



Concepto Sala de Consulta C.E. 1438 de 2002 Consejo de Estado - Sala de Consulta y Servicio Civil

Definición de vínculos para la Norma: i=9280;

CONSEJO DE ESTADO

SALA DE CONSULTA Y SERVICIO CIVIL

Consejero Ponente: Dr. César Hoyos Salazar

Bogotá D.C trece (13) de septiembre de dos mil dos (2002).

Radicación número 1.438

[Ver la Escritura Pública 1528 de 1999, TRANSMILENIO](#), [Ver el Acuerdo Distrital 4 de 1999](#) Referencia: TRANSMILENIO SA.

Naturaleza jurídica: Transferencias del Distrito Capital. Convenio con la Nación.

El anterior Ministro del Interior, doctor Armando Estrada Villa, a solicitud de un concejal de Bogotá, D.C., formuló a la Sala la siguiente consulta

"1. Teniendo en cuenta lo establecido por los artículos 38 y 85 de la Ley 489 de 1998, ¿TRANSMILENIO SA. es una empresa industrial y comercial del Estado?

2. ¿Cuál es el soporte jurídico para efectuar transferencias a las Sociedades por acciones, con participación exclusiva de entidades públicas?

3. ¿Pueden ejecutarse como gastos diferentes a inversión, los recursos provenientes de las transferencias de capital?

4. ¿Existe autorización legal específica, para que el Distrito efectúe transferencias para gastos de funcionamiento a TRANSMILENIO S.A.?

5. ¿Puede aplicarse el artículo 2 de la Ley 310 de 1996, teniendo en cuenta que en el presupuesto presentado para el año 2002, TRANSMILENIO SA. tiene en el rubro Servicio de Deuda (0) cero ?".

1. CONSIDERACIONES

1.1 La naturaleza jurídica de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio TRANSMILENIO S.A. El Concejo de Bogotá D.C., por medio del Acuerdo No. 04 del 18 de febrero de 1999, autorizó al Alcalde Mayor en representación del Distrito Capital, para participar, conjuntamente con otras entidades del orden distrital, en la constitución de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio TRANSMILENIO SA.

El artículo 1 del Acuerdo precisó que dicha empresa se debía constituir "bajo la forma jurídica de sociedad por acciones del orden distrital, con la participación exclusiva de entidades públicas" y con los atributos de "personería jurídica, autonomía administrativa, financiera, presupuestal y patrimonio propio".

La finalidad de Transmilenio según el artículo 2 del Acuerdo, es la gestión, organización y planeación del servicio de transporte público masivo de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia, bajo la modalidad de transporte terrestre automotor.

La empresa se constituyó efectivamente siguiendo los lineamientos del Acuerdo, y así, mediante la escritura pública No. 1528 del 13 de octubre de 1999 de la Notaría 27 de Bogotá, Transmilenio S.A. surgió a la vida jurídica como "una sociedad por acciones, constituida entre entidades públicas del orden distrital, bajo la forma de sociedad anónima de carácter comercial con aportes públicos" (art. 1 de los estatutos).

Sus socios son el Distrito Capital de Bogotá, tres establecimientos públicos del orden distrital, a saber, el Fondo de Educación y Seguridad Vial de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá - FONDATT, el Instituto de Desarrollo Urbano - IDU y el Instituto Distrital de Cultura y Turismo - IDCT, y una empresa industrial y comercial del Estado, también del orden distrital, METROVIVIENDA.

La naturaleza jurídica de Transmilenio S.A. es entonces, la de una sociedad anónima constituida por cinco entidades públicas distritales, lo que significa que es una sociedad pública de las que menciona la ley referente a la organización de la administración pública, la 489 de 1998, en sus artículos 38 numeral 2 literal f) y parágrafo 1, 68 primer inciso, ley que, conviene anotar, se aplica al Distrito Capital, entre otros temas, en cuanto a las características y el régimen de las entidades descentralizadas, conforme lo disponen el parágrafo del artículo 2 y el parágrafo 1 del artículo 68 de la misma.

Adicionalmente, se puede señalar que Transmilenio S.A. es una entidad descentralizada por servicios, pues tiene personería jurídica y está

destinada a la organización del servicio de transporte público masivo de pasajeros, y es indirecta en la medida en que fue constituida por una entidad descentralizada territorialmente, el Distrito Capital, y cuatro entidades descentralizadas por servicios.

