

Titulación

| | |
|---|---|
| 1 | <p>CONCEPTOS DE LA SALA DE CONSULTA DEL CONSEJO DE ESTADO / CONTRATO DE CONCESIÓN / PARTES DEL CONTRATO DE CONCESIÓN / OBJETO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN / REMUNERACIÓN EN EL CONTRATO DE CONCESIÓN / CLÁUSULA DE REVERSIÓN DEL CONTRATO ESTATAL OBITER DICTUM</p> <p>[C]omo características o rasgos distintivos del contrato de concesión, además de las generales predicables a todo contrato estatal, pueden señalarse las siguientes: i) Sujetos: La entidad estatal tiene la calidad de concedente, y la persona natural o jurídica la de concesionario. ii) Objeto: el contrato de concesión tiene como objeto, en principio, la prestación, operación, explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público. (...) iii) Riesgos: El concesionario actúa por su cuenta y riesgo. De esta suerte, en el contrato de concesión «[e]l concesionario es quien asume la gestión y riesgo de un servicio que corresponde al Estado sustituyendo a éste en el cumplimiento de dicha carga» (...). iv) Vigilancia y control por parte de la entidad estatal: En ambos casos el contrato comprende las actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio. v) Contraprestación o remuneración: Al concesionario se le reconoce y paga una contraprestación que puede adoptar diferentes formas: derechos, tarifas, tasas, valorización, participación en la explotación del bien, una suma periódica o porcentual, o en términos generales, en cualquier otra modalidad que las partes convengan (artículo 32, numeral 4). vi) Reversión: (...) [L]a reversión se constituye en elemento esencial en los contratos de concesión, en particular los de explotación y concesión de bienes. De allí que su incorporación resulta obligatoria en esta tipología de contratos, de tal manera que si no es acordada por las partes debe entenderse parte de este por ministerio de la ley. NOTA DE RELATORÍA: Sobre las características del contrato de concesión, ver: Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencias del 1 de julio de 2015, radicación No. 47001-23- 31-000-2004-00609-01(39622), del 14 de julio de 2016, radicación No. 25000-23- 26-000-2000-01902-01(36198), del 27 de marzo de 2014, radicación No. 25000- 23-26-000-1998-02814-01(26939) y Consejo de Estado. Sala de Consulta y Servicio Civil, concepto del 1 de julio de 2020, radicación interna: 2433. FUENTE FORMAL: LEY 80 DE 1993 - ARTÍCULO 19 LEY 80 DE 1993 - ARTÍCULO 32 NUMERAL 4</p> |
| 2 | <p>CONTRATO DE CONCESIÓN / CLASES DE CONTRATO DE CONCESIÓN / CONTRATO DE CONCESIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS OBITER DICTUM</p> <p>[E]l contrato de concesión de servicios públicos tiene como objetivo contribuir a la correcta prestación de estos para satisfacer las necesidades colectivas. Así las cosas, al Estado le corresponde definir, dentro de las políticas públicas, si los prestará de manera directa o indirecta, a efectos de garantizar en mejor forma la continuidad del servicio, en condiciones de eficacia y eficiencia, para la satisfacción del interés general. Lo anterior, sin perjuicio de mantener en todo caso la regulación, control y vigilancia de dichos servicios, dada la titularidad que mantiene sobre estos y el deber que le asiste de proteger los derechos de los usuarios. (...) [E]n el contrato de concesión de servicios públicos deben distinguirse los aspectos puramente contractuales de aquellos normativos del servicio. Estos últimos subordinan los intereses privados al interés público, y por ende, establecen límites a la autonomía de las partes, en materias tales como la remuneración (por ejemplo, cuando las tarifas están reguladas por la ley), o la continuidad del servicio (...). NOTA DE RELATORÍA: Sobre la naturaleza y características del contrato de concesión de servicios públicos, ver: Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Cuarta, sentencia del 11 de junio de 2014, Radicación No. 25000-23-27-000-2010-00156-01(18661) y Sección Tercera, sentencia del 13 de diciembre de 2016, radicación No. 25000-23-26-000-2010-00461-01(45215). FUENTE FORMAL: CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE 1991 - ARTÍCULO 365 DECRETO LEY 1333 DE 1986 - ARTÍCULO 12 LEY 80 DE 1993 - ARTÍCULO 2 LEY 80 DE 1993 - ARTÍCULO 32</p> |
