

Sentencia C-707/01

SENTENCIA EN OBJECION PRESIDENCIAL-Exclusión de disposiciones/FONDO DE REPOSICION Y RENOVACION DEL PARQUE AUTOMOTOR-Exclusión de disposiciones

DEMANDA DE INCONSTITUCIONALIDAD EN OBJECION PRESIDENCIAL-Procedencia una vez sancionado el proyecto de ley

Referencia: expediente OP-041

Objeciones presidenciales al proyecto de ley No. 016/99 Senado y 006/98 Cámara “Por medio de la cual se crea el Fondo Nacional para la Reposición del parque automotor del servicio público de transporte terrestre y se dictan otras disposiciones”

Magistrado Ponente:

Dr. JAIME ARAUJO RENTERIA

Bogotá, D.C., cinco (5) de julio de dos mil uno (2001).

La Sala Plena de la Corte Constitucional, en ejercicio de sus atribuciones constitucionales, en especial la contemplada en los artículos 167 y 241-8 de la Constitución, profiere la siguiente

S E N T E N C I A

I. ANTECEDENTES

1. Mediante oficio recibido en este despacho el 15 de junio de 2001, el Presidente del Senado de la República remitió a esta corporación, el expediente legislativo relacionado con el proyecto de ley 006/98 Cámara y 016/99 Senado “Por medio de la cual se crea el Fondo Nacional para la Reposición del parque automotor del servicio público de transporte terrestre y se dictan otras disposiciones”, para los efectos relacionados con el cumplimiento de la sentencia C-090/2001, proferida por esta corporación el 31 de enero del presente año.

2. La Corte Constitucional en la sentencia antes citada resolvió las objeciones presentadas por el Presidente de la República contra el mencionado proyecto de ley, algunas de las cuales

encontró fundadas, procediendo a declarar exequibles unas disposiciones e inexecutable otras.

Las declaradas inexecutable fueron las siguientes:

- a. El artículo 3 en su totalidad;
- b. El aparte del artículo 4 que dice: "... de conformidad con el reglamento que expida el Ministerio de Transporte...";
- c. Los apartes del artículo 6 que dicen: "... y estarán exentos del impuesto de renta y complementarios" , y "...dentro del reglamento establecido por el Ministerio de Transporte....";

Las razones que expuso la Corte para retirar del ordenamiento positivo tales disposiciones fueron las que se resumen a continuación:

- Reiterando la jurisprudencia contenida en la sentencia C-066/99, señaló la Corte que la facultad de reglamentación en materia de transporte, salvo los aspectos de carácter eminentemente técnico u operativo es una función privativa y exclusiva del Presidente de la República y, por consiguiente, no podía ser atribuida al Ministerio de Transporte ni a ningún otro organismo del Estado como se hizo en las normas objetadas. Igualmente, consideró que es inconstitucional fijar un plazo o término para que el Presidente pueda ejercer la potestad reglamentaria. Con fundamento en estas razones declaró inexecutable los apartes normativos antes transcritos de los artículos 4 y 6, y el 25 en su totalidad del proyecto de ley materia de objeciones, por violar el artículo 189-11 del Estatuto Superior.
- Respecto de la exención del impuesto de renta y complementarios consagrada en el artículo 6 del proyecto expresó la Corte que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 154 de la Constitución, las leyes que decreten exenciones de impuestos deben ser de iniciativa gubernamental y requieren de la participación directa del Ministro de Hacienda y Crédito Público, como se establece en el artículo 40 de la ley orgánica del Presupuesto. Dado que en el presente caso estas exigencias no se cumplieron, se procedió a declarar inexecutable la expresión "...y estarán exentos del impuesto de renta y complementarios".
- El artículo 3 del proyecto de ley fue declarado inexecutable por que los asuntos que el

Ministerio de Transporte debía reglamentar habían sido regulados en una ley orgánica y, en consecuencia, una norma de inferior categoría como lo es el reglamento, no podía modificar tal ordenamiento.

Corresponde ahora a la Corte determinar si el Congreso de la República dio estricto cumplimiento a la sentencia 090/2001.

II. CONSIDERACIONES Y FUNDAMENTOS

1. Competencia

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 167 de la Constitución, corresponde a esta corporación dictar la sentencia definitiva en el presente proceso.