En relación con el régimen jurídico que le es aplicable, el párrafo 1 del artículo 38 de la ley 489 de 1998 dispone que las sociedades públicas se someten al régimen previsto para las empresas industriales y comerciales del Estado y, para el caso de Transmilenio S.A., así lo estipula el artículo 55 de los estatutos de la empresa protocolizados en la citada escritura de constitución, cuando establece;

"Presupuesto y contabilidad. En materia presupuestal y contable se le aplicarán a la sociedad, en su condición de sociedad entre entidades públicas, las normas presupuestales, fiscales y de contabilidad pública, aplicables a las empresas industriales y comerciales del Estado del orden municipal, las cuales deberán armonizarse con la naturaleza societaria de la compañía en lo que a ello hubiere lugar".

Las empresas industriales y comerciales del Estado están sometidas al régimen del derecho privado, salvo las excepciones legales, como lo señala el artículo 85 de la referida ley 489.

La aplicación del derecho privado se encuentra reafirmada por el hecho de que en la constitución de Transmilenio participó una empresa industrial y comercial del Estado como es Metrovivienda, y en consecuencia, se presenta la situación contemplada en el primer inciso del artículo 94 de la ley 489, que dispone:

«Asociación de las empresas industriales y comerciales del Estado. Las empresas y sociedades que se creen con la participación exclusiva de una o varias empresas industriales y comerciales del Estado o entre éstas y otras entidades descentralizadas y entidades territoriales se rigen por las disposiciones establecidas en los actos de creación, y las disposiciones del Código de Comercio" (resalta la Sala).

La misma norma continúa con seis numerales que ella califica como reglas de excepción a la aplicación de la normatividad mercantil y que se refieren a las filiales de las empresas industriales y comerciales del Estado, que son aquellas en las cuales éstas participan con un porcentaje superior al 51% del capital total, lo que no es el caso de Transmilenio. Sin embargo, uno de tales numerales se refiere tanto a las filiales como a las no filiales, pues no distingue. Es el numeral 4, que indica:

«Régimen jurídico. El funcionamiento y en general el régimen jurídico de los actos, contratos, servidores y las relaciones con terceros se sujetarán a las disposiciones del derecho privado, en especial las propias de las empresas y sociedades previstas en el Código de Comercio y legislación complementaria."

En síntesis, la naturaleza jurídica de Transmilenio S.A. es la de una sociedad anónima pública, esto es, constituida exclusivamente por entidades públicas, y en cuanto a su régimen jurídico aplicable, es el de las empresas industriales y comerciales del Estado el cual corresponde al derecho privado, con determinadas excepciones legales.

El hecho de que se le aplique la regulación de las empresas industriales y comerciales del Estado, no significa que sea una de éstas, pues su naturaleza está dada por el Acuerdo de autorización y la escritura de constitución y no cambia por la aplicación de un régimen, a falta de uno propio, de otra clase de entidad descentralizada, el cual en fin de cuentas es el del derecho privado, con contadas excepciones.

Cabe anotar que el Código de Comercio, ya desde 1972, cuando empezó a regir, preveía en el inciso segundo del artículo 100 que las sociedades por acciones, se rigen por las normas de las compañías comerciales "cualquiera que sea su objeto", con lo cual extendía su alcance ciertamente a las sociedades civiles por acciones pero también a las públicas, pues no las excluía.

Interesa analizar ahora, las que la consulta llama "transferencias", que puedan hacerle sus accionistas y concretamente, el Distrito Capital y la destinación de las mismas.

1.2 Las transferencias del Distrito Capital a Transmilenio S. A. Transmilenio S.A. se constituyó como una sociedad anónima y en tal carácter, de acuerdo con los artículos 374 a 376 del Código de Comercio que forma parte esencial del derecho privado que le es aplicable, se integró con el número mínimo legal exigido de cinco accionistas, los cuales son entidades públicas distritales, se dividió su capital en acciones y se fijó su capital autorizado así como el suscrito y el pagado.

El artículo 6 de los estatutos incluidos en la citada escritura 1528, establece:

"Capital autorizado. El capital autorizado de la sociedad es de TRES MIL MILLONES DE PESOS (\$3.000.000.000) MONEDA LEGAL COLOMBIANA/ dividido en tres mil (3.000) acciones de valor nominal de un millón de pesos (\$1.000.000.00) cada una. El capital autorizado podrá aumentarse en cualquier tiempo mediante la correspondiente reforma estatutaria, aprobada en legal forma por la Asamblea de Accionistas".