| 3 | <p>CONTRATO DE CONCESIÓN / SERVICIOS PÚBLICOS / CONTRATO DE CONCESIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS / REGISTRO ÚNICO NACIONAL DE TRÁNSITO / CARACTERÍSTICAS DEL REGISTRO ÚNICO NACIONAL DE TRÁNSITO OBITER DICTUM</p> <p>El análisis de las normas transcritas permite a la Sala arribar a las siguientes conclusiones sobre el régimen jurídico al que se sujeta el contrato de concesión 033 de 2007, toda vez que no solo explican o delimitan aspectos de su estructuración financiera, sino que son el fundamento de algunas de sus cláusulas, materias que constituyen el objeto de la consulta: i) El servicio público del RUNT y su titularidad: El RUNT es un servicio público, cuyo titular es el Estado, quien por intermedio del Ministerio de Transporte le corresponde su implementación, así como la determinación de sus características, montaje, operación y actualización. (art. 8 y 9, Ley 769 de 2002). ii) Funcionamiento del servicio del RUNT: Se le ordenó al Ministerio de Transporte poner en funcionamiento el RUNT -directamente o a través de entidades públicas o particulares-, en coordinación total, permanente y obligatoria con todos los organismos de tránsito del país y se le otorgó un plazo legal para el efecto. (art. 8 ibidem). iii) Sostenibilidad del servicio del RUNT: Por mandato legal el RUNT se sostiene mediante un ingreso tributario -tasa-, que se cobra a los usuarios de este por el servicio, conforme al «sistema y el método para definir los costos» de las tarifas de la tasa. iv) Sujeto activo de la tasa: Es la Nación - Ministerio de Transporte (art. 3, Ley 769), lo cual es concordante con la titularidad del servicio. v) Competencia para la fijación de la tarifa: Las tarifas que deben sufragar los usuarios por los servicios del RUNT son fijadas anualmente mediante acto administrativo expedido por el Ministerio de Transporte, para lo cual se debe tener en cuenta el sistema y método previsto en los artículos 7 y 8 de la Ley 1005 de 2006. vi) Determinación de los costos por el servicio: Para el cálculo de las tarifas el artículo 7 ibidem señala los costos que deben ser tenidos en cuenta, entre los cuales figuran la inversión inicial, mantenimiento, mejoramiento y operación de todos los equipos, sistemas, programas e infraestructura para la prestación del servicio del RUNT. En cuanto al costo de operación,</p> |

| | |
|---|---|
| | <p>se destaca que este incluye una interventoría técnica. Así mismo, la norma en mención incluye el costo para cubrir los programas de investigación y desarrollo de nuevas tecnologías, dirigidas a temas de seguridad en el sector tránsito y transporte. Determinados los costos, se debe hacer una distribución de estos «entre los sujetos pasivos de los servicios» del RUNT, para lo cual se observará el sistema previsto en el artículo 8 de la Ley 1005. Para el efecto, la ley ordenó realizar «una proyección estadística de la demanda mínima anual para el primer año de funcionamiento» del RUNT, utilizando la información histórica registrada por el Ministerio de Transporte. De esta manera los costos anuales determinados conforme al artículo 7 citado, «se distribuirán entre los trámites anuales proyectados estadísticamente, arrojando un valor de ingreso esperado». Es claro que, por mandato de la ley, el ingreso esperado corresponde a una noción relacionada con las tarifas por el servicio del RUNT que deben sufragar los usuarios, que permite calcular el ajuste de tales tarifas, pues así lo establece el numeral 3 del artículo 8 de la Ley 1005 de 2006: «La tarifa se ajustará calculando la variación de los ingresos totales de registros, frente a los ingresos esperados. El índice de ajuste se calcula como la relación entre la variación en los ingresos totales frente al ingreso esperado de registros, cuyas tarifas son ajustables con el IPC anual, certificado por el DANE». vii) Fondo cuenta: El artículo 9 de la Ley 1005 ordenó la creación de un fondo cuenta, adscrito al Ministerio de Transporte, constituido con los recursos provenientes de la tasa a que se refieren los artículos 8 y 9 de la Ley 769 de 2002 para garantizar la sostenibilidad del sistema, la actualización del software, hardware, los bienes y servicios, necesarios para efectuar el registro, validación y autorización del RUNT. En consecuencia, el marco legal expuesto predetermina el modelo financiero de la