2. Trámite en el Congreso

Con fundamento en el artículo 167 de la Constitución, la Corte Constitucional remitió a la Cámara de Representantes, corporación en la que se originó el proyecto de ley parcialmente declarado inexecutable, copia de la sentencia C-090 de 2001, para los fines pertinentes.

Recibido en dicha corporación el expediente y la sentencia, la Cámara de Representantes comunicó la decisión adoptada por esta Corte a los Ministros de Transporte y de Hacienda y Crédito Público, enviándoles copia de los documentos correspondientes.

Cumplido lo anterior, el Presidente de la Cámara procedió a designar una Comisión integrada por los representantes María Isabel Mejía Marulanda y Ernesto Mesa Arango, para adecuar el proyecto a lo ordenado por la Corte en el fallo citado.

Dichos representantes presentaron un nuevo proyecto de ley, en el que se suprimen las disposiciones declaradas inexecutables por la Corte, el cual fue sometido a consideración de la Cámara, siendo aprobado en la sesión Plenaria del día 3 de abril del presente año, por la unanimidad de los miembros de esa corporación (150), según la certificación expedida por el Secretario General de esa corporación, que obra en el expediente.

Luego pasó el expediente al Senado de la República quien designó a los Senadores Mauricio Jaramillo Martínez y Juan Fernando Cristo Bustos, para los mismos efectos, quienes

presentaron su informe señalando que el nuevo proyecto de ley se adecuaba a la sentencia C-090/01, pues se habían excluido las disposiciones declaradas inexecutable.

La Plenaria del Senado de la República en sesión llevada a cabo el 13 de junio del presente año, aprobó por unanimidad de los miembros de esa corporación el proyecto respectivo, como aparece en la certificación expedida por el Presidente de esa cámara legislativa que obra en el expediente.

Igualmente, aparece en el expediente la intervención del Ministro de Hacienda y Crédito Público, para los efectos contenidos en el artículo 167 de la Constitución, en la que solicita al Congreso de la República suprimir del proyecto de ley los textos que la Corte declaró inexecutable.

3. Cumplimiento de la sentencia C-090/2001

Ante la declaración de inexecutable por parte de la Corte Constitucional de los artículos 3 y 25 y algunos apartes de los artículos 4 y 6 del proyecto de ley, la labor que tenía que cumplir el Congreso de la República se limitaba simplemente, a excluir tales disposiciones del texto del proyecto de ley, pues como se podrá observar en la transcripción que se hará a continuación, en nada se afectaba la redacción ni el contenido normativo de los artículos respectivos. Lo único que varió fue la numeración de algunos artículos como consecuencia de la exclusión de los artículos 3 y 25 del proyecto de ley objetado.

Para mayor ilustración, se transcribirá en la primera columna el texto del proyecto de ley objetado por el Presidente de la República, subrayando los apartes que fueron declarados inexecutable por esta corporación, y en la segunda columna el texto del proyecto de ley corregido por el Congreso.

“POR MEDIO DE LA CUAL SE CREA EL FONDO NACIONAL PARA LA REPOSICION DEL PARQUE AUTOMOTOR DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EL CONGRESO DE COLOMBIA

D E C R E T A:

CAPITUTLO I

ARTICULO 1. Creación. Créase un fondo nacional con personería jurídica, denominado “Fondo de Reposición y Renovación del Parque Automotor de Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajero”, para atender los requerimientos de la reposición y renovación del parque automotor de los vehículos de transporte público colectivo terrestre de pasajeros con radio de acción metropolitano y/o urbano en el territorio nacional.

PARAGRAFO. El fondo estará conformado por los aportes, que a través de las empresas de transporte o en forma individual, haga cada uno de los propietarios de los vehículos de transporte público colectivo terrestre de pasajeros con radio de acción metropolitana y/o urbana.

ARTICULO 2º. Renovación y reposición. La 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.

La reposición consiste en sustituir un vehículo que ha alcanzado el termino de su vida útil por otro nuevo o de menor edad, dentro de la vida útil determinada por ley.

PARAGRAFO. El proceso de renovación y reposición del parque automotor en ningún caso implica un incremento de la capacidad transportadora de la empresa.

ARTICULO 3. Vehículo objeto de reposición. El Ministerio de Transporte definirá las características y modelos de los vehículos de servicio público colectivo de pasajeros de radio metropolitano y/o urbano, que deberán ser objeto de reposición y las fechas límites en que deba surtirse dicha reposición.

