

REPÚBLICA DE COLOMBIA



**RAMA JUDICIAL DEL PODER PÚBLICO
TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE CUNDINAMARCA
SECCIÓN TERCERA – SUBSECCIÓN C**

Bogotá, D.C., veintiocho (28) de julio de dos mil veintiuno (2021)

Magistrado Ponente: FERNANDO IREGUI CAMELO

REPARACIÓN DIRECTA

Radicado:	25000-23-26-000-2010-00288-00
Actor:	JUAN GUSTAVO MENDOZA POVEDA
Demandado:	BOGOTÁ D.C. – SECRETARÍA DE TRANSITO Y TRANSPORTES DE BOGOTÁ (HOY SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD)
Tema	INEXISTENCIA DEL DAÑO ANTIJURÍDICO IMPUTABLE A LA DEMANDADA, POR FALTA DE DEMOSTRACIÓN DE QUE CESÓ LA CAUSA DE INMOVILIZACIÓN DEL VEHÍCULO Y, POR ENDE, DEL DERECHO DEL PROPIETARIO A LA DEVOLUCIÓN DE SU TENENCIA, ASÍ COMO DE LA DILIGENCIA Y OPORTUNIDAD EN LOS TRÁMITES TENDIENTES A LA REPOSICIÓN DEL CUPO DEL VEHÍCULO.
Sentencia N°:	SC3 – 0721 - 2352
Instancia:	PRIMERA
Sistema:	ESCRITURAL

I. OBJETO DE LA DECISIÓN

Surtido el trámite de ley, sin observar causal de nulidad que invalide lo actuado, procede la Sala a dictar sentencia en el proceso ordinario iniciado por Juan Gustavo Mendoza Poveda, en ejercicio de la acción de reparación directa consagrada en el artículo 86 del Código Contencioso Administrativo, contra la Alcaldía de Bogotá – Secretaría de Transito y Transportes de Bogotá (hoy Secretaría Distrital de Movilidad).

II. ANTECEDENTES

2.1. Pretensiones.

En la demanda presentada el 13 de diciembre de 2006, la parte demandante solicitó lo siguiente¹:

***PRIMERA.-** Que la Alcaldía Mayor de Bogotá Y/O LA SECRETARÍA DE TRANSITO Y TRANSPORTES DE BOGOTÁ, es responsable de todos los perjuicios ocasionados al señor JUAN GUSTAVO MENDOZA, y por lo tanto deberá reconocer y pagar al mencionado ciudadano las indemnizaciones provenientes de los daños y perjuicios como consecuencia de la retención e inmovilización ilegal y arbitraria efectuada por uno de sus agentes del vehículo de servicio público Bus de Placas SAC-152 (antiguas SA-3152), Modelo 1970, Marca Dogde, afiliado a la Empresa de Buses Amarillos y Rojos S.A., según el Comparendo No. 93106 de fecha 12 de Enero de 1994.*

***SEGUNDA.-** Que el demandado Alcaldía Mayor de Bogotá y/o Secretaría de Tránsito y Transportes de Bogotá, proceda de inmediato a reconocer y pagar a favor de mi mandante la suma de \$45.000.000.00 valor del cupo del referido automotor para su chatarrización conforme a las tarifas vigentes en el momento, al haber sido imposible la obtención de la entrega del automotor por distintos motivos y pretextos alegados por la parte demandada hasta llegar al desaparecimiento y pérdida del vehículo cuando se encontraba dentro de los mismos patios de la entidad.*

***TERCERA.-** Que la entidad demandada sea condenada a pagar a favor de mi poderdante el lucro cesante y daño emergente ocasionados por el largo tiempo que el vehículo ha dejado de producir ingresos para su propietario a razón de un promedio diario de \$250.000.00 y cuya totalización actualizada asciende a la suma de \$1.055.950.310.00*

***CUARTA.-** Que la entidad demandada sea condenada a pagar a favor de mi poderdante al equivalente a 6000 gramos oro en la fecha del fallo como compensación al daño moral ocasionado al señor Juan Gustavo Mendoza.*

***QUINTA.-** Se condenara al pago de intereses no inferiores al 6% anual aumentados con el incremento promedio que en el mismo período haya tenido el índice de precios al consumidor sobre las sumas que resulten a su favor desde la fecha que el fallo deba cumplirse y hasta cuando se efectúe el pago.*

***SEXTA.-** La parte demandada deberá dar cumplimiento a la Sentencia en*

¹ Folio 58 vuelto, c.1.

los términos señalados en los Artículos 121 y 122 del Código de lo Contencioso Administrativo.

SÉPTIMA.- *Que se decrete la condena en costas, gastos del proceso y Agencias en Derecho en contra de la parte demandada.”*

2.2. Hechos.

Como hechos que fundamentan las pretensiones, el apoderado de la parte demandante señaló:

2.2.1. El señor Juan Gustavo Mendoza es el propietario del bus de servicio público placas SAC-152 (antiguas placas SA-3152), afiliado a la Empresa de Buses Amarillos y Rojos S.A. y con número interno 07552, según la Licencia de Transito No. 3—226049.

2.2.2. El 12 de enero de 1994 el automotor fue retenido e inmovilizado por las autoridades de tránsito con el pretexto de haber producido un pequeño choque con otro vehículo, en el que no hubo heridos, según comparendo No. 93106.

2.2.3. El señor Juan Gustavo adelantó las diligencias y trámites para recuperar su automotor, siendo inútil, por distintas razones, entre ellas, que era la empresa a la que se encontraba afiliado el bus quien debía efectuar la solicitud, que el bus registraba embargos por cuenta de la DIAN y del Juzgado 40 Civil Municipal de Bogotá, y que mientras no solucionara esto, era imposible lograr la autorización de entrega.

2.2.4. El señor Juan Gustavo continuó pagando los impuestos del bus hasta el año 2000 y está dispuesto a cancelar los correspondientes a los seis años siguientes.

2.2.5. El 29 de octubre de 2004, el demandante presentó nueva petición al Concesionario de Patios contratista JV INVERSIONES, debido a que, en una visita a la Secretaría de Tránsito y Transporte, le indicaron que era posible que su vehículo estuviera allí o hubiese sido rematado.

2.2.6. El 4 de febrero de 2005, la empresa JV Inversiones le contestó que en ejecución del Contrato 093 de noviembre de 1996, recibió un automóvil de placas SA-3252 con inventario No. 93106, inmovilizado el 12 de enero de 1995 según constaba en Acta de Entrega de patio 3 de Tránsito en su página 9 de 13, y que dicho vehículo no había sido rematado.

2.2.7. A partir de lo expuesto, el demandante dedujo que al interior de Patios de la Secretaría de Tránsito y Transportes de Bogotá se produjo un cambio de placas de su vehículo. Luego, sacaron el automotor a las vías, y utilizaron maniobras fraudulentas para obtener tarjeta de operación e incorporarlo al servicio público.

2.2.8. El demandante presentó solicitud de convocatoria a diligencia de conciliación prejudicial ante la Procuraduría Delegada, programada para el 5 de octubre de 2006.

2.2.9. En vista de que los convocados a la audiencia de conciliación no comparecieron, la Procuraduría fijó como nueva fecha para la práctica de la diligencia el 2 de noviembre de 2006. En esa oportunidad, la apoderada de la Secretaría de Tránsito y Transportes de Bogotá asistió con Acta del Comité de Defensa Judicial, Conciliación y Transacción de 4 de octubre de 2006, en la que se descartaba cualquier fórmula de arreglo conciliatorio.

2.2.10. El Comité de Defensa Judicial, Conciliación y Transacción de la Secretaría de Tránsito y Transportes de Bogotá argumentó:

(i) Que la última tarjeta expedida al vehículo era de agosto de 1997, por lo cual no era posible sin que el bus se hubiese presentado a revisión tecno-mecánica.

(ii) Que en la base de datos no registraba el ingreso ni salida del vehículo.

(iv) Que el automotor no se encontró en los registros de vehículos que recibió en concesión la firma JV Inversiones.

(v) Que en el sistema SICON aparecía el comparendo No. 5982260 de fecha 12 de mayo de 2000, impuesto al vehículo por la infracción de llevar pasajeros de pie, además, registraba afiliación a la Empresa Santa Lucía. Luego el vehículo estaba operando de manera ilegal.

2.2.11. En consecuencia, el demandante señala que hay una confesión de parte por anticipado de los funcionarios de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, por cuando no es posible que un vehículo retenido e inmovilizado resulte varios años después fuera de patios y en manos de un tercero, sin saber cómo lo sacaron de allí y cómo falsificaron la tarjeta de operación, al registrar afiliado a una empresa diferente a la original. De lo anterior, señala que no hay otra explicación que una cadena de ilícitos en concurso con funcionarios de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, y que, paradójicamente, ahora dicha entidad cuestiona su honorabilidad.

2.3. De los argumentos de la parte actora.

El apoderado de la parte demandante señaló que la Secretaría de Transito y Transportes de Bogotá es responsable por acción o por omisión de los hechos delictivos producidos al interior de la entidad.

Argumentó que la Secretaría de Tránsito y Transportes de Bogotá desconoció el proceso de inmovilización de un vehículo; e incumplió la obligación de devolverlo. Conductas contrarias a los principios fundamentales señalados en los artículos 1, 2, 4, 13, 29, 90, 221, 222, y el debido proceso consagrado en el artículo 29 de la Constitución Política.

III. TRÁMITE PROCESAL

3.1. La demanda se presentó inicialmente el 13 de diciembre de 2006 ante la Oficina de Apoyo para los Juzgados Administrativos de Bogotá. El proceso fue repartido al Juzgado 36 Administrativo del Circuito de Bogotá²

3.2. Mediante auto de 23 de enero de 2007, el Juzgado 36 Administrativo inadmitió la demanda³ siendo subsanada el 29 de enero de 2007⁴ y admitida mediante auto proferido el 20 de febrero de 2007⁵.

3.3. Mediante Oficio radicado el 28 de junio de 2007 ante la Oficina de Administración y Apoyo Judicial para los Juzgado Administrativos del Circuito de Bogotá, el apoderado de la parte demandada llamó en garantía a la Unión Temporal Servicios Especializados de Tránsito y Transporte SETT y a JV Inversiones Jaime Hernando Lafaurie⁶.

3.4. Mediante auto de 14 de agosto de 2007, el Juzgado 36 Administrativo ordenó al Fondo de Educación y Seguridad Vial aportar prueba documental⁷.

3.5. En auto proferido el 23 de octubre de 2007, se aceptó el llamamiento en garantía a la Unión Temporal Servicios Especializados de Tránsito y Transporte SETT, y se negó el llamamiento de la firma JV Inversiones⁸.

² Folio 54, C. 1.

³ Folio 56, C. 1.

⁴ Folios 57 y 58, C. 1.

⁵ Folio 66, C. 1).

⁶ Folios 1 a 4, C. 3.

⁷ Folio 100, C. 1.

⁸ Folio 22, C. 3.

3.6. Mediante auto de 11 de noviembre de 2008, se ordenó continuar con el trámite de la acción, dejando sin efectos el llamamiento en garantía del auto de 23 de octubre de 2007⁹.

3.7. A través de auto de 11 de noviembre de 2008, el Juzgado 36 Administrativo decretó pruebas y negó la prueba de inspección judicial solicitada por el apoderado de la parte demandante. A su vez, solicitó copia auténtica de los documentos sobre los cuales se pretendía que recayera la inspección judicial negada¹⁰.

3.8. En auto proferido el 31 de marzo de 2009, el Juzgado 36 Administrativo dio traslado a las partes de la respuesta allegada por Servicios Integrales para la Movilidad¹¹.

3.9. Mediante Auto de 12 de mayo de 2009, el Juzgado 36 Administrativo requirió a las empresas Flota Santa Lucía, Buses Blancos, Servicios Integrales para la Movilidad, y al Concesionario JV Inversiones, dar respuesta a oficios librados en los términos de su solicitud¹².