concesión, la propuesta económica y las cláusulas del contrato, en el sentido de que el servicio del RUNT se sostiene mediante el recaudo de las tasas cuya tarifa fija el Ministerio de Transporte a través de acto administrativo. La posibilidad legal de que sea a través de un contrato de concesión que dicho servicio se preste, y que los usuarios sufraguen una tarifa por este, sin aportes estatales, es plenamente concordante con el objeto y contraprestación prevista en el numeral 4 del artículo 32 de la Ley 80 de 1993, ya que como se señaló al comienzo de este concepto, la contraprestación prevista en el contrato puede consistir en «derechos, tarifas, tasas [...]».</p> <p>FUENTE FORMAL: LEY 1005 DE 2006 - ARTÍCULO 7 LEY 1005 DE 2006 - ARTÍCULO 8 LEY 769 DE 2002 - ARTÍCULO 3 LEY 769 DE 2002 - ARTÍCULO 8 LEY 769 DE 2002 - ARTÍCULO 9 LEY 80 DE 1993 - ARTÍCULO 32 NUMERAL 4</p> |
| 4 | <p>CONTRATO DE CONCESIÓN / CONTRATO DE CONCESIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS / VALOR DEL CONTRATO ESTATAL / REGISTRO ÚNICO NACIONAL DE TRÁNSITO</p> <p>¿El valor del contrato de concesión 033 de 2007 se debe determinar por el 100% del valor de las Tarifas por ingreso de datos al RUNT y por la expedición de certificados de información durante la Fase de Operación, Actualización y Mantenimiento del Contrato?</p> <p>Si</p> <p>[L]a interpretación de las cláusulas segunda, octava, novena del contrato de concesión 033 de 2007, en armonía con las Leyes 769 de 2002 y 1005 de 2006, permite concluir que el valor del contrato se determina por el 100% del valor de las Tarifas por ingreso de datos al RUNT y por expedición de certificados de información durante la Fase de Operación, Actualización y Mantenimiento del Contrato. Dado que la cláusula novena del contrato de concesión fue modificada por los otrosíes 1 y 6, corresponde a la Sala determinar si la conclusión a la que arribó en precedencia se mantiene o se altera. [E]l otrosí 1 del 8 de agosto de 2007 realiza una redistribución interna para efectos operativos y de ejecución del contrato, en el sentido de que del 100% de las tarifas que se recaudan por el concesionario, ahora se cede al concesionario el 94% de la tarifa: 91% que se mantiene como «ingreso esperado», y el 3% del total de la Tarifa que se debe destinar a la Subcuenta 3 - 'Interventoría', para el pago, a partir del tercer año de ejecución del Contrato de Concesión, de los gastos de la Interventoría que contrate el MINISTERIO de forma autónoma, todo según lo previsto en la cláusula CUADRAGÉSIMO QUINTA del Contrato. Por su parte, el 6% restante que constituye un porcentaje de la tarifa no cedido al concesionario, se distribuye para la destinación específica allí señalada. Se aprecia que la variación fundamental alude a que originalmente el porcentaje no cedido al concesionario ascendía al 9%, de los cuales el 3% debía destinarse al pago de la interventoría, mientras que con el otrosí 1, el mencionado 3% es cedido al concesionario para el pago de la interventoría. Esta redistribución de los valores cedidos y no cedidos, para los solos efectos del valor del contrato, en nada modifican la conclusión a la que arribó la Sala, pues es claro que este continúa determinándose por el 100% del valor de las Tarifas por ingreso de datos al RUNT y por expedición de certificados de información durante la Fase de Operación, Actualización y Mantenimiento del Contrato, sin que dicho valor se vea afectado por los porcentajes cedidos o no cedidos al concesionario. Lo mismo puede decirse respecto de la modificación efectuada mediante el otrosí 7 del 31 de marzo de 2010, pues se limita a señalar que el 6% de la totalidad de la tarifa, que corresponde al porcentaje de los derechos económicos no cedidos al concesionario, se destinará para la investigación y desarrollo de nuevas tecnologías dirigidas a asuntos de seguridad en el sector del tránsito y transporte y, para sufragar los gastos en que pueda incurrir el MINISTERIO por concepto de administración del presente Contrato; y del contrato de Interventoría, de conformidad con el numeral 5 del artículo séptimo de la Ley 1005 de 2006.</p> <p>FUENTE FORMAL: LEY 1005 DE 2006 - ARTÍCULO 7</p> |