ARTICULO 4. Administración. El Fondo será manejado mediante una fiducia administración, o un mecanismo bancario similar, en una entidad bancaria vigilada por la Superintendencia Bancaria, de conformidad con el reglamento que expida el Ministerio de Transporte.

Junta Administrativa. Estará conformada por cinco (5) integrantes designados de la siguiente manera:

1. Un (1) representante del Ministerio de Transporte.
2. Cuatro (4) representantes elegidos por los aportantes al Fondo.

Serán funciones de la junta directiva:

1. Trazar las orientaciones políticas generales del Fondo.
2. Aprobar los convenios de administración del Fondo.

ARTICULO 5. Composición. El recurso del fondo será proveniente del rubro de la tarifa denominado “Recuperación de Capital”, y de los aportes voluntarios que podrá hacer le propietario del vehículo de servicio público colectivo de pasajeros de radio de acción metropolitano y/o urbano.

CAPITULO II

FUNCIONAMIENTO DEL FONDO

ARTICULO 6. Cuenta. Todo vehículo tendrá una cuenta en el Fondo, cuyos recursos podrán ser utilizados por el propietario del vehículo para reponer, renovar o transformar dentro del reglamento establecido por el Ministerio de Transporte. Los recursos del Fondo estarán a disposición de todos los aportantes para efectos del crédito. Estos recursos no podrán ser embargados bajo ninguna circunstancia y estarán exentos del impuesto de renta y complementarios.

ARTICULO 7. Beneficiarios. Los recursos del Fondo sólo podrán ser utilizados por los propietarios de los vehículos que aporten a dicho fondo.

ARTICULO 8. Tradición. La tradición del vehículo conllevará la tradición de la cuenta del vehículo en el Fondo respectivo. En consecuencia cualquier hecho o negocio que afecte la propiedad del vehículo deberá incluir los dineros que figuren en la cuenta del automotor.

ARTICULO 9. Retiros. La cuenta de cada vehículo solo podrá ser retirada del Fondo para efectuar el proceso de reposición. En este caso se le entregara al propietario los recursos de los que disponga en su cuenta individual, luego de que efectúe el proceso de desintegración física que será reglamentado y controlado por las autoridades competentes.

CAPITULO III

CREDITOS

ARTICULO 10. Préstamos. Los propietarios de vehículos que aporten al Fondo podrán acceder de a estos recursos por medio de prestamos individuales, los cuales serán otorgados por la entidad financiera que lo administre, según los lineamientos previstos en el reglamento establecido por el Ministerio de Transporte, en un plazo improrrogable de seis (6) meses, contados a partir de la sanción de la presente ley.

ARTICULO 11. Tasa de Remuneración. Para garantizar el acceso al crédito, a una baja tasa de colocación que estimule la renovación y reposición, el Fondo reconocerá una tasa moderada de captación por los aportes de los propietarios de los vehículos de transporte público colectivo de pasajeros de radio de acción metropolitano y/o urbano.

Esta tasa de captación tendrá como parámetro el Índice de Precios al Consumidor establecido por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE, o la entidad que haga sus veces, y la tasa de colocación será máximo cinco (5) puntos por encima de la misma, según lo establezca la junta directiva del Fondo.

ARTICULO 12. Compra del Vehículo a Reponer. La tasa de colocación de los prestamos que haga el Fondo a los propietarios de vehículos será concertada mensualmente entre el Ministerio de Transporte y la entidad financiera encargada de su administración.

Un porcentaje de los intereses pagados por los usuarios del crédito otorgado por el Fondo,

fijado por el Ministerio de Transporte, se destinará exclusivamente a generar los recursos que permitan la adquisición de los vehículos objeto de reposición. Dicha medida solo beneficiará a aquellos propietarios de los vehículos que hayan aportado al Fondo por un término mínimo de tres (3) años.

CAPITULO IV

MANEJO TARIFARIO

ARTICULO 13. Tarifas. A partir de la expedición de la presente ley, la tarifa de los vehículos de servicio público de pasajeros colectivo y/o mixto tendrá un componente de recuperación de capital el cual se destinará única y exclusivamente a la renovación y reposición del parque automotor. El Ministerio de Transporte reglamentará lo referente al porcentaje de este componente de recuperación de capital, así como el procedimiento para su determinación.