3.10. A través de auto de 4 de agosto de 2009, el Juzgado 36 Administrativo ordenó aportar las respuestas de Transportes Santa Lucía y Buses Amarillos¹³.

3.11. Mediante auto de 23 de febrero de 2010, el Juzgado 36 Administrativo dio traslado para alegar de conclusión¹⁴.

3.12. A través de auto de 20 de abril de 2010, el Juzgado 36 Administrativo declaró oficiosamente la nulidad de lo actuado a por falta de competencia en el factor cuantía, y remitió el proceso a esta Corporación¹⁵

3.13. Mediante oficio de 4 de mayo de 2010, el Juzgado 36 Administrativo remitió el proceso a la Secretaría General del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, y correspondió por reparto al Magistrado Ramiro de Jesús Pazos Guerrero¹⁶

⁹ Folio 154, C. 1.

¹⁰ Folios 156 y 157, C. 1; 1 a 3, c. 2.

¹¹ Folio 13, c. 2.

¹² Folio. 17, c. 2.

¹³ Folio 44, c. 2.

¹⁴ Folio 160, c. 1.

¹⁵ Folios 180 a 182, C. 1.

¹⁶ Folios 183 y 184, C. 1.

3.14. A través de auto de 23 de junio de 2010, la Subsección B de la Sección Tercera del Tribunal Administrativo de Cundinamarca declaró la nulidad de la actuación surtida ante el Juzgado 36 Administrativo, a partir del auto de 23 de enero de 2007 que inadmitió la demanda. Sin embargo, precisó que las pruebas allegadas conservaban validez y eficacia, y avocó conocimiento de la demanda¹⁷.

3.15. Mediante auto de 15 de octubre de 2010, la demanda fue admitida por la Subsección B de la Sección Tercera del Tribunal Administrativo de Cundinamarca¹⁸

3.16. De la contestación de la demanda

El apoderado judicial del Distrito Capital – Secretaría Distrital de Movilidad se opuso a la prosperidad de las pretensiones de la demanda, por ausencia de causa para accionar. Su principal argumento es que los automotores de servicio público tienen una vida útil de veinte (20) años, por lo que el Bus Dodge de placas SAC-152 (antes SA-3152), modelo 1970, perdió su vida útil desde el año de 1990, por lo que el demandante debió tramitar la reposición por un vehículo nuevo.

Señaló que en las bases de datos de su representada no hay información del ingreso ni de la salida del vehículo para el año 1994.

Precisó que la última tarjeta de operación expedida al vehículo de placas SAC-152 era de agosto de 1997; por lo que era probable que el vehículo nunca había ingresado a los patios de la Secretaría de Tránsito y Transporte.

En cuanto a la prueba aportada por el demandante según la cual el Concesionario Jaime Hernando Lafaurie Vega indicó que tenían el vehículo en la entrega del patio 3, adujo que no existía constancia de que hubiese sido entregado a la Secretaría de Tránsito Y Transporte de Bogotá o al nuevo Concesionario Sociedad Ponce de León.

Agregó que era incomprensible que el demandante no hubiese realizado los trámites de retiro del vehículo en forma inmediata, de haber sido este inmovilizado en 1994.

A su juicio, el relato de la parte demandante respecto a las disculpas aludidas para justificar la demora en la reclamación del vehículo produce suspicacias. Más

¹⁷ Folios 186 y 187, C. 1.

¹⁸ Folio 190, C. 1.

aun cuando el vehículo cambió de placas, trámite a cargo del propietario y para el cual se requería aportar las placas antiguas.

En este sentido, propuso las excepciones de caducidad de la acción y ausencia de causa para demandar.

3.17. Continuación del trámite procesal

3.17.1. El apoderado de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá llamó en garantía a Jaime Hernando Lafaurie, a través de oficio radicado el 25 de febrero de 2011¹⁹.

3.17.2. A través de auto del 29 de abril de 2011, el Despacho resolvió citar al señor Jaime Hernando Lafaurie Vega en calidad de llamado en garantía, ordenando notificarle el auto que admitió el llamamiento²⁰.

3.17.3. El auto de 29 de abril de 2011 fue objeto de recurso de reposición, luego rechazado por improcedente mediante providencia del 20 de enero 2012 ²¹

3.17.4. Mediante auto de 10 de febrero de 2012, se dispuso correr traslado a las partes para que presentaran los alegatos de conclusión y al Ministerio Público para que emitiera concepto²²

3.17.5. El auto de traslado para alegar de conclusión fue objeto de recurso de reposición por el apoderado de la entidad demandada. Solicitó revocar el auto y ordenar la notificación del llamado en garantía y la práctica de pruebas solicitadas en la contestación de la demanda.

3.17.6. A través de auto de 13 de abril de 2012, se solicitó a la parte demandada información sobre la notificación al llamado en garantía²³.

3.17.8. A través de oficio de 25 de abril de 2012, la Secretaría de la Sección Tercera indicó que no había notificado al llamado en garantía, por falta de disponibilidad de los gastos necesarios²⁴.

3.17.9. Mediante auto de 27 de julio de 2012, fue revocado el auto de 10 de febrero de 2012. En consecuencia, se solicitó al apoderado judicial de la

¹⁹ Folios 35 a 40, c. 6.

²⁰ Folios 41 y 42, c. 6.

²¹ Folios 287, c. 1.

²² Folio 288, c. 1.

²³ Folio 296, C. 1.

²⁴ Folio 297, c. 1.

entidad demandada pagar los gastos de notificación y una vez consignados, a la Secretaría, notificar al llamado en garantía, así como mantener la suspensión del proceso ordenada en auto de 29 de abril de 2011²⁵.

3.17.10. En vista de que el aviso de notificación fue dirigido en forma equivocada a la entidad demandada y no al llamado en garantía, en auto de 22 de febrero de 2013 se ordenó elaborar el aviso de notificación que debería ser enviado por la parte demandada en el término de cinco días, so pena de continuar el trámite del proceso sin la comparecencia del llamado en garantía²⁶.

3.17.11. Con relación al memorial allegado por el apoderado de la parte actora, mediante auto de 19 de julio de 2013 en el que se puso de presente la muerte del señor Juan Gustavo Mendoza, se solicitó a la señora Blanca Burgos Moreno, viuda del demandante, y al abogado Rafael Enrique Roa Pinzón, allegar copia auténtica del acta de defunción del actor y el nuevo poder de representación judicial²⁷.

3.17.12. Mediante auto de 25 de octubre de 2013, el Despacho dispuso levantar la medida de suspensión del proceso y, en consecuencia, continuar con sin el llamamiento en garantía a Jaime Hernando Lafaurie Vega. Así mismo, se reiteró el requerimiento a la señora Blanca Burgos Moreno y al abogado Rafael Enrique Roa²⁸

3.17.13. A través de auto de 7 de febrero de 2014, se requirió a la señora Blanca Burgos Moreno y al abogado Rafael Enrique Roa para que dieran cumplimiento a lo ordenado en los autos de 19 de julio y 25 de octubre de 2013²⁹

3.17.14. Mediante auto de 29 de agosto de 2014, se requirió a la parte actora para que presentara escritura de constitución de la unión marital de hecho entre el señor Juan Gustavo Mendoza y Blanca Burgos Moreno; registro civil de nacimiento de Juan Cesar Mendoza Burgos; y paz y salvo por concepto de honorarios del abogado Orlando Ardila Molano, con el fin de decidir sobre la sucesión procesal y el decreto de pruebas³⁰.

²⁵ Folios 299 y 300, c. 1.

²⁶ Folio 324, c. 1.

²⁷ Folio 331, c. 1.

²⁸ Folio 337, c. 1.

²⁹ Folio 340, c. 1.

³⁰ Folios 388 y 389, c. 1.

3.17.15. La parte demandante presentó los documentos requeridos mediante oficio el 30 de septiembre de 2014³¹.

3.17.16. Mediante auto proferido el 18 de agosto de 2015, el proceso fue remitido a los despachos de los Magistrados de la Sección Tercera Subsección C, de conformidad con el acuerdo No. CSBTA15-421 del 13 de agosto de 2015³².

3.17.17. A través de Acta Individual de Reparto de 25 de agosto de 2015, le correspondió a este Despacho conocer de la presente controversia³³.

3.17.18. Mediante auto proferido el 17 de noviembre de 2015, este Despacho avocó conocimiento del proceso y continuó el trámite procesal con la señora Blanca Cecilia Burgos Moreno como cónyuge supérstite y curadora de Mónica Nathalia Mendoza Burgos, y con el señor Juan Cesar Mendoza Burgos, herederos del demandante fallecido³⁴.

3.17.19. Mediante auto de 29 de noviembre de 2016, el Despacho se pronunció sobre las pruebas solicitadas por las partes³⁵.

3.17.20. A través de auto proferido el 14 de junio de 2019, este Despacho dispuso correr traslado para alegar a las partes y notificar la providencia al representante del Ministerio Público³⁶

3.2. Alegatos de conclusión

El apoderado de la parte demandante reiteró lo expuesto en el escrito de demanda.

Indicó que está probado que el propietario del vehículo realizó las gestiones administrativas, judiciales y extrajudiciales necesarias para recuperar la tenencia del automotor, las cuales no fueron atendidas en debida forma por la Administración³⁷.

Señaló que el vehículo de servicio público fue sustraído de la esfera de vigilancia, uso, goce y disposición del demandado por parte de la administración, y que esta

³¹ Folios 392 a 402, c. 1.

³² Folio 405, c. 1.

³³ Folio 406, c. 1.

³⁴ Folios 408 y 409, c. 1.

³⁵ Folios 411 a 413, c. 1.

³⁶ Folio 476, c. 1.

³⁷ Folios 133 a 160, c. 3.

no probó causal eximente de responsabilidad que la exonere de la obligación de devolverlo.

Por su parte, el apoderado de la parte demandada ratificó los argumentos presentados en la contestación de la demanda, concretamente los relacionados con las excepciones de caducidad de la acción e inexistencia de causalidad entre los daños y la supuesta omisión de la administración³⁸

Agregó que la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá celebró contrato de concesión con la firma JV Inversiones para que se hiciera cargo de la vigilancia y control de los automotores inmovilizados y trasladados a los patios, junto con el desarrollo de los trámites tendientes a la entrega de estos a sus propietarios.

A su vez, señaló que la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá celebró contrato estatal con la Unión Temporal Servicios Especializados de Tránsito y Transporte SETT para el manejo del Registro Distrital Automotor, el Registro Distrital de Conductores y la elaboración, la renovación y cancelación de tarjetas de operación.

En los contratos mencionados, las partes incluyeron la cláusula de indemnidad del Distrito Capital – Secretaría de Tránsito, por lo que esta última no debía responder por las obligaciones asumidas o que debieran asumir los concesionarios.

Señaló que al interior de los patios de la Secretaría de Tránsito y Transporte no está demostrado que se cambiaron las placas del vehículo. Sin embargo, manifestó que está probado que el vehículo lo explotaba un tercero desconocido por las partes, que presuntamente falsificó una tarjeta de operación y que afilió el vehículo a otra empresa de transporte.

El Ministerio Público guardó silencio dentro de esta etapa procesal.

IV. CONSIDERACIONES

4.1. PRESUPUESTOS PROCESALES DE LA ACCIÓN

4.1.1. Jurisdicción

³⁸ Folios. 477 a 487, c. 1.

El artículo 82 del Código Contencioso Administrativo consagra el criterio orgánico para establecer que la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo debe conocer de los litigios de las entidades públicas, por lo que basta verificar que la naturaleza de una de las partes es pública, como lo es el Distrito Capital Bogotá – Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá (hoy Secretaría Distrital de Movilidad), para que se trámite la controversia ante esta jurisdicción.