| 5 | <p>CONTRATO DE CONCESIÓN / CONTRATO DE CONCESIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS / VALOR DEL CONTRATO ESTATAL OBITER DICTUM</p> <p>En criterio de la Sala, el valor de los contratos de concesión corresponde, en términos generales, a los ingresos totales recibidos por la realización del objeto de la concesión y que se generan durante el plazo contractual. No obstante, en cada caso, es necesario determinar lo que establecieron las partes, pues de conformidad con lo dispuesto en el numeral 4 del artículo 32 de la Ley 80 de 1993, estos contratos, por su naturaleza, se caracterizan por tener un valor del contrato indeterminado pero determinable. Así las cosas, es importante indicar que el artículo 2.2.1.1.2.1.1. del Decreto 1082 de 2015, modificado por el artículo 1° del Decreto 399 del 13 de abril de 2021, establece que en los estudios y documentos previos elaborados para adelantar el proceso de contratación debe señalarse el valor estimado del contrato y su justificación. La norma precisa además que, «[c]uando el valor del contrato esté determinado por precios unitarios, la Entidad Estatal debe incluir la forma como los calculó y soportar sus cálculos presupuestales en la estimación de aquellos. Si el contrato es de concesión, la Entidad Estatal no debe publicar el modelo financiero utilizado en su</p> |

| | |
|---|--|
| | <p>estructuración». Ahora bien, las distintas variables que configuran el valor de un contrato de concesión cambian de un negocio a otro, pero, en general, tienen en cuenta los ingresos y egresos que se proyectan realizar en el contrato y el plazo o duración de la concesión.</p> <p>FUENTE FORMAL: DECRETO 1082 DE 2015 - ARTÍCULO 2.2.1.1.2.1.1 DECRETO 399 DE 2021 - ARTÍCULO 1 LEY 80 DE 1993 - ARTÍCULO 32 NUMERAL 4</p> |
| 6 | <p>CONTRATO DE CONCESIÓN / CONTRATO DE CONCESIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS / REGISTRO ÚNICO NACIONAL DE TRÁNSITO / VALOR DEL CONTRATO ESTATAL / VALOR INICIAL DEL CONTRATO ESTATAL</p> <p>¿El valor inicial del contrato de concesión 033 de 2007 se calcula a partir del valor total del contrato más la oferta económica aceptada por el Ministerio de Transporte con los ajustes de valor correspondientes, expresado en salarios mínimos mensuales legales vigentes?</p> <p>Si</p> <p>En atención a la doctrina de la Sala expuesta, a la jurisprudencia arbitral y a las menciones al derecho comparado, el cálculo del «valor inicial» es un asunto particularmente complejo y, además, en lo atinente a la jurisprudencia nacional, las referencias existentes no aluden al contrato de concesión, sino al contrato de obra, lo que lleva a la Sala a realizar una labor interpretativa inédita. (...) Con base en las anteriores consideraciones, en los documentos precontractuales aportados y en el contrato de concesión 033 de 2007, la Sala concluye: a) El valor total del contrato se determina por el 100% del valor de las Tarifas por ingreso de datos al RUNT y por expedición de certificados de información durante la «Fase de Operación, Actualización y Mantenimiento del Contrato». b) La suma de TRESCIENTOS MIL MILLONES de pesos (\$300.000.000.000) «de 31 de diciembre de 2006» (oferta económica aceptada por el Ministerio de Transporte), corresponde al 91% del valor de las tarifas del contrato, el cual aparece como el estimado o aproximado por el que las partes suscribieron el contrato. Ahora, usualmente en los pliegos de condiciones se establece que, sobre las sumas consideradas en los procesos de selección, se deben realizar los ajustes de valor que correspondan en el momento del perfeccionamiento del contrato. No obstante, en el presente caso se aprecia que las tarifas que sirvieron de base para la oferta económica también correspondían a pesos de «diciembre 31 de 2006», y expresamente se ordenó que debían ajustarse al «inicio de la Concesión con la inflación ocurrida entre el 31 de diciembre de 2006 y el Acta de Inicio de Ejecución del Contrato», según el numeral 9.4 del pliego de condiciones. Por lo anterior, se muestra evidente que dicho ajuste también debería operar respecto del valor inicial del contrato resultante de la operación aritmética propuesta, aspecto que será observado por la Sala en la medida que constituye la «ley del proceso de selección». El valor inicial del contrato ajustado en los términos anteriores deberá expresarse en salarios mínimos mensuales legales vigentes.</p> |