En cuanto al capital suscrito y al pagado, el artículo 7° de los estatutos remite al final de los mismos, en donde se encuentra el título "Suscripción y pago de capital" que estipula que la totalidad del capital social fue suscrito y pagado al momento de constitución de la sociedad en la siguiente Forma: el FONDATT suscribió y pagó 2.000 acciones por un valor total de \$2.000.000.000, el IDU 997, por \$997.000.000, el Instituto Distrital de Cultura y Turismo, el Distrito Capital y Metrovivienda una acción por valor de \$1.000.000, cada uno.

Ahora bien, en la consulta se pregunta acerca del fundamento legal para que el Distrito Capital efectúe transferencias de dinero a una sociedad por acciones constituida con la participación exclusiva de entidades públicas, como Transmilenio.

En primer lugar, resulta oportuno anotar que el artículo 4 del Acuerdo No. 04 de 1999, estableció la integración del patrimonio de la empresa en la siguiente forma:

"Patrimonio. El patrimonio de TRANSMILENIO S.A., estará integrado por su capital social, por los derechos reales y personales de la entidad, los que le sean transferidos, las partidas que se le asignen y los recursos provenientes del desarrollo de su actividad y del giro ordinario de sus negocios" (destaca la Sala).

Esta norma conduce a pensar que desde el acto de su creación se previó que la empresa iba a requerir de diversos ingresos, pues el solo desarrollo de su actividad, aunque fuera rentable, no iba a ser suficiente para atender todos sus compromisos y responsabilidades iniciales. Por eso se estableció que se le podían transferir derechos y asignar partidas presupuestales si que con ello se desconociera que era una entidad sometida a la regulación de las empresas industriales y comerciales del Estado.

Precisamente, el Consejo Distrital de Política Económica y Fiscal - CONFIS, en virtud de la atribución conferida por el literal e) del artículo 10 del decreto del Alcalde mayor 714 de 1996, que constituye el estatuto orgánico del presupuesto distrital, aprobó mediante la resolución 93 del 30 de octubre de 2001, el presupuesto de ingresos, gastos e inversión de la empresa Transmilenio S.A. en trescientos trece mil quinientos veinticinco millones quinientos veintitrés mil doscientos sesenta y nueve pesos (\$313.525.523.269) para la vigencia fiscal comprendida entre el 1 de enero y el 31 de diciembre del año 2002, y dentro del rubro de ingresos se aprecia el concepto de transferencias por \$300.611.827.101.

El Secretario de Hacienda del Distrito Capital en carta del 27 de febrero de 2002, dirigida al concejal autor de la consulta y adjuntada a ésta, explica que las transferencias comprenden: "i) el porcentaje del 50% del ingreso por concepto de sobretasa a la gasolina motor destinado a la financiación del sistema integrado de transporte masivo, según lo establecido en el Acuerdo 23 de 1997, modificado por el Acuerdo 42 de 1999; ii) aportes del Distrito Capital estimados para la vigencia fiscal

2002 y los aportes pendientes de la vigencia fiscal 2001; iii) la participación de la Nación conforme a lo establecido en la Ley 310 de 1996."

Ahora bien, respecto de las transferencias del Distrito Capital, hay que observar que Transmilenio S.A. es una sociedad que, como se indicó, sigue las disposiciones del Código de Comercio y en consecuencia, sus socios pueden hacer aportes de capital para incrementar el patrimonio de la misma y atender diversos requerimientos.

Dichas transferencias están justificadas en el artículo 4 del Acuerdo No. 04 de 1999 del Concejo Distrital, atrás transcrito, y armonizan con la filosofía consignada en el artículo 47 del Acuerdo No. 47 del 9 de diciembre de 2001 del Concejo Distrital "Por el cual se expide el Presupuesto Anual de Rentas e Ingresos y de Gastos e Inversiones del Distrito Capital para la vigencia Fiscal comprendida entre el 1 de enero y el 31 de diciembre del año 2002 y se dictan otras disposiciones", el cual establece lo siguiente:

"Las transferencias de recursos que efectúe la Administración Central a favor de las Empresas Industriales y Comerciales del Distrito Capital o a Sociedades de Economía Mixta asimiladas a las anteriores, se constituirán en aportes patrimoniales del Distrito.

Estos aportes patrimoniales se ejecutarán con la adquisición del compromiso y se conservarán como, una cuenta especial en la Secretaría de Hacienda Distrital Dirección Distrital de Tesorería mientras se realiza su giro, de acuerdo al Programa Anual de Caja".