4.1.2. De la procedencia de la acción

A través de la pretensión de reparación directa se busca que sean reparados todos los daños causados por una entidad estatal, esta acción encuentra su base jurídica en el artículo 90 de la Constitución Política, el cual establece que el Estado deberá responder por el daño antijurídico que cause.

De conformidad con lo establecido en el artículo 86 del C.C.A., cualquier persona interesada podrá demandar directamente la reparación del daño cuando la causa sea un hecho, una omisión, una operación administrativa o la ocupación temporal o permanente de inmueble por causa de trabajos públicos o por cualquier otro motivo. En este caso, el demandante solicita la reparación del daño irrogado por la demandada, a su juicio, por la inmovilización y posterior desaparición de su vehículo, razón por la cual la acción de reparación de directa es procedente.

4.1.3 De la caducidad

En el numeral 8 del artículo 136 del C.C.A., está previsto que la acción de reparación directa puede interponerse en un término de dos años, contados a partir del día siguiente a la ocurrencia del hecho, omisión, operación administrativa u ocupación temporal o permanente causante del daño.

Sin embargo, cuando la ocurrencia del hecho es conocido por la parte demandante en un momento posterior, el término de caducidad debe contarse desde esta última fecha.

En el caso específico, el término de caducidad debe contarse desde el momento en el que el demandante tuvo conocimiento de que su vehículo no se encontraba en los patios de la Secretaría Distrital de Movilidad, pese a haber sido inmovilizado antes.

La parte demandada solicitó declarar la excepción de caducidad, puesto que la inmovilización del vehículo ocurrió en enero de 1994, y el demandante no acudió a retirarlo de los patios de la Secretaría de Tránsito y Transporte de manera oportuna, y presentó la demanda judicial el 13 de diciembre de 2006.

Sin embargo, la Sala destaca que la demora en adelantar el trámite para la devolución del vehículo inmovilizado no incide de manera determinante para establecer en el término de caducidad de la demanda, sino que debe ser analizado en el punto de imputación del daño.

De acuerdo con las pruebas obrantes en el proceso, el 29 de octubre de 2004, el demandante solicitó la entrega de la copia de la resolución de remate de su vehículo de placas SA3152, de modo que para esa fecha desconocía el paradero del automotor y presumía que había sido rematado, pero no tenía certeza de que se había extraviado de los patios autorizados.

El Concesionario Inversiones Jaime Hernando Lafaurie Vega contestó la solicitud del demandante el 4 de febrero de 2005. Indicó que con el inventario No. 93106 recibieron el vehículo de las placas SA3252, inmovilizado el 12 de enero de 1995, y que no había registro de que el vehículo de placa SA 3152 hubiese sido rematado, porque contaba con matrícula vigente.

Luego entonces, el 4 de febrero de 2005, el señor Mendoza Poveda tuvo certeza de que se desconocía el paradero del vehículo, y a partir de esta fecha se contará el término de caducidad de la acción.

El señor Mendoza Poveda tenía plazo para presentar la demanda hasta el 5 de febrero de 2007, de manera que la radicó oportunamente el 13 de diciembre de 2006 y no se configuró la excepción de caducidad de la acción.

4.1.4. Legitimación en la causa

En vista de que la causa *petendi* es la inmovilización y posterior desaparición del vehículo, de acuerdo con la jurisprudencia del H. Consejo de Estado, “(...) se tiene que la prueba idónea para acreditar la propiedad de un vehículo automotor, es la tarjeta de propiedad del vehículo, documento público que no puede ser sustituido por otro, como lo prescribe el artículo 265 del Código de Procedimiento Civil, toda vez que se trata de un requisito ad substantiam actus”³⁹. (subrayado fuera de texto)

En la sentencia citada, el H. Consejo de Estado aclaró respecto a la legitimación: que:

³⁹ Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Subsección C. Sentencia de 22 de enero de 2014. Rad. No. 07001-23-31-000-2003-00099-01 (28492). C.P. Enrique Gil Botero.

*“La prueba del dominio para fines de legitimación puede ser, entonces, la certificación de la oficina de tránsito en la que esté inscrito el automotor; o también la copia autenticada de la matrícula o tarjeta de propiedad; prueba ésta que proporciona una gran certeza porque su expedición está precedida, como lo dijo la Corte "de la previa comprobación de su derecho por parte del dueño del vehículo y el cumplimiento de los demás requisitos legales exigidos para expedir el permiso o licencia para que el aparato pueda transitar" (Sentencia de julio 21 de 1971). En otros términos, esa matrícula prueba que la inscripción del título de dominio se efectuó y que se hizo a nombre de la persona que figura en ella.*⁴⁰ (subrayado fuera de texto)

Así las cosas, el señor Juan Gustavo Mendoza está legitimado en la causa por activa, porque demostró la titularidad del derecho de dominio sobre el vehículo BUS Dodge de placas SA3152 (luego placas SC-152), con fundamento en las siguientes pruebas:

- Licencia de tránsito No. 3-226049 del vehículo de placas SA.31.52, expedida el 22 de julio de 1988 por el Instituto Nacional de Transporte – Ministerio de Obras Públicas y Transporte, en la que figura como propietario Juan Gustavo Mendoza (folio 27, c.1 y folio 86, c. 5).
- Certificado de tradición No. 41575 expedido el 21 de febrero de 1994 por la Secretaría de Tránsito y Transporte de Santafé de Bogotá, placa SA3152 registra como propietario Juan Gustavo Mendoza (folio 455, c. 1 y folios 84 y 85, c. 5).
- Certificado de tradición No. 48914 expedido el 22 de abril de 1994 por la Secretaría de Tránsito y Transporte de Santafé de Bogotá, placa SA 3152 aparece inscrito como propietario Juan Gustavo Mendoza (folio 457, c. 1 y folios 79 y 80, c. 5).
- Certificado de tradición No. 56661 expedido el 29 de agosto de 1994 por la Secretaría de Tránsito y Transporte de Santafé de Bogotá, placa SA3152 aparece inscrito como propietario Juan Gustavo Mendoza (folio 458, c. 1 y folios 74 y 75, c. 5).
- Certificado de tradición No. 69098 expedido el 20 de febrero de 1995 por la Secretaría de Tránsito y Transporte de Santafé de Bogotá, placa SA3152 aparece inscrito como propietario Juan Gustavo Mendoza (folio 460, c. 1 y folios 69 y 70, c. 5).

⁴⁰ Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Subsección C. Sentencia de 22 de enero de 2014. Rad. No. 07001-23-31-000-2003-00099-01 (28492). C.P. Enrique Gil Botero.

- Certificado de tradición No. 69789 expedido el 3 de marzo de 1995 por la Secretaría de Tránsito y Transporte de Santafé de Bogotá, placa SA3152 aparece inscrito como propietario Juan Gustavo Mendoza. Registra un sello sobre el certificado que dice vehículo no repone (folio 461, c. 1 y folios 64 y 65, c. 5).
- Certificado de tradición expedido el 15 de octubre de 1996 por la Secretaría de Tránsito y Transporte de Santafé de Bogotá, aparece inscrito como propietario Juan Gustavo Mendoza (folio 462, c. 1 y folio 61, c. 5).
- Certificado de tradición No. CT0007006 expedido el 2 de febrero de 1998 por la Secretaría de Tránsito y Transporte de Santafé de Bogotá, placa SA3152, registra como titular del derecho de dominio a Juan Gustavo Mendoza Poveda (folios 465 y 466, c. 1 y folio 57, c. 5).
- Certificado de tradición No. CT900340865 expedido el 4 de abril de 2002 por la Secretaría de Tránsito y Transporte – Alcaldía Mayor de Bogotá SETT, placa SA 3152, registra como propietario Juan Gustavo Mendoza Poveda (folio 49, c. 5).
- Certificado de tradición No. CT900794414 expedido el 5 de noviembre de 2004 por Servicios Especializados de Tránsito y Transporte SETT, placa SA 3152, registra como propietario Juan Gustavo Mendoza Poveda (folio 44, c. 5).
- Certificado de tradición No. CT900815059 expedido el 20 de diciembre de 2004 por Servicios Especializados de Tránsito y Transporte SETT, placa SA 3152, registra como propietario Juan Gustavo Mendoza Poveda (Folio 40, c. 5).
- Certificado de tradición No. CT900837702 expedido el 15 de febrero de 2005 por Servicios Especializados de Tránsito y Transporte SETT, placa SA 3152, registra como propietario Juan Gustavo Mendoza Poveda (Folio 36, c. 5).
- Certificado de tradición No. CT900947772 expedido el 31 de marzo de 2006 por Servicios Especializados de Tránsito y Transporte SETT, placa SA 3152, registra como propietario Juan Gustavo Mendoza Poveda (Folio 32, c. 5).

- Certificado de tradición No. CT900981397 expedido el 11 de septiembre de 2006 por Servicios Especializados de Tránsito y Transporte SETT, al vehículo de placas SA3152, línea D550-221 FFC (folios 20 y 21, c. 1 y folio 27, c. 5).
- Certificado de tradición No. CT900998592 expedido el 1 de diciembre de 2006 por Servicios Especializados de Tránsito y Transporte SETT para el vehículo de placas SAC152, línea D-500 221 FFC (folios 20 y 21, c. 1. Folio 23, c. 5, Folio 245, c. 1).
- Certificado de tradición No. CT150005355 expedido el 30 de junio de 2009 por Servicios Integrales para la Movilidad para el vehículo de placas SAC152, propietario Juan Mendoza Poveda (fl. 29, c. 2).
- Certificado de tradición No. CT901684226 expedido el 29 de marzo de 2017 por Servicios Integrales para la Movilidad SIM para el vehículo de placas SAC152, con la siguiente nota: "SIN EMPRESA, DESVINCULADO POR CUMPLIMIENTO VIDA0 ÚTIL D2556/01", propietario Juan Mendoza Poveda (folios 472 y 473, c. 1).

Mediante auto proferido el 17 de noviembre de 2015, se dispuso la sucesión procesal de la parte demandante, de manera que el proceso continuó con la señora Blanca Cecilia Burgos Moreno (cónyuge supérstite del señor Mendoza Poveda), Mónica Nathalia Mendoza Burgos (hija del señor Mendoza Poveda), y con el señor Juan Cesar Mendoza Burgos (hijo del señor Mendoza Poveda).

En relación con la legitimación en la causa por pasiva, el Distrito Capital de Bogotá – Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá (actualmente Secretaría Distrital de Movilidad), se encuentra legitimada en la causa por pasiva, porque el daño se imputa a título de falla del servicio por pérdida de un vehículo inmovilizado que la parte demandante reputa bajo su guardia y custodia⁴¹.

⁴¹ **Acuerdo 257 de 2006 del Concejo de Bogotá. Artículo 105. Creación de la Secretaría Distrital de Movilidad.** Créase la Secretaría Distrital de Movilidad.

La Secretaría Distrital de Movilidad comenzará a operar cuando el Alcalde Mayor adopte su organización interna y planta de personal y una vez sean incorporados los servidores públicos correspondientes.

4.2. PROBLEMA JURÍDICO

El problema jurídico se contrae a establecer si:

- i. Procede declarar a la Secretaría de Movilidad de Bogotá extracontractual y administrativamente responsable de los perjuicios ocasionados al señor Juan Gustavo Mendoza Poveda debido a la imposibilidad de acceder a la reposición del cupo del vehículo bus de placas SAC152 (antigua SA3152), por la falla en el servicio atribuible como consecuencia de la inmovilización ilegal y arbitraria del automotor y de su posterior desaparición de los patios autorizados para su custodia.
- ii. En caso de que la respuesta al primer sub-problema sea afirmativa, cuáles son los perjuicios materiales y/o extrapatrimoniales indemnizables.

4.3. TESIS

Procede negar las pretensiones de la demanda, porque no está demostrado el daño antijurídico sufrido por el demandante. La parte actora no demostró que el vehículo de placas SA3152 fue inmovilizado de forma arbitraria e ilegal, pese a que sobre ella recaía la carga de la prueba de este hecho.