| 7 | <p>CONTRATO ESTATAL / VALOR DEL CONTRATO ESTATAL / ADICIÓN DEL VALOR DEL CONTRATO ESTATAL</p> <p>OBITER DICTUM</p> <p>[L]a Sala quiere precisar que el concepto de adición del valor del contrato estatal se refiere, en términos generales, a un aumento del valor pactado en el contrato, que implica una modificación a las condiciones originariamente previstas. Desde este punto de vista, es importante señalar que, conforme a la doctrina de la Sala y la posición mayoritaria de la jurisprudencia de la Sección Tercera del Consejo de Estado, el poder de modificación de los contratos estatales debe respetar la sustancia del contrato celebrado, su esencia y la de su objeto. En otras palabras, la modificación de los contratos estatales tiene como límite el cambio de objeto o el tipo de contrato. (...) [E]xiste una posición mayoritaria en la doctrina de la Sala de Consulta y Servicio Civil y en parte de la jurisprudencia de la Sección Tercera del Consejo de Estado, que concluye que la adición del valor de los contratos estatales, a que se refiere el inciso segundo del parágrafo del artículo 40 de la Ley 80 de 1993, se admite en dos casos: i) para agregar al objeto inicial del contrato bienes, obras, servicios o actividades no previstas inicialmente en dicho objeto, en las condiciones mencionadas en la celebración del negocio, y/o ii) para modificar el precio del contrato, también en las condiciones establecidas en dicha celebración. En consecuencia, no procede hablar de contrato adicional cuando existen mayores cantidades realmente ejecutadas en los contratos de obra a precio unitario. En estos casos, existirá un valor inicial o estimado del contrato y un valor real que es el que resulte de multiplicar las cantidades de obra efectivamente ejecutadas por las cantidades pactadas. NOTA DE RELATORÍA: Sobre los límites a la facultad de modificación de los contratos estatales, ver: Consejo de Estado, Sección Tercera, Subsección B, sentencia del 28 de junio de 2012. Exp. 23966 y sentencia del 29 de mayo de 2013, Radicación No. 76001-23-31-000-1997-25178-01(27926). C.P. Mauricio Fajardo Gómez.</p> |
| 8 | <p>CONTRATO DE CONCESIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS / ADICIÓN AL CONTRATO ESTATAL / PRÓRROGA DEL CONTRATO ESTATAL / PRÓRROGA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN / PLAZO DEL CONTRATO ESTATAL / MODIFICACIÓN DEL PLAZO DEL CONTRATO ADMINISTRATIVO</p> <p>OBITER DICTUM</p> <p>¿Los contratos de concesión de servicios públicos deben observar la restricción contenida en el parágrafo del artículo 40 de la Ley 80 de 1993, según la cual «los contratos no podrán adicionarse en más del cincuenta por ciento (50%) de su valor inicial, expresado éste en salarios mínimos legales mensuales?»</p> <p>Si</p> <p>Lo explicado permite deducir que, en principio, la prórroga de los contratos estatales no tendría relación con la limitación prevista en el parágrafo del artículo 40 de la Ley 80 de 1993, en tanto que esta se refiere a la adición de los contratos, en lo atinente a su valor y, eventualmente, a su objeto, mientras que la prórroga solo se refiere, por sí misma, al plazo. Sin embargo, es necesario reconocer que otras situaciones resultan menos claras, como la que se presenta con aquellos contratos estatales de ejecución sucesiva en los que la contraprestación o remuneración al contratista o a la entidad contratante, según el caso, se pacta en forma periódica y proporcional a los bienes o servicios suministrados por la otra parte, también de forma continua. Tal es el caso del contrato de concesión. En efecto, en este caso la prórroga del contrato de concesión no conlleva solamente a la extensión del plazo en el que deben seguirse ejecutando las obligaciones de las partes, sino también la continuidad de las contraprestaciones pactadas. Se observa claramente que la prórroga del contrato implica, para una de las partes, la necesidad de continuar realizando gastos e inversiones, y, para la otra parte, honrar la</p> |

| | |
|-----------|--|