Esto es, que también pueden hacerse transferencias de recursos de la Administración Central del Distrito Capital a favor de las Empresas Industriales y Comerciales del mismo y Sociedades de Economía Mixta y asimiladas a las anteriores. Y, por ende, armonizados los dos Acuerdos, el 47 con el 04, se llega a la conclusión que las dos normas se complementan, no se contradicen, máxime que la del Acuerdo 04 es especial para Transmilenio y la del 47 es general, para las entidades indicadas en la norma. Además, como se dijo atrás, en el presupuesto para la vigencia comprendida entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2002 se incluyó en el presupuesto de Transmilenio el rubro de transferencias por \$300.611.827.101.

En el mismo sentido se pronuncia el Secretario de Hacienda cuando en la aludida carta sostiene:

"Es necesario precisar que la totalidad de los recursos que finalmente fueron presupuestados por la Administración Central como transferencias para inversión a TRANSMILENIO S.A. para la vigencia fiscal 2002, se constituyen como Aporte de Capital en cumplimiento de lo establecido en el Artículo 47 de las Disposiciones Generales del Acuerdo 47 de 2001 aprobado por el Honorable Concejo de Bogotá D.C. Como consecuencia de la aprobación del artículo referido por parte del Concejo de Bogotá, la empresa TRANSMILENIO S.A. efectuará las modificaciones presupuestales a las que haya lugar y las someterá a consideración del CONFIS. Estos aportes de capital, que no tienen destinación específica en las normas presupuestales aplicables, deben ejecutarse según lo apropiado en el presupuesto de gastos e inversión de la Empresa".

Ahora bien, como el capital autorizado de la empresa se encuentra suscrito y pagado en su integridad, estos aportes de capital significan un aumento del capital social que debe ser objeto de una reforma estatutaria, debidamente aprobada por la asamblea de accionistas, la cual dará lugar a la expedición de las acciones correspondientes y deberá llevarse a escritura pública y registrarse en la cámara de comercio, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 122 y 158 del Código de Comercio y la parte final del artículo 60 de los estatutos.

En este punto se puede comentar que en una sociedad mercantil de capital, la asamblea de accionistas puede fijar un capital social o autorizado más elevado que el inicial, como un capital programa que constituye una meta esperada según la evolución de las actividades económicas y las proyecciones de la empresa, de manera que se vaya suscribiendo y pagando el capital progresivamente por los socios, sin necesidad de hacer una reforma estatutaria cada vez que se coloque un paquete de acciones dentro de tal capital.

Si se presentan luego excedentes de capital, se puede proponer una reducción o descapitalización y reintegrar una parte a los socios, con la aprobación de éstos, después de analizar su factibilidad y conveniencia frente a la situación económica del momento y los intereses de la

En el caso de Transmilenio S.A. se debe aprobar la reforma estatutaria de aumento del capital autorizado, para formalizar los aportes de capital hechos por el Distrito.

En cuanto a la destinación de los aumentos de capital en las sociedades, el profesor José Ignacio Narváez sostiene: "Todo aumento del capital responde a la necesidad de nuevos flujos de fondos para ensanchar las instalaciones o base física de la empresa; o acrecentar la producción; o capitalizar créditos a su cargo; o acometer nuevos negocios e incrementar los existentes; o afrontar la competencia; o ampliar la capacidad de endeudamiento robusteciendo la prenda general o común de los acreedores actuales o potenciales; o sortear situaciones críticas de iliquidez evitando tener que recurrir al concordato; o acompasar la cifra del capital con los resultados de la desvalorización monetaria y de devaluaciones paulatinas o en cadena, etc"

En el caso de Transmilenio SA. la destinación que debe darle a los aportes de capital del Distrito y al consiguiente aumento del capital de la empresa, queda enmarcada dentro de los gastos de inversión y los de funcionamiento establecidos en el presupuesto aprobado por el CONFIS distrital mediante la resolución 93 de 2001.

En consecuencia, tales aportes están destinados a inversión, en su mayor parte, y a funcionamiento dentro de los montos fijados en la citada resolución, los cuales debe respetar Transmilenio S.A. como sociedad que está sujeta a las disposiciones de las empresas industriales y comerciales del Estado

Cabe anotar que no se presenta aquí la prohibición de transferencias del Distrito, establecida en el artículo 56 de la ley 617 de 2000, a la cual alude el concejal autor de la consulta, en carta del 31 de enero de 2002 dirigida al Alcalde Mayor, que obra en el expediente; pues tal prohibición recae sobre las transferencias a las loterías, las empresas prestadoras del servicio de salud y las instituciones de naturaleza financiera de propiedad del Distrito o con su participación mayoritaria, y en cuanto a las empresas industriales y comerciales del Estado se refiere a aquellas que durante tres años seguidos hayan generado pérdidas, lo que no es el caso de Transmilenio S.A.