ARTICULO 14. Autoridades Municipales y Distritales. Los alcaldes, o las autoridades municipales en quienes estos deleguen la coordinación del transporte terrestre de pasajeros, tienen la obligación de incluir dentro de las tarifas que se cobraran a los usuarios en los diferentes niveles de servicio un porcentaje destinado a la reposición y renovación de los vehículos, el cual se calculara de acuerdo con el procedimiento y porcentajes establecidos por el Ministerio de Transporte. El incumplimiento de esta obligación será causal de mala conducta.

ARTICULO 15. Control. El Ministerio de Transporte solicitará informes sobre las medidas adoptadas por las respectivas autoridades municipales y/o distritales e informará de su incumplimiento a la Procuraduría General de la Nación para que esta adopte las medidas disciplinarias correspondientes.

CAPITULO V

OBLIGACIONES DE LOS PROPIETARIOS

ARTICULO 16. Aporte al Fondo. Los propietarios de los vehículos de servicio público de transporte colectivo de pasajeros de radio de acción metropolitano y/o urbano están obligados a entregar diariamente ya sea a la empresa a la que tengan afiliado el vehículo o en forma individual directamente al Fondo de reposición y en este evento deberá presentar diariamente su recibo de consignación, el porcentaje del producido diario correspondiente a la recuperación de capital del día anterior. Su incumplimiento dará lugar a la no entrega de la orden de despacho por parte de la empresa, hasta tanto no se cumpla con esta obligación.

CAPITULO VI

ARTICULO 17. Recolección de los aportes. Las empresas de servicio público de pasajeros están obligadas a recaudar diariamente el monto del producido del día anterior correspondiente al rubro de recuperación de capital, recaudo que se hará contra la orden de despacho que debe expedir a los conductores de los vehículos.

ARTICULO 18. Consignación. La empresa deberá consignar el total del monto recaudado durante el mes, el primer día hábil del mes siguiente en la cuenta del Fondo que se abrirá para tal fin. Su incumplimiento dará lugar a la imposición de una sanción de cien (100) salarios mínimos diarios legales vigentes por cada día de mora en hacer dicha consignación.

ARTICULO 19. Sanciones. El incumplimiento por parte de la empresa a cualquiera de las obligaciones prescritas en la presente ley, acarreará una sanción de cien (100) salarios mínimos legales diarios vigentes por cada vez que incurran en tal incumplimiento.

CAPITULO VII

CONTROL SOBRE LAS EMPRESAS

ARTICULO 20. Control. El Ministerio de Transporte y la Superintendencia Bancaria, ejercerán el control y las facultades sancionatorias consagradas por la ley para la vigilancia de estos fondos, de las empresas a fin de verificar el cumplimiento de sus obligaciones según lo dispuesto en la presente ley, para lo cual podrá solicitar los informes que estime pertinentes.

ARTICULO 21. Revisor Fiscal. El revisor fiscal de cada empresa certificara semestralmente los pagos efectuados por la empresa al Fondo, por medio de una comunicación escrita y dirigida al alcalde de la localidad respectiva con copia al Ministerio de Transporte.

CAPITULO VIII

DESINTEGRACION FISICA

ARTICULO 22. Desintegración Física. Todo vehículo que cumpla su ciclo de vida útil de acuerdo con lo dispuesto en la ley, deberá ser sometido a un proceso de desintegración física. Este será reglamentado por el Ministerio de Transporte y controlado por las autoridades competentes.

CAPITULO IX

DISPOSICIONES FINALES

ARTICULO 23. Con relación a los vehículos de transporte público colectivo de pasajeros con radio de acción metropolitano y/o urbano, modelo 1970 a 1974, que en vigencia de la Ley 105 de 1993 y bajo los parámetros de la Resolución 1919 de 1995, se sometieron al proceso de transformación, antes de entrar en vigencia la Ley 336 de 1996, se procederá así:

* Siempre y cuando en este proceso se determine que cumplen con las condiciones técnico-mecánicas exigidas, sean de modelo 1970 y cumplan con lo estipulado en el párrafo anterior, se le reconocerá la ampliación de la vida útil por tres (3) años.