| | <p>contraprestación acordada. Es evidente, entonces, que, en tales hipótesis, la prórroga del contrato produce un claro efecto económico, que podría ser interpretado, en principio, como una adición al valor inicial del contrato. (...) De lo anterior se infiere, entonces, que, en los contratos estatales de concesión, el plazo está estrechamente ligado al valor de las inversiones que deben efectuarse y al monto de los ingresos que se espera obtener, incluyendo el porcentaje que tenga derecho a percibir el concesionario, para recuperar tales inversiones y obtener la utilidad esperada. Es por esta razón que varias normas especiales que han regulado o regulan actualmente el contrato de concesión establecen la relación que existe, en esta clase de negocios jurídicos, entre el valor y el plazo, y la forma como ambos elementos pueden o deben conjugarse para aplicar los límites fijados por la ley para la modificación de estos contratos, tal como se explicó en el numeral 4 de este concepto al aludir las Leyes 1474 de 2011 y 1508 de 2012. (...) Por esta razón, las normas mencionadas, especialmente aquellas de la Ley 1508 de 2012 establecen límites a la adición y a la prórroga de los contratos para la realización de proyectos de asociación público-privada que involucran simultáneamente los dos elementos. Todo lo anterior permite concluir que, en los contratos de concesión, dada su naturaleza y estructura económica - financiera (ligada al valor de las inversiones que deben efectuarse y al monto de los ingresos que se espera obtener, entre otros), las prórrogas deben ser cuantificadas o valorizadas, y generan, por regla general, una adición al valor inicial del contrato (sin perjuicio de las otras adiciones que se pacten, simultánea o posteriormente), para efectos del cumplimiento del límite previsto en el parágrafo del artículo 40 de la Ley 80 de 1993. (...) [E]s importante reiterar que en los contratos de concesión, dada su naturaleza y estructura económica - financiera (ligada al valor de las inversiones que deben efectuarse y al monto de los ingresos que se espera obtener, entre otros), las prórrogas generan, por regla general, una adición al valor inicial del contrato (sin perjuicio de las otras adiciones que se pacten, simultánea o posteriormente), lo que lógicamente implica un mayor valor del contrato, y por lo mismo están sujetas al límite previsto en el parágrafo del artículo 40 de la Ley 80. Dentro de este marco, la prórroga de los contratos de concesión de servicios públicos no solo es excepcional, sino que, insiste la Sala, debe observar la restricción contenida en el parágrafo del artículo 40 de la Ley 80 de 1993, según la cual «los contratos no podrán adicionarse en más del cincuenta por ciento (50%) de su valor inicial, expresado éste en salarios mínimos legales mensuales».</p> <p>FUENTE FORMAL: LEY 1474 DE 2011 LEY 1508 DE 2012 LEY 80 DE 1993 - ARTÍCULO 40</p> |
| <p>9</p> | <p><u>CONTRATO DE CONCESIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS / REGISTRO ÚNICO NACIONAL DE TRÁNSITO / SERVICIOS PÚBLICOS / PRINCIPIO DE LA CONTINUIDAD DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS</u></p> <p>¿La obligación de observar y garantizar la continuidad del RUNT recae tanto en el Ministerio de Transporte, como titular del servicio, así como en el contratista Concesión RUNT S.A.?</p> <p>Si</p> <p>Se resalta que la Sala sostuvo que el RUNT, de conformidad con la ley, es un servicio público, debido a que «se encuadra dentro de la función administrativa de registro, o actividad de registro, cuya esencia es la de brindar información y dar seguridad a los actos jurídicos realizados por los asociados, para lo cual debe proceder, a inscribir o abrir las matrículas para tales actos, anotar las circunstancias que afecten o modifiquen las inscripciones iniciales, y certificar en favor de los interesados o del mismo Estado, sobre los hechos y actos sometidos a registro». Y, adicionalmente, porque «cuando la ley le entrega al Ministerio de Transporte la obligación de construir un Registro Único Nacional de Tránsito, en el cual se deban inscribir los actos jurídicos relacionados con los automotores, los conductores, las empresas, las sanciones etc., está organizando un servicio público mediante la coordinación total, permanente y obligatoria con todos los organismos de tránsito del país con el fin de inscribir, informar, certificar y custodiar la documentación e información que le suministren los asociados y las mismas autoridades sobre los actos y los hechos relevantes para el transporte terrestre en todo el territorio nacional, unificando los archivos e