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros, creado con la Ley 688 de 2001, es para atender los requerimientos de la reposición o renovación del parque automotor de los vehículos de transporte colectivo terrestre de pasajeros con radio de acción metropolitano y/o urbano en el territorio nacional.

La citada Ley establece en el artículo 2º que el fondo será manejado por una fiducia administración, o un mecanismo bancario similar, en una entidad bancaria vigilada por la Superintendencia Bancaria.

De otra parte el artículo 5 de la citada Ley señala que el propietario del vehículo podrá utilizar los recursos del fondo de reposición para reponer,

renovar, transformar su automotor, agrega la disposición que los recursos del fondo solo podrán ser utilizados por los propietarios de los vehículos que aporten a dicho fondo.

El artículo 8 de la Ley 688 de 2001, establece que la cuenta de cada vehículo sólo podrá ser retirada del fondo para efectuar el proceso de reposición, en esto caso se le entregará al propietario los recursos de los que disponga en su cuenta individual, luego de que efectúe el proceso de desintegración física del vehículo.

El Decreto No. 2659 del 29 de diciembre de 1998 “Por el cual se reglamenta la reposición de los vehículos de servicio público de transporte colectivo de pasajeros y/o mixto del radio del radio de acción Metropolitano, Distrital y/o Municipal”, señaló en el parágrafo del artículo 1: “El proceso de desintegración física total a que se refiere el presente artículo será reglamentado por la autoridad competente”.

Con lo anterior queremos significar que en el caso objeto de estudio la Secretaria de Tránsito y Transporte de Bogotá esta facultada para reglamentar lo concerniente a la desintegración de los vehículos que operan en el radio de acción municipal.

De otra parte, la Corte Constitucional mediante sentencia T-026 del 26 de enero de 2006 concluyó entre otros aspectos lo siguiente:

“En primer lugar, para esta Sala de Revisión como se dijo, de conformidad con el objeto de estas acciones de tutela, no existe la menor duda sobre la improcedencia de las mismas, dado que se trata de una discusión que debe ser resuelta por el juez competente y no por el juez constitucional, pues, la inconformidad de las empresas demandantes con el contenido de diversos actos administrativos proferidos por la administración municipal sobre los cupos mínimos y máximos de vehículos de servicio público, corresponde a una clara discusión legal que no involucra derechos constitucionales.

En estos eventos, es suficientemente sabido que si una persona natural o jurídica no está conforme con los actos administrativos dictados por la Administración, puede acudir a la jurisdicción competente, en donde, además, puede solicitar la suspensión provisional del acto. Es decir, el

supuesto afectado con un acto administrativo tiene a su alcance otro medio de defensa judicial, lo que hace la acción de tutela improcedente, salvo que esté probado que hay un perjuicio irremediable y que se demuestre que ese otro medio de defensa judicial no es suficiente para impedir que tal hecho ocurra.

En los casos objeto de estas acciones sólo existen las afirmaciones de las empresas demandantes en el sentido de que están ante un perjuicio irremediable, aspecto en el que no se detendrá la Corte a examinar en esta providencia, ya que tampoco se vislumbra tal circunstancia ni de los hechos y ni de las pruebas que obran en el expediente.

Entonces, en relación con las presentes tutelas no se requieren profundas explicaciones para concluir que deben denegarse y manifestar que se comparten las consideraciones consignadas por los jueces de primera instancia que la denegaron por ser improcedentes.

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...”

“En consecuencia, La Secretaría de Tránsito y Transporte de Cali 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”.

Visto lo anterior, no hay que perder de vista que las autoridades locales son autónomas para adoptar las decisiones de transporte y tránsito dentro de la respectiva jurisdicción, sin embargo, si las disposiciones no se ajustan a derecho deben ser demandadas ante la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo.

No obstante lo anterior, en el caso puntual la autoridad Distrital es competente para reglamentar el proceso de desintegración física de los vehículos de servicio público individual (taxi amarillo) como en efecto lo hizo, toda vez que la Ley 688 de 2001, aplica sólo para el servicio público colectivo de pasajeros con radio de acción metropolitano y/o urbano en el territorio nacional, adicionalmente porque las autoridades locales son las competentes para autorizar la prestación del servicio en taxis y son quienes cancelan la licencia de tránsito.

Cordialmente,

LEONARDO ÁLVAREZ CASALLAS
Jefe Oficina Asesora de Jurídica