* Siempre y cuando en este proceso se determine que cumplen con las condiciones técnico-mecánicas exigidas, sean de modelo 1971 a 1974 y cumplan con lo estipulado en el párrafo anterior, se le reconocerá la ampliación de la vida útil por dos (2) años.

ARTICULO 24. Fondos de reposición de las empresas. Los propietarios de vehículos de transporte público colectivo de pasajeros de radio de acción metropolitano y/o urbano que, bajo lo estipulado en las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, hayan contribuido a un Fondo de reposición creado por la empresa a la que estén vinculados podrán continuar voluntariamente en ese Fondo o acogerse al Fondo creado por medio de la presente ley. Si deciden acogerse al nuevo Fondo los recursos que tiene el vehículo en un Fondo de las empresas deberá ser trasladado directamente de un fondo al otro, ya sea por medio de un bono equivalente o ya sea en moneda corriente.

ARTICULO 25. Reglamentación de los Fondos de Reposición de las Empresas. El Ministerio de

Transporte replanteara los Fondos de Reposición de las Empresas en un plazo de seis (6) meses a partir de la fecha de la sanción de la presente ley siguiendo lineamientos generales:

1. Es prohibido a la empresa de transporte ejercer algún tipo de presión dirigida a obtener que el propietario permanezca o se traslade al Fondo de reposición. Cualquier acto violatorio a esta norma será sancionado con una multa equivalente entre cien (100) y quinientos (500) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

1. Cada vehículo tendrá una cuenta en el Fondo. Esta cuenta se alimentará de los aportes de los propietarios, de los vehículos y por lo tanto no podrán ser embargados en el evento de que la empresa enfrente problemas financieros.

1. Cualquier hecho o negocio que afecte la propiedad del vehículo deberá incluir los dineros que figuren en la cuenta del automotor.

1. Tanto el capital como, los intereses derivados de cada cuenta son propiedad del propietario actual del vehículo. Por lo tanto, estos no constituyen ganancia susceptible del cobro de impuestos para la empresa. Estos recursos no pueden ser utilizados por las empresas para ningún fin que no sea reposición, renovación o transformación de vehículos de propiedad de los aportantes.

1. Los recursos disponibles en el Fondo podrán ser utilizados por el propietario del vehículo para reponer, renovar o transformar el vehículo dentro del marco legal establecido al respecto por el Ministerio de Transporte.

PARAGRAFO. Los recursos existentes en los fondos de las empresas podrán incorporarse a los nuevos fondos.

ARTICULO 26. Multas. Las multas que se recauden por concepto de las sanciones que se establecen en la presente ley, deberán ser consignadas en el Fondo Nacional para la Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre, las cuales serán manejadas en una cuenta especial que se denominará de “Desarrollo Social de Transporte”, cuyo objeto será el de contribuir a desarrollar políticas de protección social para los conductores de los vehículos a reponer. El Gobierno Nacional asignará recursos al Fondo con destino a esta cuenta para el mejoramiento de los aspectos sociales del transporte.

ARTICULO 27. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de la fecha de su sanción y deroga las disposiciones que le sean contrarias, en especial el artículo 59 de la Ley 336 de 1996.

“POR MEDIO DE LA CUAL SE CREA EL FONDO NACIONAL PARA LA REPOSICION DEL PARQUE AUTOMOTOR DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EL CONGRESO DE COLOMBIA

D E C R E T A:

CAPITULO I

CREACION DEL FONDO Y ADMINISTRACION

ARTICULO 1. Creación. Créase un Fondo Nacional con personería jurídica, denominado “Fondo de Reposición y Renovación del Parque Automotor de Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros”, para atender los requerimientos de la reposición y renovación del parque automotor de los vehículos de transporte público colectivo terrestre de pasajeros con radio de acción metropolitano y/o urbano en el territorio nacional.

PARAGRAFO. El Fondo estará conformado por los aportes, que a través de las empresas de transporte o en forma individual, haga cada uno de los propietarios de los vehículos de transporte público colectivo terrestre de pasajeros con radio de acción metropolitana y/o urbana.

ARTICULO 2º. Renovación y reposición. La 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.

La 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.

PARAGRAFO. El proceso de renovación y reposición del parque automotor en ningún caso implica un incremento de la capacidad transportadora de la empresa.

ARTICULO 3. Administración. El Fondo será manejado mediante una fiducia administración, o un mecanismo bancario similar, en una entidad bancaria vigilada por la Superintendencia Bancaria.