De otra parte, para obtener la devolución del automotor, el señor Juan Gustavo Mendoza debía presentar solicitud de la empresa transportadora a la que estaba afiliada el vehículo, con el fin de demostrar que había cesado o cesaría la causa de inmovilización, además de sufragar el pago del valor por concepto de parqueadero.

Por el contrario, el demandante no demostró que hubiera realizado el trámite de devolución del automotor en los términos de ley, luego no es posible tener como un daño antijurídico que no haya podido recuperar la tenencia del vehículo.

De igual manera, el demandante podía adelantar los trámites para la cancelación de la matrícula por pérdida o hurto del vehículo, y así acceder a la reposición del cupo. Sin embargo, no realizó ningún trámite directo ante la Secretaría de Movilidad, y fue hasta después de vencido el plazo para acceder a la medida de reposición que citó a conciliación a dicha Entidad, por la pérdida del automotor.

Parágrafo. Para todos los efectos cuando la normativa se refiera expresamente a la Secretaría de Tránsito y Transporte o al organismo que hiciere sus veces, se entenderá que se refiere a la Secretaría Distrital de Movilidad, una vez ésta entre a operar.

Luego entonces, el señor Juan Gustavo Mendoza estaba en la obligación de soportar la imposibilidad de acceder a la devolución de la tenencia del automotor y/o a la reposición del cupo del vehículo en el parque automotor, como consecuencia (i) de la inmovilización del vehículo – que fue legal, al no demostrarse lo contrario-, y (ii) de la omisión y falta de oportunidad en los trámites para demostrar que había cesado la causa de la inmovilización o, incluso, para acceder a la reposición del cupo del vehículo por su pérdida o hurto.

En este orden, no se declarará la responsabilidad extracontractual de la Secretaría Distrital de Movilidad.

4.4. INMOVILIZACIÓN DE VEHÍCULOS

Sobre la inmovilización de vehículos, el artículo 230 del Decreto – Ley 1344 de 1979 (modificado por el artículo 185A del Decreto 1809 de 1990, a su vez modificado por el artículo 24 del Decreto 2591 de 1990), establecía lo siguiente:

*“Artículo 230. La inmovilización en los casos a que se refiere este código, consiste en **suspender temporalmente el tránsito de un vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público**. Para tal efecto, el vehículo será conducido **a patios oficiales**, talleres o parqueaderos que determine el propietario, poseedor o tenedor del vehículo, **hasta cuando se subsane o cese la causa que le dio origen**, a menos que sea subsanable en el sitio donde se detectó la infracción.*

Cuando el vehículo no sea llevado a patios oficiales, la inmovilización se hará bajo la responsabilidad del propietario, tenedor o poseedor del vehículo, para lo cual el agente de transporte y tránsito notificará del hecho al propietario o administrador del taller o parqueadero.

***Parágrafo 1.** El propietario o administrador del taller o parqueadero que permita la salida de un vehículo inmovilizado por infracción a las normas de tránsito, sin orden de la autoridad competente, incurrirá en multa de treinta (30) salarios mínimos o suspensión o cancelación de la licencia de funcionamiento del taller o parqueadero, de acuerdo con la gravedad de la falta.*

***Parágrafo 2.** La orden de entrega del vehículo se efectuará por la autoridad de tránsito competente mediante prueba idónea o comprobación directa de haberse subsanado la causa que motivó la inmovilización.*

Parágrafo 3 Cuando se trate de la inmovilización de vehículos de servicio público, **ésta se cumplirá con la entrega del vehículo a la empresa a la cual se encuentre legalmente vinculado**, para que ella satisfaga bajo su responsabilidad la falta que dio origen a la inmovilización en un término de cinco (5) días hábiles, so pena de incurrir en multa equivalente a quince (15) salarios mínimos.

Parágrafo 4 Sin perjuicio de lo establecido en los párrafos anteriores, la inmovilización de que tratan los artículos 179 numerales 13, 15, 16 y 24, 181 numerales 1, 5 y 9, 185 numerales 1, 2 y 4, 188 y 197 de este Decreto, se cumplirá en patios oficiales. En los demás casos en que se inmovilice el vehículo ésta se cumplirá en los talleres o parqueaderos determinados por el propietario, poseedor o tenedor del vehículo”

4.5. REPOSICIÓN DE VEHÍCULOS DE SERVICIO PÚBLICO POR TERMINACIÓN DE SU VIDA ÚTIL.

La Ley 688 de 2001, permitió a los propietarios de vehículos optar por su reposición, que consiste en sustituir un vehículo que ha alcanzado su vida útil por otro nuevo o de menor edad, dentro de la vida útil determinada por ley.

Por su parte, el proceso de desintegración física total procedía cuando el vehículo cumplía su vida útil, estimada en 20 años.

El Decreto 439 de 1992 estableció:

“Artículo 4° El artículo 82 del Decreto 1787 de 1990, quedará así:

"Artículo 82. Para obtener la autorización de reposición de un vehículo que haya cumplido con su vida útil, por otro, el interesado deberá solicitar previamente a la autoridad de tránsito competente, **cancelación de su matrícula** y el Instituto Nacional de Transporte y Tránsito lo dará de baja del registro nacional automotor. El vehículo repuesto no podrá matricularse nuevamente en ningún tipo de servicio".

Artículo 5° El artículo 85 del Decreto 1787 de 1990, quedará así:

"Artículo 85. A excepción de lo dispuesto en el artículo 84 del Decreto 1787 de 1990, los vehículos colectivos de transporte municipal de pasajeros y/o mixto solamente se **podrán transformar antes de que termine su vida útil y por una sola vez**".

Sobre el particular, el artículo 6 de la Ley 105 de 1993, al referirse a la reposición del parque automotor del servicio de pasajeros y/o mixto, adicionado por el artículo 2 de la Ley 276 de 1996, dispuso lo siguiente:

*"Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de Pasajeros y/o Mixto. **La vida útil máxima de los vehículos terrestres de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto será de veinte (20) años.** Se excluyen de esta reposición el parque automotor de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto (camperos, chivas) de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto del sector rural, siempre y cuando reúnan los requisitos técnicos de seguridad exigidos por las normas y con la certificación establecida por ellas.*

La vida útil máxima de los vehículos terrestres de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto será de veinte (20) años. El Ministerio de Transporte exigirá la reposición del parque automotor, garantizando que se sustituyan por nuevos los vehículos que hayan cumplido su ciclo de vida útil.

Las autoridades competentes del orden metropolitano, distrital y municipal podrán incentivar la reposición de los vehículos, mediante el establecimiento de los niveles de servicio diferentes al corriente, que serán prestados con vehículos provenientes de la reposición. Así mismo podrán suspender transitoriamente el ingreso de vehículos nuevos al servicio público de transporte de pasajeros, de acuerdo con las necesidades de su localidad, supeditando la entrada de un vehículo nuevo al retiro del servicio público de uno que deba ser transformado o haya cumplido el máximo de su vida útil. Para la fijación de tarifas calcularán los costos del transporte metropolitano y/o urbano incluyendo el rubro de "recuperación de capital", de acuerdo con los parámetros que establezca el Ministerio de Transporte.

PARÁGRAFO 1. Se establecen las siguientes fechas límites, para que los vehículos no transformados, destinados al servicio público de pasajeros y/o mixto, con radio de acción metropolitano y/o urbano, sean retirados del servicio:

- 30 de junio de 1.995, modelos 1.968 y anteriores.
- **31 de diciembre de 1995, modelos 1970 y anteriores.**
- 31 de diciembre de 1.996, modelos 1.974 y anteriores.
- 30 de junio de 1.999, modelos 1.978 y anteriores.
- 31 de diciembre de 2.001, vehículos con 20 años de edad.
- A partir del año 2.002, deberán salir anualmente del servicio, los vehículos que lleguen a los veinte (20) años de vida.

PARÁGRAFO 2. *El Ministerio de Transporte definirá, reglamentará y fijará los requisitos para la transformación de los vehículos terrestres que vienen operando en el servicio público de pasajeros y/o mixto, **de tal forma que se les prolongue su vida útil hasta por diez (10) años y por una sola vez, a partir de la fecha en que realicen la transformación.***

PARÁGRAFO 3. *El Ministerio de Transporte establecerá los plazos y condiciones para reponer los vehículos de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto con radio de acción distinto al urbano y conjuntamente con las autoridades competentes de cada sector señalará las condiciones de operatividad de los equipos de transporte aéreo, férreo y marítimo”.*

Mediante el Decreto 2659 de 1998 se reglamentó la reposición de los vehículos de servicio público de transporte colectivo de pasajeros y/o mixto del radio de acción metropolitano, distrital y/o municipal, disponiendo lo siguiente:

“Artículo 1°. *Para efectos de esta disposición se entiende por reposición el ingreso al servicio público de transporte de un vehículo nuevo, en sustitución de otro que sale definitivamente del servicio y que será sometido a proceso de desintegración física total, para lo cual se le cancelará su registro o matrícula.*

*Para obtener la autorización de reposición de un vehículo que haya cumplido su máximo de vida útil, el interesado deberá **solicitar previamente a la autoridad competente la cancelación de su matrícula y el Ministerio de Transporte lo dará de baja del Registro Nacional Automotor.** El vehículo repuesto no podrá matricularse nuevamente en ningún tipo de servicio.*

Parágrafo. *El proceso de desintegración física total a que se refiere el presente artículo será reglamentado por la autoridad local competente.*

Artículo 2°. *Los propietarios de vehículos de transporte público colectivo de radio de acción metropolitano, distrital y/o municipal, que por mandato de la ley hayan cumplido su ciclo de vida útil y deban ser retirados del servicio público, podrán reponer el vehículo por uno nuevo dentro de los nueve (9) meses siguientes al 1° de enero de 1999, accediendo a la línea de crédito especial de que trata este decreto, siempre que acrediten el cumplimiento de los siguientes requisitos:*

a) *Que el vehículo a reponer haga parte de la capacidad transportadora de la empresa de transporte;*

b) *Que la empresa donde pretende ingresar el nuevo vehículo acepte su vinculación. En ningún caso la empresa que lo vincula podrá exceder la capacidad transportadora máxima total autorizada;*

c) **Que el vehículo repuesto salga definitivamente del servicio y sea sometido al proceso de desintegración física total;**

d) **Que se haya efectuado la cancelación de la matrícula o registro.**

(...)

Artículo 3°. Para los efectos previstos en el artículo anterior y dentro del término señalado, los propietarios de los vehículos deberán manifestarle por escrito al representante legal de la respectiva empresa su intención de reponer el automotor y de acceder a los programas de reposición, acreditando el cumplimiento de los requisitos establecidos en este decreto. La empresa deberá garantizarle al propietario la permanencia de la afiliación mientras dura el proceso total de reposición, sin perjuicio de las normas sobre desvinculación establecidas en el Decreto 1558 de 1998

El Decreto 2556 de noviembre 27 de 2001 adoptó una medida en materia de reposición de vehículos destinados al servicio público de transporte terrestre automotor colectivo, metropolitano, distrital y municipal de pasajeros. El artículo 1º de la citada normatividad dispuso que los propietarios de vehículos de servicio público colectivo de radio de acción metropolitana, distrital o municipal que cumplieron o cumplan el ciclo de vida útil de acuerdo con la ley, tendrían plazo hasta el 15 de diciembre del año 2005 para hacer efectiva la reposición de su equipo automotor:

“Artículo 1°. Los propietarios de vehículos de servicio público colectivo de radio de acción metropolitana, distrital o municipal que cumplieron o cumplan el ciclo de vida útil de acuerdo con la ley, tendrán plazo hasta el 15 de diciembre del año 2005 para hacer efectiva la reposición de su equipo automotor, efecto para el cual las empresas les conservaran la disponibilidad de la capacidad transportadora. En ningún caso el plazo otorgado en el presente decreto, autoriza a las empresas y propietarios a prestar el servicio de transporte de pasajeros en vehículos que cumplieron o cumplan su ciclo de vida útil, los cuales deberán ser retirados inmediatamente del servicio. Parágrafo. Lo previsto en este artículo se entiende sin perjuicio de la facultad atribuida a las autoridades locales en materia de transporte, para revisar y modificar la capacidad transportadora, de conformidad con los planes de ordenamiento y reestructuración de rutas dentro de su jurisdicción”.