Por último, se requiere examinar la aplicabilidad del artículo 2 de la ley 310 de 1996, sobre la cual se formula un interrogante en la consulta.

1.3 La participación de la Nación en el sistema integrado de transporte masivo de Bogotá. La ley 310 del 6 de agosto de 1996 modificó la ley 86 de 1989, conocida como la ley de metros, aunque en realidad se refiere a los sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros, sea bajo la modalidad de metro como en Medellín, o la de transporte terrestre automotor, como en Bogotá.

El artículo 2 de la ley 310 de 1996 prescribe lo siguiente:

"La Nación y sus entidades descentralizadas por servicios cofinanciarán o participarán con aportes de capital, en dinero o en especie, en el sistema de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros, con un mínimo del 40% y un máximo del 70% del servicio de la deuda del proyecto, siempre y cuando se cumplan los siguientes requisitos: (enumera seis)".

Con fundamento en esta norma, la Nación, por una parte, y el Distrito Capital y el IDU, por la otra, suscribieron el 24 de junio de 1998 un Convenio destinado a la adquisición de predios requeridos para el desarrollo de la primera línea de metro (PLM) y la financiación de algunos componentes flexibles del sistema integrado de transporte masivo para la ciudad de Santa Fe de Bogotá D.C. (SITM). Estos últimos se referían a una serie de obras de infraestructura necesarias para llevar a cabo el proyecto, que se encontraban enumeradas en la cláusula tercera.

El objeto del convenio fue señalar el monto de los aportes con los cuales debían contribuir tanto la Nación como el Distrito Capital, desde el año de 1999 hasta el 2002, para el desarrollo del proyecto de transporte masivo en Bogotá, teniendo en cuenta que la participación de la primera se limitaba al 70% del valor de éste y el segundo al 30%, de acuerdo con las estipulaciones contenidas en las cláusulas primera y segunda.

Posteriormente se presentaron cambios en el programa de ejecución de la primera línea de metro y del ahora denominado componente flexible del SITM, que consistía en el Sistema Transmilenio, para lo cual se suscribió el 30 de diciembre de 1999 el Otrosí No. 1.

Luego, el 4 de diciembre de 2000, se firmó el Otrosí No. 2, por medio del cual se incluyó a Transmilenio S.A., como sociedad titular del componente flexible del SITM Sistema Transmilenio, a fin de que realice el aparte correspondiente al Distrito para el desarrollo de dicho componente, y se extendió la participación de los aportantes hasta el 2006.

En la cláusula segunda de este Otrosí se enumeran veintitrés vías de Bogotá que constituyen la primera Fase del SITM Sistema Transmilenio y se estipula que "los recursos que se aporten se aplicarán a la financiación del servicio de la deuda correspondiente del desarrollo" de esa fase.

La pregunta en este punto se refiere a si se puede aplicar el citado artículo 2 de la ley 310 frente al hecho de que en la resolución 93 del CONFIS distrital aparece que el rubro Servicio de Deuda de Transmilenio S.A. es de cero (0).

Sobre el particular hay que observar que el sentido de la expresión "servicio de la deuda del proyecto" empleada en el artículo 2 de la ley 310 de 1996, hace relación, en el caso del sistema Transmilenio de Bogotá, al valor de financiación del proyecto, pues para el desarrollo de éste es indispensable la contribución económica tanto de la Nación como del Distrito Capital, por sus elevados costos, como se desprende del citado Convenio y los dos otrosíes.

Dicha expresión significa en este caso, el costo estimado para financiar el proyecto, con todo lo que él implica de construcción de obras de infraestructura, y de gestión, planeación, organización y puesta en marcha del sistema. No hay que entenderla como el valor adeudado por el proyecto, vale decir, la suma recibida a título de empréstitos internos y externos que se deba pagar por todo el proyecto o por la empresa

responsable del servicio.

El sentido de la norma consiste en fijar un costo de financiación del proyecto que sirva como referencia para establecer el monto de la contribución de la Nación y sus entidades descentralizadas por servicios, ya sea mediante la cofinanciación o la participación con aportes de capital en el proyecto, y de igual manera, por deducción, determinar el monto a cargo de las entidades territoriales interesadas en desarrollar los proyectos de transporte masivo de pasajeros en sus ciudades.