Junta Administrativa. Estará conformada por cinco (5) integrantes designados de la siguiente manera:

1. Un (1) representante del Ministerio de Transporte
2. Cuatro (4) representantes elegidos por los aportantes al Fondo.

Serán funciones de la Junta Directiva:

1. Trazar las orientaciones políticas generales del Fondo.
2. Aprobar los convenios de administración del Fondo.
3. Las demás que establezcan en la reglamentación y que sean necesarias para el cumplimiento de sus fines.

ARTICULO 4. Composición. El recurso del Fondo será proveniente del rubro de la tarifa denominado “Recuperación de Capital”, y de los aportes voluntarios que podrá hacer el propietario del vehículo de servicio público colectivo de pasajeros de radio de acción metropolitano y/o urbano.

CAPITULO II

FUNCIONAMIENTO DEL FONDO

ARTICULO 5. Cuenta. Todo vehículo tendrá una cuenta en el Fondo, cuyos recursos podrán ser utilizados por el propietario del vehículo para reponer, renovar o transformar. Los recursos del Fondo estarán a disposición de todos los aportantes para efectos del crédito. Estos recursos no podrán ser embargados bajo ninguna circunstancia.

ARTICULO 6. Beneficiarios. Los recursos del Fondo solo podrán ser utilizados por los

propietarios de los vehículos que aporten a dicho Fondo.

ARTICULO 8. Retiros. La cuenta de cada vehículo solo podrá ser retirada del Fondo para efectuar el proceso de reposición. En este 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 que será reglamentado y controlado por las autoridades competentes.

CAPITULO III

CREDITOS

ARTICULO 9. Préstamos. Los propietarios de vehículos que aporten al Fondo podrán acceder de a estos recursos por medio de préstamos individuales, los cuales serán otorgados por la entidad financiera que lo administre, según los lineamientos previstos en el reglamento establecido por el Ministerio de Transporte, en un plazo improrrogable de seis (6) meses, contados a partir de la sanción de la presente ley.

ARTICULO 10. Tasa de remuneración. Para garantizar el acceso al crédito, a una baja tasa de colocación que estimule la renovación y reposición, el Fondo reconocerá una tasa moderada de captación por los aportes de los propietarios de los vehículos de transporte público colectivo de pasajeros de radio de acción metropolitano y/o urbano.

Esta tasa de captación tendrá como parámetro el Índice de Precios al Consumidor establecido por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE, o la entidad que haga sus veces, y la tasa de colocación será máximo cinco (5) puntos por encima de la misma, según

lo establezca la Junta Directiva del Fondo.

ARTICULO 11. Compra del Vehículo a Reponer. La tasa de colocación de los prestamos que haga el Fondo a los propietarios de vehículos será concertada mensualmente entre el Ministerio de Transporte y la entidad financiera encargada de su administración.

Un porcentaje de los intereses pagados por los usuarios del crédito otorgado por el Fondo, fijado por el Ministerio de Transporte, se destinará exclusivamente a generar los recursos que permitan la adquisición de los vehículos objeto de reposición. Dicha medida solo beneficiará a aquellos propietarios de los vehículos que hayan aportado al Fondo por un término mínimo de tres (3) años.

CAPITULO IV

MANEJO TARIFARIO

ARTICULO 12. Tarifas. A partir de la expedición de la presente ley, la tarifa de los vehículos de servicio público de pasajeros colectivo y/o mixto tendrá un componente de recuperación de capital el cual se destinará única y exclusivamente a la renovación y reposición del parque automotor. El Ministerio de Transporte reglamentará lo referente al porcentaje de este componente de recuperación de capital, así como el procedimiento para su determinación.

ARTICULO 13. Autoridades Municipales y Distritales. Los alcaldes, o las autoridades municipales en quienes estos deleguen la coordinación del transporte terrestre de pasajeros, tienen la obligación de incluir dentro de las tarifas que se cobraran a los usuarios en los diferentes niveles de servicio un porcentaje destinado a la reposición y renovación de los

vehículos, el cual se calculará de acuerdo con el procedimiento y porcentajes establecidos por el Ministerio de Transporte. El cumplimiento de esta obligación será causal de mala conducta.