En cuanto a la cancelación de la licencia de tránsito de un vehículo, en el artículo 40 de la Ley 769 de 2002 se estableció:

“La licencia de tránsito de un vehículo se cancelará a solicitud de su titular por destrucción total del vehículo, pérdida definitiva, exportación o

reexportación, **hurto o desaparición documentada sin que se conozca el paradero final del vehículo**, previa comprobación del hecho por parte de la autoridad competente.

En cualquier caso, el organismo de tránsito reportará la novedad al Registro Nacional Automotor mediante decisión debidamente ejecutoriada.

PARÁGRAFO. En caso de destrucción, debe informarse al Ministerio de Transporte de este hecho para proceder a darlo de baja del registro automotor. En ningún caso podrá matricularse un vehículo nuevamente con esta serie y número”.

4.6. DECLARACIÓN DE ABANDONO. DERECHO SOBRE EL REMANENTE OBTENIDO LUEGO DE LA VENTA DEL AUTOMOTOR EN LA SUBASTA PÚBLICA.

En concepto del 16 de diciembre de 2003, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, señaló que:

“La declaración de abandono de un bien no es una sanción penal o administrativa por la infracción a una norma, sino un mecanismo administrativo que permite la verificación de un hecho –la inactividad del titular del derecho-, a partir de la cual, y previo proceso se puede declarar la extinción del derecho de dominio a favor del Estado. Esta figura no habilita, como se verá más adelante, a la autoridad administrativa a declarar por vía administrativa la extinción del dominio sobre el bien objeto de declaración.

(...)

*Nótese que mientras el mecanismo de subasta de vehículos abandonados, lleva ínsita, la declaración de abandono del bien, acto administrativo que debe estar fundamentado **en un hecho -la falta de interés o negligencia del titular para reclamarlo durante el lapso fijado por el legislador-**, el cobro coactivo, apunta a la extinción de una obligación pecuniaria.*

(...)

Con apoyo en las anteriores consideraciones, **LA SALA RESPONDE:**

1) El artículo 128 del nuevo Código Nacional de Tránsito Terrestre otorga a las autoridades de tránsito las siguientes facultades:

- Declarar mediante acto administrativo el abandono del bien por parte de su presunto propietario. Dicha declaración es la constatación de un hecho, que no tiene por sí misma la virtualidad de declarar extinguido el derecho de

domino a favor del Estado; para que esto sea posible, se requiere que medie una declaración judicial.

- La declaración administrativa de abandono del bien deberá estar precedida de un procedimiento público para garantizar el derecho de reclamo que tiene el titular del dominio.

- La notificación de la declaración de abandono deberá hacerse al infractor, quien ostenta la calidad de tenedor del vehículo y, además, a quien figure en la tarjeta de propiedad como titular del bien, con el fin de garantizar el derecho de defensa y el debido proceso. Con ello, en concepto de la Sala se protegen en debida forma los derechos de terceros; recuérdese que no siempre el infractor es el propietario del vehículo.

(...)

2) El mecanismo de subasta contemplado en el artículo 128 del Código Nacional de Tránsito no corresponde, ni se asimila al procedimiento de cobro coactivo: uno busca dotar a las entidades de tránsito de un mecanismo administrativo idóneo para el manejo de los bienes inmovilizados cuyos titulares no hagan ningún trámite de reclamo; mientras que el cobro coactivo busca hacer efectiva una obligación representada en una multa impuesta al infractor.

3) Las autoridades administrativas de tránsito deben acatar lo ordenado por el legislador y llevar a cabo los procesos de subasta con las entidades facultadas por la Superintendencia Bancaria en los términos de la ley 80 de 1993. Lo anterior, tiene como fin garantizar que los bienes se vendan al mejor postor y por el justo precio. En consecuencia, no le es dable a la autoridad administrativa apartarse del procedimiento definido en la ley y expedir un procedimiento especial.

4) La interpretación de la Sala sobre el alcance del artículo 128 y, en particular, sobre el contenido de la facultad de disposición que éste les otorga a las autoridades de tránsito, si bien le permite a ellas subastar un vehículo inmovilizado, esto no implica que se extinga el derecho de dominio o la propiedad sobre los dineros correspondientes, una vez hechas las deducciones a que tiene lugar la subasta del bien es una medida que permite la sustitución del bien por su equivalente en dinero pasado un lapso de un (1) año.

5) El valor del vehículo subastado deberá consignarse en un fondo con el fin de que una vez se conozcan las resultas del proceso de cobro coactivo que inicie la entidad, de modo que una vez esté en firme la liquidación del crédito a favor del Estado, se ordene la cancelación de la deuda respectiva. El

artículo 128 no contempla, en concepto de la Sala, un mecanismo de compensación directo para este tipo de acreencias.

6) En consecuencia, si se habla de un remanente, este será el que se derive del cobro coactivo; por lo tanto, los recursos derivados del remate en la subasta no son de la entidad, y deberá existir una cuenta especial para su manejo a disposición del propietario. ⁴²(subrayado fuera del texto).

4.7. De las pruebas aportadas y los hechos probados.

4.7.1. Mediante factura No. 06847 del 9 de julio de 1970 expedida por Chrysler Colmotores, Casa Toro S.A. adquirió un chasis D500 221"FFC, marca Dodge, modelo 1970, manifiesto de aduana No. 07552 por valor de \$147.200 (fl. 437, c. 1).

4.7.2. De acuerdo con la factura No. 26-0332 expedida por Casa Toro S.A. el 16 de septiembre de 1970, el señor Juan Gustavo Mendoza Poveda adquirió un Chasis Torpedo D-500-221 FFC modelo 1970, marca Dodge, por valor de \$156.580 (fl. 436, c. 1).

4.7.3. Conforme a la factura No. 2294 del 31 de octubre de 1970 expedida por Superbus de Bogotá Ltda., el señor Juan Gustavo Mendoza Poveda adquirió una carrocería superior al chasis marca Dodge D-500, por valor de \$72.270,90 (fl. 438, c. 1).

4.7.4. En comunicación del 30 de noviembre de 1970, la empresa Buses Amarillos y Rojos S.A. hace constar que se aceptó la vinculación del Bus de propiedad del señor Juan Gustavo Mendoza Poveda (fl. 441, c. 1).

4.7.5. De acuerdo con el Oficio No. 376 del 22 de septiembre de 1982, el Juzgado Cuarenta Civil Municipal de Bogotá ordenó oficiar al Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte para que inscribiera la demanda en el folio de matrícula del vehículo de placas SA-3152 (fl. 444, c. 1 y fl. 97, c. 5).

4.7.6. Obra Acta de Depósito No. 93106 del 12 de enero de 1994 generada por el Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte Fondo Rotatorio de Seguridad Vial de Bogotá, quien asumió el depósito del vehículo de placas SA3152, **de acuerdo con el cual se llevó al Patio No. 3** (fl. 47, c. 1). En este se señala:

⁴² CONSEJO DE ESTADO. SALA DE CONSULTA Y SERVICIO CIVIL. Concepto del 16 de diciembre de 2003. Radicado No. 1545. Consejero ponente: Susana Montes De Echeverri.

“PRIMERA: Que a partir de este momento el D.A.T.T. asume el depósito de su vehículo en las condiciones detalladas en el acápite II INVENTARIO DEL VEHÍCULO.

*SEGUNDA: Que el vehículo le será devuelto personalmente o en su defecto a la persona que figure en la licencia de tránsito, **previa cancelación de los derechos, multas e impuestos exigidos por las normas legales vigentes.***

TERCERA: Que el D.A.T.T. por razones de conveniencia evaluadas por la División Administrativa, podrá trasladar el vehículo de este a otro patio de la Institución.

CUARTA: Que en todo caso es compromiso del Departamento, restituir el automotor a su tenedor o propietario en las mismas condiciones que aquí consta.

*QUINTA: Que el **valor del servicio de garaje** está fijado en la suma de Doscientos Pesos Diarios que se causan a partir del segundo día de ingreso.*

SEXTA: Que el valor del garaje podrá ser hecho efectivo a través de la vía coactiva fiscal, por conducto de la Tesorería Distrital, con todas las consecuencias que dicho cobro acarree.

SEXTA: Que el valor del garaje podrá ser hecho efectivo a través de la vía coactiva fiscal, por conducto de la Tesorería Distrital, con todas las consecuencias que dicho cobro acarree. Enterado de las anteriores cláusulas el compareciente expresa su aceptación y se compromete a obtener la devolución del vehículo en el menor tiempo posible” (subrayado fuera del texto)

4.7.7. Mediante oficio No. 107 del 3 de febrero de 1995, el Juzgado Cuarenta Civil Municipal de Bogotá comunicó al Secretario de Tránsito y Transporte de Bogotá la providencia del 23 de mayo de 1983 que decretó el desembargo de la inscripción de la demanda al vehículo de placas SA-3152 (fl. 22, c. 1).

4.7.8. Consta Certificado de tradición No. 69789 expedido el 3 de marzo de 1995 por la Secretaría de Tránsito y Transporte de Santafé de Bogotá, placa SA3152 aparece inscrito como propietario Juan Gustavo Mendoza. Registra un sello sobre el certificado que dice vehículo no repone (fl. 461, c. 1 y fls. 64 y 65, c. 5).

4.7.9. Consta Certificado de tradición expedido el 15 de octubre de 1996 por la Secretaría de Tránsito y Transporte de Santafé de Bogotá, aparece inscrito como propietario Juan Gustavo Mendoza (fl. 462, c. 1 y fl. 61, c. 5):

“CON LOS SIGUIENTES PENDIENTES:

PENDIENTE JUZ 40 C M/PAL MAUREN BULLA DE MESA 09/06/1982
PRENDA SIN TENE CIA RESERVA CASA TORO 07/22/1988
CHOQUE SIMPLE 14 A DE TRÁNSITO 07/23/1988
CHOQUE SIMPLE 17 DE TRA CR 28 09/26/1991
CHOQUE SIMPLE 4 DE TRÁNSITO 06/06/1994
CHOQUE HERIDO UNIDAD JUDICIAL 01/12/1995

OBSERVACIONES: AFILIADO A BUSES AMARILLOS Y ROJOS”

4.7.10. El 31 de octubre de 1996 el Fondo de Educación y Seguridad Vial – FONDATT de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Santa Fe de Bogotá D.C. y Jaime Hernando Lafaurie Vega, celebraron el Contrato No. 0093. El objeto fue “*explotar por su cuenta y riesgo el servicio de patios (garajes) que presta la Secretaría de Tránsito y Transporte y administrar los patios que usufructúa el FONDATT – SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE, a las tarifas oficiales fijadas (...)*”. Entre las obligaciones del concesionario se encontraban:

“B) DEL CONCESIONARIO: EL CONCESIONARIO se obliga para con el FONDATT a: (...) 3) *Emplear por su cuenta y riesgo todos los mecanismos necesarios para velar por la máxima seguridad de los vehículos depositados y que se depositen en los patios vinculados al programa.- (...) 5) Suministrar informes bimensuales a la Interventoría designada por la Secretaría de Tránsito y Transporte de Santa Fe de Bogotá D.C. sobre la ejecución del presente contrato.- (...) 10) De la reversión, al finalizar el contrato el CONCESIONARIO se obliga a entregar al FONDATT, al igual que las mejoras locativas realizada por su cuenta y riesgo. 11) Dejar indemne al FONDATT por cualquier obligación de carácter civil o laboral que surja en desarrollo del contrato.- 12) Garantizar al FONDATT y a la Secretaría de Tránsito y Transporte la prestación de un eficiente servicio de patios para los vehículos que la Secretaría inmoviliza en el cumplimiento de las funciones como autoridad de tránsito.- 13) Las demás que surjan con ocasión de este contrato.”* (folios. 142 a 145 y 147 a 150 c. 1, folios. 5 a 9 c. 3 y folios. 1 a 5 c. 6)

4.7.11. Mediante las pólizas de cumplimiento No. 1239973-0 y de responsabilidad civil extracontractual No. 80147-4 y 134035 expedidas por Aseguradora Colseguros S.A. el 6 y 15 de noviembre de 1996 respectivamente, se amparó el contrato de concesión No. 093 (folios. 10 a 15, c. 3).