informaciones de las diferentes dependencias de policía local con esta función». En esta oportunidad, frente a sus pronunciamientos previos, la Sala agrega que, desde una óptica de principios y valores superiores, el RUNT al que se refieren los citados artículos 8 y 9 de la Ley 769 de 2002 encaja dentro del concepto de servicio público al que se refiere el texto constitucional, especialmente los artículos 365 y 366, en tanto que representa una actividad que contribuye a la convivencia pacífica, al mejoramiento de la calidad de vida de la población y al bienestar general. (...) De este modo, se concluye que la continuidad en materia de servicios públicos puede ser entendida de dos maneras: por una parte, como un principio esencial instituido en pro de los usuarios, que apunta a que se garantice una óptima prestación de las actividades correspondientes, y por otra, como un deber de la Administración, la cual puede acudir a «medios exorbitantes al derecho común», (...), así como también de los contratistas del Estado, que solo es posible excusar ante situaciones de fuerza mayor o caso fortuito, y cuyo incumplimiento se considera como una conducta contraria al orden constitucional y legal. De la anterior premisa queda claro que en lo que atañe al tema consultado la obligación de observar y garantizar la continuidad del RUNT, en tanto deber, no solo recae en el Ministerio de Transporte como titular del servicio, sino también en el contratista Concesión RUNT S.A., quien mediante el Contrato de Concesión No. 033 de 2007, se obligó a cumplir con el desarrollo de un servicio público, a través del cual se concretan unas finalidades de rango constitucional (C.P. art. 365) y legal (Ley 80. Art. 3°).</p> <p>FUENTE FORMAL: CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE 1991 - ARTÍCULO 365 CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE 1991 - ARTÍCULO 366 LEY 769 DE 2002 - ARTÍCULO 8 LEY 769 DE 2002 - ARTÍCULO 9</p> |
| <p>10</p> | <p><u>CONTRATO DE CONCESIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS / REGISTRO ÚNICO NACIONAL DE TRÁNSITO / CONTRATO INTERADMINISTRATIVO / CONVENIO INTERADMINISTRATIVO</u></p> <p>¿La celebración de un contrato interadministrativo para la operación del RUNT de manera temporal, mientras se concluye la licitación pública para escoger el nuevo operador, resulta procedente desde el punto de vista jurídico y fáctico?</p> <p>Si</p> <p>Como lo dispone el artículo 8 de la Ley 769 de 2002 el Ministerio puede acudir a terceros, sean ellos un particular o una entidad estatal para el funcionamiento del RUNT, último caso que supone la aplicación del principio de colaboración interinstitucional y armónica como eje articulador de las actuaciones de los diferentes órganos y entidades del Estado, previsto en los artículos 113 y 209 de la Constitución Política (...). Una de las maneras de concretar el mandato constitucional de colaboración interinstitucional es la celebración de contratos y convenios interadministrativos, figuras alternativas a las que podría recurrir el ministerio consultante para dar continuidad a la prestación del servicio del RUNT (...) En conclusión, dadas las especiales connotaciones prácticas y de complejidad del servicio del RUNT, se estima que desde el punto de vista jurídico y fáctico sería posible celebrar un contrato</p> |

interadministrativo, con una entidad que cuente con la capacidad técnica, jurídica y financiera para desarrollar la operación del RUNT, lo cual, en todo caso sería estrictamente temporal -plazo limitado mientras se concluye la licitación pública a través de la cual ha de escogerse el nuevo operador-. En forma adicional, le corresponderá al Ministerio de Transporte analizar, para la fecha en que pueda optar por el uso de estas causales, la situación jurídica de vigencia de las leyes especiales sobre las garantías electorales que impongan restricciones adicionales transitorias para el uso de las causales de contratación directa. Lo anterior, teniendo en cuenta las recientes decisiones judiciales que se han proferido al respecto, y los posibles pronunciamientos futuros del Consejo de Estado y de una eventual revisión de las decisiones de tutela por la Corte Constitucional, así como de la acción pública de inconstitucionalidad que también cursa en esta última corporación.