ARTICULO 14. Control. El Ministerio del Transporte solicitará informes sobre las medidas adoptadas por las respectivas autoridades municipales y/o distritales e informará de su incumplimiento a la Procuraduría General de la Nación para que esta adopte las medidas disciplinarias correspondientes.

CAPITULO V

OBLIGACIONES DE LOS PROPIETARIOS

ARTICULO 15. Aporte al Fondo. Los propietarios de los vehículos de servicio público de transporte colectivo de pasajeros de radio de acción metropolitano y/o urbano están obligados a entregar diariamente ya sea a la empresa a la que tengan afiliado el vehículo o en forma individual directamente al Fondo de reposición y en éste evento deberá presentar diariamente su recibo de consignación, el porcentaje del producido diario correspondiente a la recuperación de capital del día anterior. Su incumplimiento dará lugar a la no entrega de la orden de despacho por parte de la empresa, hasta tanto no se cumpla con esta obligación.

CAPITULO VI

OBLIGACIONES DE LA EMPRESA

ARTICULO 16. Recolección de los aportes. Las empresas del servicio público de pasajeros

están obligadas a recaudar diariamente el monto del producido del día anterior correspondiente al rubro de recuperación de capital, recaudo que se hará contra la orden de despacho que debe expedir a los conductores de los vehículos.

ARTICULO 17. Consignación. La empresa deberá consignar el total del monto recaudado durante el mes, el primer día hábil del mes siguiente en la cuenta del Fondo que se abrirá para tal fin. Su incumplimiento dará lugar a la imposición de una sanción de cien (100) salarios mínimos diarios legales vigentes por cada día de mora en hacer dicha consignación.

ARTICULO 18. Sanciones. El incumplimiento por parte de la empresa a cualquiera de las obligaciones prescritas en la presente ley, acarree una sanción de cien (100) salarios mínimos legales diarios vigentes por cada vez que incurran en tal incumplimiento.

CAPITULO VII

CONTROL SOBRE LAS EMPRESAS

ARTICULO 19. Control. El Ministerio de Transporte y la Superintendencia Bancaria, ejercerán el control y las facultades sancionatorias consagradas por la ley para la vigilancia de estos fondos, de las empresas a fin de verificar el cumplimiento de sus obligaciones según lo dispuesto en la presente ley, para lo cual podrá solicitar los informes que estime pertinentes.

ARTICULO 20. Revisor Fiscal. El revisor fiscal de cada empresa certificará semestralmente los pagos efectuados por la empresa al Fondo, por medio de una comunicación escrita y dirigida al alcalde de la localidad respectiva con copia al Ministerio de Transporte.

CAPITULO VIII

DESINTEGRACION FISICA

ARTICULO 21. Desintegración Física. Todo vehículo que cumpla su ciclo de vida útil de acuerdo con lo dispuesto en la ley, deberá ser sometido a un proceso de desintegración física. Este será reglamentado por el Ministerio de Transporte y controlado por las autoridades competentes.

CAPITULO IX

DISPOSICIONES FINALES

ARTICULO 22. Con relación a los vehículos de transporte público colectivo de pasajeros con radio de acción metropolitano y/o urbano, modelo 1970 a 1974, que en vigencia de la Ley 105 de 1993 y bajo los parámetros de la Resolución 1919 de 1995, se sometieron al proceso de transformación, antes de entrar en vigencia la Ley 336 de 1996, se procederá así:

- * Estos vehículos deberán ser sometidos a un proceso de revisión técnico-mecánica.
- * Siempre y cuando en este proceso se determine que cumplen con las condiciones técnico-mecánicas exigidas, sean de modelo 1970 y cumplan con lo estipulado en el párrafo anterior, se le reconocerá la ampliación de la vida útil por tres (3) años.
- * Siempre y cuando en este proceso se determine que cumplen con las condiciones técnico-mecánicas exigidas, sean de modelo 1971 a 1974 y cumplan con lo estipulado en el párrafo anterior, se le reconocerá la ampliación de la vida útil por dos (2) años.

ARTICULO 23. Fondos de reposición de las empresas. Los propietarios de vehículos de transporte público colectivo de pasajeros de radio de acción metropolitano y/o urbano que, bajo lo estipulado en las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, hayan contribuido a un Fondo de reposición creado por la empresa a la que estén vinculados podrán continuar voluntariamente en ese Fondo o acogerse al Fondo creado por medio de la presente ley. Si deciden acogerse al nuevo Fondo los recursos que tiene el vehículo en el Fondo de las empresas deberá ser trasladado directamente de un fondo al otro, ya sea por medio de un bono equivalente o ya sea en moneda corriente.