4.7.12. El señor Juan Gustavo Mendoza Poveda efectuó la declaración del Impuesto Unificado de Vehículo para el año gravable 1997 del vehículo de placas SA3152, mediante pago realizado el 6 de junio de 1997 (folio 51, c. 1).

4.7.13. Mediante oficio del 12 de septiembre de 1997, la División de Cobranzas – Grupo Coactiva de la Administración Persona Naturales de Santafé de Bogotá solicitó a la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá proceder al registro de embargo del vehículo de placas SA-3152, de acuerdo con la Resolución de Embargo No. 003291 (folios. 53 y 54, c. 5).

4.7.14. El 16 de diciembre de 1997 la Secretaría de Tránsito y Transporte de Santafé de Bogotá D.C. y la Unión Temporal SETT (Servientrega S.A. – Taborda Vélez S. en C.), suscribieron el Contrato No. 0105 de Concesión con el objeto de *“realizar por su cuenta y riesgo la organización y gestión parcial del servicio relacionado con el Registro Distrital Automotor, el Registro Distrital de Conductores en lo concerniente al trámite de Licencias de Conducción y la Elaboración, Renovación y Cancelación de Tarjetas de Operación, de acuerdo a las normas legales vigentes.”* (fls. 103 a 115); el cual fue modificado el 19 de febrero de 1999 en lo pertinente a la tarifa del derecho de matrícula inicial (folio 116, c. 1).

4.7.15. Obra Certificado de tradición No. CT0007006 expedido el 2 de febrero de 1998 por la Secretaría de Tránsito y Transporte de Santafé de Bogotá, placa SA3152, que registra como titular del derecho de dominio a Juan Gustavo Mendoza Poveda y los siguientes pendientes:

“JUZ 40 C M/PAL MAUREN BULLA DE MESA 09/06/1982
PRENDA SIN TENENCIA RESERVA CASA TORO 07/22/1988
CHOQUE SIMPLE 14A DE TRÁNSITO 07/23/1988
CHOQUE SIMPLE 17 DE TRA CR 28 09/26/1991
CHOQUE SIMPLE 4 DE TRÁNSITO 06/06/1994
CHOQUE HERIDO UNIDAD JUDICIAL 01/12/1995
EMBARGO IMPUESTOS NACIO DIAN 09/16/1997” (fls. 465 y 466, c. 1 y fl. 57, c. 5).

4.7.16. El 28 de mayo de 1998, el señor Juan Gustavo Mendoza Poveda realizó la declaración del Impuesto Unificado de Vehículo para el año gravable en curso, del vehículo de placas SAC152 (folio 52, c. 1).

4.7.17. A través de la Resolución de Desembargo No. 000056 del 13 de septiembre de 1999, la División de Cobranzas Grupo Coactiva de la Administración de Impuestos y Aduanas Nacionales resolvió decretar el desembargo del vehículo de placas SAC152. La decisión fue notificada a la Secretaría de Tránsito y Transporte en oficio No. 002426 del mismo día (folios 25 y 26, c. 1).

4.7.18. Mediante **escrito de 29 de octubre de 2004**, la parte actora solicitó a JV Inversiones certificación donde constara el número de la Resolución mediante la cual se ordenó el remate del vehículo de placas SA3152 (folio 40, c. 1).

4.7.19. En oficio del 4 febrero de 2005, Inversiones Jaime Hernando Lafaurie Vega dio respuesta a la petición presentado por la parte actora el 29 de octubre de 2004. Indicó que:

*“(...) al momento recibir la Concesión de Patios de la Secretaría de Tránsito y Transporte-Fondatt, Contrato 03/96 exactamente en noviembre de 1996, con el número de inventario mencionado por usted, **el 93106** en fotocopia que nos envió, **RECIBIMOS un automóvil identificado con las placas SA-3252 inmovilizado el día DOCE DE ENERO DE 1.995, según consta en el Acta de Entrega del Patio 3 de Tránsito en su página 9/13.***

Además el certificado de tradición CT900794414 que le expidió el SETT Bogotá en noviembre 5 de 2004 le informa que la matrícula está vigente a su nombre en la fecha, lo que aclara que este vehículo no ha sido rematado.”
(fl. 39, c. 1)

4.7.20. Consta certificado de tradición No. CT900837702 expedido el 15 de febrero de 2005 por Servicios Especializados de Tránsito y Transporte SETT, placa SA 3152, que registra como propietario a Juan Gustavo Mendoza Poveda y, señala “A SU SOLICITUD: TARJETA DE OPERACIÓN NÚMERO 445321 DEL 20 08 1997, **A LA FECHA NO HA REPUESTO**, PARA EFECTOS DE REPOSICIÓN DEBE CUMPLIR CON LAS NORMAS DE LEY VIGENTES, **NO REGISTRA TRÁMITE DE CANCELACIÓN DE MATRÍCULA Y SE ENCUENTRA REGISTRADO EN NUESTRO ARCHIVO FÍSICO Y MAGNÉTICO”** (folio 36, c. 5).

4.7.21. Consta Certificado de tradición No. CT900947772 expedido el 31 de marzo de 2006 por Servicios Especializados de Tránsito y Transporte SETT, placa SA 3152, que registra como propietario a Juan Gustavo Mendoza Poveda, y señala “**pendiente legalizar cambio de placas**” (folio 32, c. 5).

4.7.22. A través de comunicación del 30 de agosto de 2006, la Inspección 14 Revisión Técnico-Mecánica de la Secretaría de Tránsito y Transporte citó al señor Juan Gustavo Mendoza a audiencia dentro del proceso 2006-101164, por no efectuar revisión técnico - mecánica del vehículo de placas SAC152 (folio 41, c. 1).

4.7.23. El 2 de septiembre de 2006, el señor Mendoza Poveda presentó solicitud de conciliación extrajudicial ante la Procuraduría General de la Nación,

con el fin de que se convocara a la Secretaría de Tránsito y Transporte, para conciliar sobre la desaparición de su vehículo de placas SA 3252 (folio 15, cuaderno 1).

4.7.24. Certificado de tradición No. CT900981397 expedido el 11 de septiembre de 2006 por Servicios Especializados de Tránsito y Transporte SETT, al vehículo de placas SA3152, línea D550-221 FFC (fl. 20 y 21, c. 1 y fl. 27, c. 5). En este se anotó lo siguiente:

“En los archivos que se llevan a esta oficina, aparece inscrito(a) desde 04/12/1970 hasta la fecha el (la) señor (a): JUAN GUSTAVO MENDOZA POVEDA (...)

Observaciones: REPOSA COMO ÚLTIMO TRÁMITE EFECTUADO CAMBIO DE COLOR SEGÚN LICENCIA DE TRÁNSITO N 3226048 EXPEDIDA EL 22-07-1988.

REVISADO EL ARCHIVO MAESTRO DE TARJETAS DE OPERACIÓN MAETOP SUMINISTRADO POR LA SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE REGISTRA EXPEDICIÓN DE TARJETA DE OPERACIÓN N 445321 EXPEDIDA EL 20-08-1997.

*LOS VEHÍCULOS DE SERVICIO PÚBLICO COLECTIVO QUE HAYAN CUMPLIDO SU CICLO DE VIDA ÚTIL TENÍAN PLAZO DE EFECTUAR SU **REPOSICIÓN HASTA EL. 15-12-2005** CUMPLIENDO CON LAS NORMAS LEGALES VIGENTES*

PENDIENTE LEGALIZAR TRÁMITE DE CAMBIO DE PLACAS”

4.7.25. En Acta del 4 de octubre de 2006, EL Comité de Defensa Judicial, Conciliación y Transacción de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá consideró que no era viable llegar a un acuerdo con la parte actora, entre otras razones, porque:

“Al consultar el sistema gerencial el cual contiene las bases de datos que maneja la Concesión de Servicios Especializados de Tránsito y Transporte SETT, se encuentra que la última tarjeta de operación expedido al vehículo de placas SA3152, data el 20 de agosto de 1997.

El Decreto 2150 de 1995, contiene el procedimiento para la realización de la revisión Técnico Mecánica y en él se estipula la necesidad de presentar el vehículo para la revisión, luego no se explica la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá D.C. como dicho automotor renovó la Tarjeta de Operación hasta el año 1997, si supuestamente como lo está alegando el solicitante el vehículo ingresó a los patios en el año 1994 y no volvió a salir.

Consultada las bases de datos no se encontró ni el ingreso ni la salida de dicho vehículo para el año de 1994. Así mismo en el año 1996 la firma J.V. Inversiones Jaime Hernando Lafourie, recibió en concesión los patios no encontrándose en sus registros que dicho vehículo se encontrara en los mismos.

Además, consultado el sistema de contravenciones SICON, se observa que existe un comparendo de fecha 12 de mayo de 2000, número 5982260, impuesto al vehículo de placas SAC-152, por llevar pasajeros de pie.

Esto permite concluir que el vehículo NO se encuentra en los patios, como lo alega el solicitante y que esto además es de conocimiento del propietario el señor Juan Gustavo Mendoza, por cuanto en el certificado de tradición que el mismo aportó, figura en observaciones que “revisado el archivo maestro de tarjetas de operación MAETOP, suministrado por la Secretaría de Tránsito y Transporte, registra expedición de tarjeta de operación No. 445321 expedida el 20-08-1997”

De los documentos recaudados por la entidad también se observa que el vehículo está prestando el servicio de transporte público de manera ilegal, ya que en los registros figura que su afiliación es a la empresa Buses Amarillos y Rojo S.A. y en el comparendo del año 2000 aparece que se encuentra afiliado a la empresa Santa Lucía. Motivo por el cual se solicitará visita administrativa con el fin de poder determinar que ha sucedido y de acuerdo con esa información iniciar las investigaciones administrativas correspondientes.” (folios 48 a 50, c. 1).

4.7.26. Mediante petición radicada el **12 de octubre de 2006** ante la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, el apoderado de la parte actora solicitó una certificación en la que se indicara el paradero o el sitio donde se encontraba el bus de placas SAC-152 (folios 37 y 38, c. 1).

4.7.27. El 2 de noviembre de 2006 se llevó a cabo audiencia de conciliación extrajudicial entre las partes. La Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá puso de presente el contenido del Acta del Comité de Conciliación del 4 de octubre de 2006 (folios 34 y 35, cuaderno 1).