FUENTE FORMAL: CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE 1991 - ARTÍCULO 113
CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE 1991 - ARTÍCULO 209
LEY 769 DE 2002 - ARTÍCULO 8

CONTRATO DE CONCESIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS / REGISTRO ÚNICO NACIONAL DE TRÁNSITO / PRINCIPIO DE LA CONTINUIDAD DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS / DECLARACIÓN DE URGENCIA MANIFIESTA

¿Es competencia del Ministerio de Transporte la evaluación de la procedencia excepcional de la eventual declaratoria de la urgencia manifiesta para contratar directamente la operación del RUNT?

Si

Sobre la urgencia manifiesta la jurisprudencia del Consejo de Estado ha señalado que el artículo 42 de la Ley 80 de 1993, contempla distintas hipótesis fácticas, específicas y autónomas, que permiten declararla, dentro de las cuales se encuentra la necesidad de garantizar la continuidad en la prestación de un servicio y, la ocurrencia de situaciones excepcionales que demanden actuaciones inmediatas e imposibiliten acudir a los procedimientos de selección. También ha aclarado el Consejo de Estado que se acude a la urgencia manifiesta, previa configuración real y efectiva de las precisas causales que el legislador establece en el artículo 42 de la Ley 80 de 1993 y que estarán sujetas al control fiscal respecto de los hechos y circunstancias que determinaron tal declaración, a que se refiere el artículo 43 de la misma norma. (...) De acuerdo con las disposiciones normativas ya señaladas, la Sala ha destacado los elementos de la urgencia manifiesta, así: (i) es una excepción a los procedimientos que como regla general rigen para la selección de los contratistas del Estado; (ii) aplica solo cuando debe garantizarse la continuidad del servicio o conjurarse situaciones de calamidad pública, y con las reglas generales se hacen imposibles tales propósitos; (iii) debe ser declarada mediante acto administrativo debidamente motivado; se trata de la explícita y fundamentada voluntad unilateral de la autoridad competente que tiene como efecto jurídico su habilitación para la celebración directa de los contratos requeridos por las situaciones que deben resolverse; (iv) con la excepción de las reglas atinentes a su formación, perfeccionamiento y requisitos de ejecución, propios de la urgencia manifiesta que demanda el servicio, los contratos que se suscriban deben reunir los requisitos establecidos en el Estatuto General de Contratación, puesto que la figura de la urgencia manifiesta no prevé alteración alguna a tales requisitos; (v) el mal uso de la figura es causal de mala conducta. (...) [E]l RUNT, por mandato legal recogido en el parágrafo segundo de la citada cláusula, incorpora un conjunto de registros que resultan esenciales para garantizar la continuidad del servicio público de transporte dada su relación directa con los bienes, actividades y sectores de tránsito y transporte. Es pertinente resaltar la importancia de los registros públicos del RUNT en función de la seguridad de la información que se encuentra intrínsecamente vinculada al servicio público de transporte (...). La seguridad y certeza junto con la publicidad y oponibilidad, que caracterizan a estos registros públicos determinan la necesidad de garantizarlos, sin solución de continuidad, pues son de la esencia para la prestación del servicio público de transporte y para su debido funcionamiento y configuran su razón de ser, como elemento de juicio para la eventual declaratoria de la urgencia manifiesta, cuya valoración sobre su procedencia corresponde al Ministerio de Transporte. No obstante, la revisión del ordenamiento jurídico hecha en los puntos precedentes permite concluir que la declaratoria de urgencia manifiesta para contratar directamente resulta excepcional.

FUENTE FORMAL: LEY 80 DE 1993 - ARTÍCULO 42
LEY 80 DE 1993 - ARTÍCULO 43