ARTICULO 24. Multas. Las multas que se recauden por concepto de las sanciones que se establecen en la presente ley, deberán ser consignadas en el Fondo Nacional para la Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre, las cuales

serán manejadas en una cuenta especial que se denominará de “Desarrollo Social de Transporte”, cuyo objetivo será el de contribuir a desarrollar políticas de protección social para los conductores de los vehículos a reponer. El Gobierno Nacional asignará recursos al Fondo con destino a esta cuenta para el mejoramiento de los aspectos sociales del transporte.

ARTICULO 25. Vigencia y derogatorias. La presente Ley rige a partir de la fecha de su sanción y deroga las disposiciones que le sean contrarias, en especial el artículo 59 de la Ley 336 de 1996.

Como se puede observar, el Congreso de la República dio estricto cumplimiento a lo dispuesto por esta corporación en la sentencia C-090/2001 y al artículo 167 del estatuto superior, retirando del proyecto de ley las disposiciones declaradas inexecutable.

En efecto, como ya se ha anotado, la Corte declaró inexecutable la exención del impuesto de renta y complementarios contenida en el artículo 6 del proyecto de ley pues, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 154 de la Constitución, requería de la iniciativa gubernamental y de la participación del Ministro de Hacienda quien es el encargado de los asuntos fiscales.

Igualmente, consideró la corporación que la reglamentación de las leyes es una función privativa y exclusiva del Presidente de la República y, por consiguiente, no podía ser trasladada esa facultad al Ministerio de Transporte, como ocurrió en las normas objetadas. Por ello ordenó retirar del proyecto los apartes que dicen: “...de conformidad con el reglamento que expida el Ministerio de Transporte contenida en el artículo 4, “...dentro del reglamento establecido por el Ministerio de Transporte...” del artículo 6, y el artículo 25 en su integridad.

Finalmente, señaló la Corte que la materia que se autorizaba reglamentar al Ministerio de Transporte en el artículo 3 del proyecto de ley, había sido objeto de regulación mediante ley orgánica y, por tanto, no podía ser modificada por una norma de inferior categoría, como lo era en este caso, el reglamento. Por este motivo dicha disposición fue declarada inexecutable.

Ante esta circunstancia, la Corte procederá a declarar cumplida la exigencia constitucional establecida en el último inciso del artículo 167 de la Constitución, y a ordenar el envío del proyecto de ley al Presidente de la República, para la sanción correspondiente. No sin antes anotar que una vez éste se convierta en ley de la República, puede ser objeto de la acción pública de inconstitucionalidad por parte de cualquier ciudadano, por aspectos distintos a los analizados por la Corte en la sentencia C-090/01 (art. 241-4 C.P.).

III. DECISIÓN

En mérito de lo expuesto, la Corte Constitucional administrando justicia en nombre del pueblo y por mandato de la Constitución,

R E S U E L V E :

Primero: Declarar cumplida la exigencia constitucional contenida en el artículo 167 superior, en relación con el proyecto de ley 006/98 Cámara y 016/99 Senado “Por medio del cual se crea el Fondo para la Reposición del Parque Automotor del Servicio público de Transporte Terrestre y se dictan otras disposiciones”, en cuanto al cumplimiento de la sentencia C-090/2001 proferida por la Corte Constitucional.

Segundo: Enviar el citado proyecto de ley al señor Presidente de la República para su sanción.

Notifíquese, comuníquese, publíquese, insértese en la Gaceta de la Corte Constitucional, archívese el expediente y cúmplase.

ALFREDO BELTRAN SIERRA

Presidente

JAIME ARAUJO RENTERIA

Magistrado

MANUEL JOSE CEPEDA ESPINOSA

Magistrado

JAIME CORDOBA TRIVIÑO

Magistrado

RODRIGO ESCOBAR GIL

Magistrado

MARCO GERARDO MONROY CABRA

Magistrado

EDUARDO MONTEALEGRE LYNETT

Magistrado

Magistrado

CLARA INES VARGAS HERNANDEZ

Magistrada

MARTHA V. SACHICA DE MONCALEANO

Secretaria General