4.7.28. Certificado de tradición No. CT900998592 expedido el **1 de diciembre de 2006** por Servicios Especializados de Tránsito y Transporte SETT para el vehículo de placas SAC152, línea D-500 221 FFC (fl. 20 y 21, c. 1 y fl. 23, c. 5, folio 245, c. 1). Historial de propietario Juan Gustavo Mendoza Poveda. **“Registra tarjeta de operación 445321 tomado el dato de MAETOP fecha de expedición el 20. 08. 97. No reporta soporte de cancelación de matrícula, se encuentra afiliado a la Empresa Buses Amarillos y Rojos S.A.”**

4.7.29. En oficio SM – 6113 – 07 del 7 de mayo de 2007, el Director de Control y Vigilancia de la Secretaría de Movilidad le indicó a Servicios Especializados de Tránsito:

*“Con el objetivo de depurar el parque automotor de las Empresas de Transporte Público Colectivo, me permito remitir certificación de la Empresa BARSÁ S.A. relacionada con el vehículo de placas SA3152, **en el cual anuncia que no existe alguna clase de contrato entre las partes y que no es objeto de reposición de acuerdo con el Decreto 2556 de 2001.** Lo anterior, dando cumplimiento a la normatividad vigente y a la Circular 001 de 2007.*

*Dados estos antecedentes, es necesario que dicha certificación repose en la carpeta física del vehículo y que por consiguiente sea actualizada la información de la empresa vinculadora en el sistema que administra el RDA, por la descripción **“VEHÍCULO DESVINCULADO POR CUMPLIMIENTO VIDA ÚTIL – DECRETO 2556 DE 2001.”** (fl. 468, c. 1).*

4.7.30. Mediante comunicación del 27 de febrero de 2009, J.V. Inversiones señaló que remitía al Juzgado 36 Administrativo actas de los rodantes entregados al momento de comenzar la concesión de patios Contrato 093 de 1996(folio 11, c. 2), entre las cuales se encuentran:

- Acta de entrega por parte de la Concesión de los servicios de patios Jaime Lafaurie a la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá D.C. suscrita el 1 de septiembre de 1999 para la entrega del patio No. 3 (folio 63, c. 4).
- Acta de entrega del Patio No. 3 suscrita el 23 de diciembre de 1996, en la cual se hizo entrega de 2360 vehículos, **entre ellos un vehículo de placas SA3252 clase auto, Inventario 93106** (folio 75, c. 4).

4.7.31. En comunicación radicada el 2 de julio de 2009 ante la Oficina de Apoyo de los Juzgados Administrativos, la empresa Transportes Santa Lucía S.A. dio respuesta a la solicitud realizada por el Juzgado 36 Administrativo el 20 de mayo de 2009. Indicó que *“...verificados nuestros archivos magnéticos y físicos en el Departamento de Operaciones, se estableció que dicho vehículo no pertenece al parque automotor de la sociedad Transportes Santa Lucía S.A., por lo anterior, no es posible atender diligentemente su requerimiento respecto a las novedades que registre, tarjeta de operación y demás”* (fl. 28, c. 2).

4.7.32. Mediante comunicación radicada el 21 de julio de 2009 ante la Oficina de Apoyo de los Juzgados Administrativos, la empresa Buses Amarillos y Rojo S.A. atendió la solicitud del Juzgado 36 Administrativo y allegó:

- Certificaciones del producido de los vehículos en los que figuraba como propietario el señor Juan Gustavo Mendoza Poveda expedidas el 25 de septiembre de 1989 y el 31 de enero de 1990 (fl. 32 y 33, c. 2).
- Formato de radicación de trámite No. 188381 ante el Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte (folio. 35, c. 2).
- Tarjeta de operación No. 0445321-2 expedida al vehículo de placas SAC152 con vencimiento el 31 de diciembre de 1993 (folio 37, c. 2).
- Póliza de seguros de responsabilidad civil extracontractual contratada con la compañía Seguros del Caribe para la vigencia del 1 de agosto de 1993 al 1 de agosto de 1994 (fl. 38, c. 2).
- Comunicación enviada el 6 de noviembre de 1992 al señor Gustavo Mendoza en relación con el contrato laboral de los conductores (fl. 39, c. 2).
- Escritura pública P-211669402 donde consta la afiliación del vehículo a la empresa (folio. 41, c. 2).
- Relación de vehículos para tramitar renovación de la tarjeta de operación expedida el 18 de agosto de 1989 (folio 42, c. 2).

4.7.33. Dictamen pericial radicado ante la Oficina de Apoyo a los Juzgados Administrativos el 23 de septiembre de 2009, en el cual se establece un total por perjuicios materiales ocasionados, correspondientes al lucro cesante indexado más los intereses, por valor de \$1.150.539.390 (folios 51 a 62, c. 2).

4.7.34. De acuerdo con la consulta realizada del vehículo de placas SA3152 por el funcionario del SUPERCARDE de la Secretaría de Tránsito y Transporte el 17 de febrero de 2011, se evidencia que el vehículo fue matriculado el 7 de julio de 1990, **no se encuentra afiliado a ninguna empresa al ser desvinculado por cumplimiento de la vida útil**, el propietario es el señor Juan Gustavo Mendoza Poveda, la última tarjeta de operación expedida fue el 20 de agosto de 1997 a través de la empresa Buses Amarillos y Rojos S.A. y cuenta con una inscripción de la demanda ordenada por el Juzgado 40 Civil Municipal (folios. 240 a 244, c. 1).

4.7.35. Certificado de tradición No. CT901684226 expedido el 29 de marzo de 2017 por Servicios Integrales para la Movilidad SIM para el vehículo de placas SAC152, con la siguiente nota: **“SIN EMPRESA, DESVINCULADO POR CUMPLIMIENTO VIDA ÚTIL D2556/01”**, propietario Juan Mendoza Poveda (folios 472 y 473, c. 1).

4.8. Caso concreto.

La parte demandante solicita declarar la responsabilidad extracontractual del Distrito Capital de Bogotá – Secretaría de Movilidad, por el daño causado con la desaparición del vehículo – bus de placas SA 3152, del patio en el que se encontraba luego de su inmovilización ilegal y arbitraria, tras una colisión de tránsito. Señala que tal retención le ocasionó perjuicios materiales en la modalidad de lucro cesante, y que la posterior desaparición del vehículo le impidió acceder a la reposición de su cupo para la prestación del servicio de transporte público.

Aduce que el daño es imputable a título de falla en el servicio, puesto que de las pruebas se presume que al vehículo le cambiaron las placas y a través de una serie de actos ilícitos se logró su explotación, todo esto sin que la Secretaría de Movilidad cumpliera con sus funciones de guardia y custodia del automotor.

En general, la Secretaría de Movilidad funda su defensa en lo que denomina ausencia de causa para demandar, puesto que:

- i. No hay prueba de que el vehículo ingresó o salió de los patios autorizados, en custodia de la Secretaría de Movilidad.
- ii. Los trámites de cambio de placas y expedición del registro de operación exigían la tenencia del vehículo por parte del propietario, luego no se explica cómo estos se cumplieron, si según lo expone el demandante se encontraba inmovilizado.
- iii. El vehículo había perdido su vida útil, por lo que debía haber cumplido con la chatarrización y reposición, y para el momento en que presuntamente fue inmovilizado no podía estar transitando.
- iv. El demandante tardó 10 años en reclamar el vehículo, pese a que no se exigía el pago de impuestos, ni la inexistencia de embargos judiciales.

De otra parte, la parte demandada alude a las cláusulas de indemnidad estipuladas a su favor en los contratos de concesión para la administración de los patios en los que se guardan los vehículos inmovilizados, y para los trámites de tránsito y transporte.

La resolución del problema jurídico se hará a partir del desarrollo de las siguientes premisas.

4.8.1. Está probado que el vehículo de propiedad del demandante fue inmovilizado por la Secretaría de Movilidad y conducido a un patio autorizado.

En primer término, la Sala advierte que el hecho lesivo está representado en la pérdida del vehículo, por lo que para continuar con el análisis es necesario establecer si el automotor de placas SA – 3152 fue inmovilizado y llevado a los patios autorizado de la que hoy es la Secretaría Distrital de Movilidad.

En efecto, en el proceso obra una prueba que no fue tachada de falsedad y resulta contundente para probar que el vehículo fue inmovilizado y conducido a un patio autorizado por el Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte, luego transformado en la Secretaría de Tránsito y Transporte, como autoridad única de Tránsito y Transporte⁴³. Se trata del Acta de Depósito No. 93106 del 12 de enero de 1994 generada por el Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte Fondo Rotatorio de Seguridad Vial de Bogotá, quien asumió el depósito del vehículo de placas SA3152.

Según este documento el vehículo se llevó al Patio No. 3. y aunque no señala la infracción por la cual se tomó esta medida, es claro en cuanto a la calidad de depositario que asumió el D.A.A.T., incluso señala algunas condiciones para la devolución del automotor, y la exigencia del pago por concepto de garaje (fl. 47, c. 1).

Ahora bien, parte actora también menciona que la inmovilización fue arbitraria, sin embargo, no hay mayor prueba de las razones que condujeron a esta medida, más allá de las menciones en algunos certificados de la ocurrencia de un choque con herido que en todo caso se liga a eventos ocurridos el 12 de enero de 1995 y no al 12 de enero de 1994, lo que podría tenerse como un error en año señalado ya sea en el Acta de Depósito No. 93106 o en el registro consignado en los aludidos certificados. No obstante, por la coincidencia en el día y mes, así como con la versión del extremo demandante en cuanto a que la inmovilización devino de un choque, los indicios conducen a pensar que no se trata de una anotación posterior a la inmovilización del vehículo, sino relacionada con esta medida (4.7.9 y 4.7.15).

Sin embargo, no hay elementos probatorios suficientes para analizar la legalidad de la medida de inmovilización. En todo caso, esta medida pudo ser cuestionada por la parte actora en el escenario administrativo o judicial específicamente destinado para esos efectos y no en sede de reparación directa, razón que suma

⁴³ Decreto 646 de 1990 del Alcalde Mayor de Bogotá.

para no tener por probada una arbitraria inmovilización del vehículo y derivar resultados dañosos de esta conducta.

De otra parte, está probada la inmovilización del vehículo y se descarta el argumento de defensa de la parte demandada en cuanto a que el vehículo no ingresó a los patios autorizados de la Secretaría de Movilidad. La anterior conclusión encuentra respaldo en lo siguiente:

1. Si bien la suposición de que al vehículo le cambiaron las placas para ser explotado económicamente no se prueba con el acta de entrega de vehículos suscrito por la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá y el Concesionario Inversiones Jaime Hernando Lafaurie Vega, este documento indica que el vehículo identificado con placa SA 3252 correspondería al de propiedad del demandante de placa SA 3152.

En documento se precisa que el vehículo fue inmovilizado el 12 de enero de 1995, fecha que coincide con la señalada en los certificados de tradición como en la que se presentó un choque con herido. Más aún, porque el vehículo se ligó al Inventario No. 93.106, correspondiente al asignado en el Acta de Depósito de 12 de enero de 1994 del vehículo del demandante. Además, en el acta de entrega se estableció que la ubicación es el patio No. 3, el mismo al que fue llevado el vehículo de placa SA 3152.

De este modo, hay indicios de que el vehículo estuvo bajo custodia del Concesionario Inversiones Jaime Hernando Lafaurie Vega, para el 23 de diciembre de 1996 (prueba 4.7.29).

2. La identificación del vehículo con las placas nuevas SC 152 no es prueba suficiente de que el demandante tenía en su poder el automotor, puesto que a partir de la reglamentación general que establecía cómo procedía el cambio a la placa única nacional era posible deducir cuál sería la placa nueva⁴⁴. A su vez, en certificados de tradición del automotor SA 3152, se consignó que estaba pendiente la legalización del cambio de placas (pruebas numerales 4.7.21 y 4.7.24).

⁴⁴ El inciso 2º del artículo 98 del Decreto-Ley 1344 de 1970, modificado por el artículo 1º reforma 87 del Decreto 1809 de 1990, modificado a su vez por el artículo 9º del Decreto 2591 de 1990, estableció que el Instituto Nacional de Transporte y Tránsito señalaría las condiciones y plazos en que los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos automotores debían efectuar el cambio de la placa que no estuviera acorde con la placa única nacional de tres (3) letras y tres (3) números.

En todo caso, el cambio se hacía así: Si el primer número de la placa era 1, era remplazado por la letra A; el 2, por la B; el 3 por C; el 4 por D; el 5 por E; el 6 por F; el 7 por G; el 8 por H; el 9 por I y el 0 por J.