La idea no es que haya una deuda que pagar para que la Nación participe sino que desde la iniciación del proyecto, con base en el presupuesto calculado, ésta intervenga con un porcentaje apreciable en la realización del mismo.

Refuerza el anterior argumento la diferencia que hay entre la redacción del artículo 20 y el 5 de la ley 310 de 1996, pues el 2 se refiere, con verbos en futuro "cofinanciarán o participarán", a proyectos que se vayan a desarrollar después de la expedición de esa ley, mientras el 5 se ocupa de un proyecto específico cuya ejecución se había iniciado antes de la expedición de esa ley.

El artículo 2 de la citada ley dispone la cofinanciación o participación con aportes de capital, con un mínimo del 40% y un máximo del 70% del servicio de la deuda del proyecto, pero esto no significa que necesariamente debe existir deuda, si así fuera no podría hacerse el aporte de capital, porque los aportes no son propiamente una deuda del proyecto, sino deudas de los socios frente a la sociedad que se constituye, en la parte del capital suscrito y no pagado al momento de la constitución; mientras la deuda del proyecto es a cargo de la sociedad gestora del mismo y nacida de un crédito para obtener recursos destinados al proyecto. Por tanto, es más racional entender que sí podía asumirse parte de la deuda, también era viable aportar directamente los recursos necesarios para hacer la inversión, sin cargar con los costos de financiación de la deuda. Así las cosas, no puede asimilarse la frase del artículo 2, que establece los límites de la participación de la Nación y sus entidades descentralizadas en el Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros, referida al servicio de la deuda, con la estricta noción presupuestal de dicha figura o institución. La mención que hace el artículo 2 es para fijar un límite, pero no una forma exclusiva de cofinanciar o participar.

Precisamente sobre este punto, el Secretario de Hacienda del Distrito en la carta aludida, lo ha entendido de esta manera al decir lo siguiente: "Así mismo, es necesario aclarar que el artículo 2 de la Ley 310 de 1996 hace referencia a que la base de cálculo del porcentaje de participación de la Nación es el servicio de la deuda del proyecto, mas no que dichos recursos sean para el pago de servicio de la deuda".

2. LA SALA RESPONDE

2.1 La Empresa de Transporte del Tercer Milenio Transmilenio S.A. es una sociedad por acciones del orden distrital, constituida con la participación exclusiva de entidades públicas, sujeta al régimen jurídico de las empresas industriales y comerciales del Estado.

2.2 El Distrito Capital puede efectuar transferencias, que constituyen aportes de capital, a la empresa Transmilenio SA., con base en el artículo 47 del Acuerdo No. 47 del 9 de diciembre de 2001 del Concejo Distrital, en concordancia con lo dispuesto por los artículos 122 y 158 del Código de Comercio y la parte final del artículo 6 de los estatutos protocolizados con la escritura pública de constitución de la empresa, la No. 1528 del 13 de octubre de 1999 de la Notaría 27 de Bogotá.

2.3 y 2.4

Dichos aportes, por medio de la correspondiente reforma estatutaria, implican un aumento del capital de la empresa Transmilenio S.A., el cual puede ser empleado para gastos de inversión y de funcionamiento de ésta; de acuerdo con el presupuesto que le fue aprobado por el CONFIS distrital mediante la resolución No. 93 del 30 de octubre de 2001.

2.5 El artículo 2 de la ley 310 de 1996 es aplicable aunque aparezca en la resolución citada en el número anterior, que el rubro Servicio de Deuda de la empresa Transmilenio S.A. para la vigencia fiscal de 2002, es de cero (0), por cuanto la expresión "servicio de la deuda del proyecto" empleada en el mencionado artículo, se refiere en el caso del sistema integrado de transporte masivo de Bogotá, al valor de financiación del proyecto, no al servicio de deuda de la empresa encargada de la gestión, organización y planeación de dicho transporte.

Transcríbase al señor Ministro del Interior. Igualmente, envíese copia a la Secretaria Jurídica de la Presidencia de la República.

CESAR HOYOS SALAZAR

Presidente de la Sala

SUSANA MONTES DE ECHEVERRI

FLAVIO AUGUSTO RODRÍGUEZ ARCE

AUGUSTO TREJOS JARAMILLO

ELIZABETH CASTRO REYES

Secretaria de la Sala

Fecha y hora de creación: 2026-06-22 00:43:17