3. En lo atinente a la expedición de la tarjeta de operación No. 445321 el 20 de agosto de 1997, cuando el automotor debía permanecer en los patios por la inmovilización, no se acoge la inferencia de la parte demandada en cuanto a que debía estar en poder del demandante en su calidad de propietario, puesto que no demostró la intervención de este en el trámite correspondiente, el cual pudo realizarse por un tercero o incluso sin contar físicamente con el automotor.

Lo anterior, debido a que el artículo 31 del Decreto 1789 de 1990, vigente cuando se expidió la tarjeta de operación, establecía que era obligación de la empresa de servicio público tramitar, obtener y suministrar la tarjeta de operación para los vehículos al servicio de la empresa. Por su parte, el artículo 72 del citado Decreto señalaba que para obtener la tarjeta de operación se debían presentar los siguientes documentos:

- a) Solicitud suscrita por el representante legal de la empresa;
- b) Fotocopia autenticada ante notario del contrato vigente de vinculación del automotor a la empresa, cuando se solicite por primera vez;
- c) Fotocopia autenticada ante notario de la licencia de tránsito;
- d) Recibo de pago de los derechos que se causen por concepto de la expedición de la tarjeta de operación;
- e) Paz y salvo del vehículo sobre impuesto de circulación y tránsito.

A su vez, señalaba que para renovarla o modificarla era necesario presentar fotocopia de la tarjeta de operación anterior, autenticada, además de los requisitos establecidos antes. Sin embargo, el artículo 73 *ejusdem* señalaba que las empresas de transporte tenían la obligación de tramitar la obtención de la tarjeta de operación a los vehículos vinculados a las mismas y entregarla oportunamente a los propietarios. Para tal efecto, las empresas debían solicitar la renovación de las tarjetas de operación, dos (2) meses antes de la fecha de su vencimiento.

Por lo expuesto, no puede inferirse válidamente que fue el propietario del vehículo SA – 3152 quien realizó el trámite de expedición de la

tarjeta de operación y que además debía contar materialmente con el vehículo, al no existir un requisito que así lo exigiera.

4. Finalmente, la existencia de un comparendo en el año 2000 o una presunta afiliación a la empresa de servicios públicos Santa Lucía, circunstancias mencionadas por el Comité de Conciliación de la demandada, no son reveladoras de que el vehículo nunca estuvo inmovilizado en el patio No. 3, por el contrario, podrían dar cuenta de que estuvo en manos de terceros. En todo caso, pese a la cercanía con estas pruebas, la Secretaría de Movilidad no aportó dicho comparendo, y la empresa de servicios públicos Santa Lucía descartó la afiliación del vehículo – bus SA – 3152 (pruebas numerales 4.7.25 y 4.7.30)

De todo lo expuesto, se concluye que el vehículo de placas SA 3252 fue inmovilizado por la Secretaría Distrital de Movilidad e ingresado al Patio autorizado No. 3, luego actuaba como depositaria, y estaba encargada de su guarda y custodia. Pero la devolución de la tenencia del vehículo a su propietario solo procedía cuando este **cumpliera con los presupuestos exigidos (que cesara la causal de inmovilización y pagara el servicio de parqueadero).**

4.8.2. No está demostrado daño antijurídico imputable a la Secretaría Distrital de Movilidad.

La parte demandada discute la existencia del daño porque para el tiempo en que el vehículo fue inmovilizado ya había transcurrido su vida útil y a su juicio debía haber sido desintegrado.

En este punto, la Sala aclara que la medida de inmovilización de un automotor no implica la extinción de su dominio, sino la salida transitoria de circulación de las vías, de modo que el propietario mantiene los derechos sobre el bien mueble indistintamente de sus calidades, utilidad o valor.

Así las cosas, al tener el deber de guarda y custodia, la Secretaría de Movilidad debía devolver el vehículo al propietario, siempre que este cumpliera con las cargas que le imponía la ley, **correspondientes a demostrar que había cesado la causa de la inmovilización y pagar el servicio de garaje.**

Sin embargo, el daño debe ser cierto y antijurídico, de modo que no basta con demostrar que la ocurrencia del hecho físico, representado en este caso en la no devolución de la tenencia del vehículo a su propietario y la imposibilidad de acceder a la reposición de su cupo para la prestación del servicio de transporte público. Es necesario demostrar que el demandante tenía el derecho a recuperar

el automotor, para poder establecer que sufrió un daño que no estaba en la obligación de soportar.

Por el contrario, el demandante no realizó los trámites para certificar que había cesado la causa de la inmovilización del vehículo, a través de la empresa de servicio público a la cual estaba vinculado como en principio lo establecía el artículo 230 del Decreto – Ley 1344 de 1979. Tampoco está demostrado que realizó el trámite de devolución para sufragar los gastos del parqueadero en los patios de la Secretaría de Movilidad (4.4).

En definitiva, no está probado que cuando el demandante acudió a indagar sobre el paradero del automotor tuviera derecho a su devolución, porque la inmovilización estaba justificada y debía procederse según lo estipulaba la ley para retornarle la tenencia del vehículo (demostrando la cesación de la causa de la inmovilización).

Ahora, la demora en la reclamación habilitaba la aplicación de la figura de abandono del vehículo y su posterior subasta, que no despojaba al propietario del derecho de dominio, el cual debía garantizarse a partir de la consignación de remanentes a su favor, descontados los cargos por el servicio de parqueadero.

No obstante, no hay certeza de que, si el vehículo se hubiese rematado, descontados los cargos por el servicio de parqueadero por alrededor de 10 años (la inmovilización del vehículo fue en 1994 y la indagación inicial sobre su paradero fue el año 2004), habrían quedado remanentes para el demandante, de modo que no puede tenerse como daño cierto los remanentes no reintegrados.

Por demás, la parte demandante únicamente solicita el reconocimiento de perjuicios materiales por el valor de la reposición del cupo del vehículo, y lo que dejó de recibir a causa de la inmovilización del automotor.

En cuanto al lucro cesante a causa de la inmovilización del vehículo, es una aminoración patrimonial que debía soportar mientras no demostrara que tenía derecho a la devolución de su tenencia.

Con todo, para la fecha en que el demandante acudió a preguntar sobre la ubicación y destinación del automotor (en octubre de 2004) ya este había cumplido su vida útil (cumplida en 1995), de modo que el vehículo- bus no produciría rendimientos por su uso en el transporte público.

Por último, la pérdida del valor de la reposición del cupo vehículo no representa un daño antijurídico, porque era potestativo de su propietario realizar los trámites para acceder a esta medida.

En general, los requisitos para acceder a la reposición del vehículo – bus de servicio público eran:

- Que el vehículo hubiese alcanzado su vida útil de 20 años (Leyes 105 de 1993 y 688 de 2001).
- La desintegración física total del vehículo (Decreto 2659 de 1998).
- La cancelación de la matrícula del vehículo por la autoridad de tránsito competente (Decretos 439 de 1992 y 2659 de 1998).
- Dar de baja al vehículo en el registro nacional automotor por el Instituto Nacional de Transporte y Tránsito (Decretos 439 de 1992 y 2659 de 1998).
- Manifestar por escrito al representante legal de la empresa a la que el vehículo estaba afiliado la intención de reponer el automotor y de acceder a los programas de reposición, acreditando el cumplimiento de los requisitos para el efecto (Decreto 2659 de 1998).
- Realizar el trámite de la reposición hasta el 15 de diciembre del año 2005 (Decreto 2556 de noviembre 27 de 2001).

Así, se tiene que el vehículo era de modelo 1970, por lo que inicialmente cumplía su vida útil en 1995. Inicialmente se podía acceder a la reposición de su cupo antes de esta fecha, y aunque podía extender la vida útil por 10 años más si cumplía con otros requisitos, esto no se demostró en el proceso.

Posteriormente, el Decreto 2556 de noviembre 27 de 2001 dispuso que la reposición del cupo de los vehículos podía hacerse hasta el 15 de diciembre de 2005, pero no está probado que el demandante realizó un trámite directo y oportuno para cumplir con el trámite de devolución del vehículo y proceder a su desintegración física (pago del servicio de parqueadero y demostración de que cesó la causa de inmovilización).

Si el demandante requería que el vehículo fuera desintegrado físicamente para obtener la reposición de su cupo, debió acudir oportunamente a la Secretaría de Movilidad para lograr su devolución.

Inicialmente, era condición necesaria para la desintegración física del automotor que el propietario recuperara su tenencia, pero esta circunstancia solo dependía de la diligencia en la realización de los trámites para el efecto.

La demora en la reclamación del vehículo únicamente es atribuible a la parte demandante, puesto que solo hay prueba de la indagación que realizó el 29 de

octubre de 2004 solicitando la copia de la resolución que había dispuesto el remate del automotor. No obra constancia de un trámite anterior para obtener la devolución del vehículo, ni de los trámites oportunos para la reposición de su cupo (4.7.18).

Asimismo, no son válidas las explicaciones de la parte demandante en torno a la existencia de embargos sobre el bien, o con respecto a que era la entidad prestadora del servicio público a la que estaba afiliado el vehículo la que debía realizar los trámites. En cuanto a lo primero, porque el propietario no adelantó gestiones para la devolución, aun cuando las medidas cautelares se levantaron. Y en cuanto a lo segundo, porque se trataría de actuaciones u omisiones de la empresa a la que estaba afiliado el vehículo, y a la que el demandante debió exigir el cumplimiento de sus obligaciones. En todo caso, el incumplimiento de sus deberes y los de Empresa de afiliación del vehículo son inoponibles a la Secretaría Distrital de Movilidad) (4.7.7., 4.7.17., 4.7.18).

El demandante presentó solicitud ante la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá solo hasta el 12 de octubre de 2006, para la expedición de una certificación en la que se indicara el paradero o el sitio donde se encontraba el bus de placas SAC-152, cuando ya se había cumplido el plazo para acceder a la reposición del vehículo -15 de diciembre de 2005- (folios 37 y 38, c. 1).

En la audiencia de conciliación extrajudicial de 2 de noviembre de 2006, la Secretaría de Movilidad indicó lo establecido por el Comité de Conciliación el 4 de octubre de 2006, respecto a que no había prueba de la inmovilización del vehículo y su depósito en un patio autorizado. Entonces, a partir del 2 de noviembre de 2006, no podía obtener la devolución del vehículo, pero para esa fecha ya había expirado el plazo para lograr la reposición de su cupo (4.7.25 a 4.7.27).

Como se advierte, en lugar de realizar gestiones para la reposición del cupo del vehículo una vez conoció que este no había sido rematado (el 4 de febrero de 2005 con la respuesta de Inversiones Jaime Hernando Lafaurie Vega), el demandante optó por convocar a la Secretaría de Movilidad a una conciliación extrajudicial el 2 de septiembre de 2006, y presentar solicitud a dicha Secretaría para la ubicación del vehículo el 12 de octubre de 2006.

En todo caso, según lo dispuesto en el artículo 40 de la Ley 769 de 2002, la cancelación de la licencia de tránsito de un vehículo podía hacerse no solo por su desintegración física, sino por pérdida definitiva, hurto o desaparición documentada si no se conocía el paradero final del vehículo. De manera que el demandante podía alegar esta circunstancia para por esta vía acceder a la

reposición del cupo vehículo, teniendo en cuenta que desde el 4 de febrero de 2005 desconocía su paradero.

Incluso, aunque desde el 4 de febrero de 2005 tuvo conocimiento de que el vehículo no fue rematado y que se encontraba extraviado, optó por presentar solicitud de conciliación extrajudicial mucho después, el 2 de septiembre de 2006, y el 12 de octubre de 2006 petición a la Secretaría de Movilidad de información sobre paradero de vehículo, sin que en el expediente conste alguna diligencia anterior.

En consecuencia, la imposibilidad de hacer la reposición del cupo del vehículo no es atribuible a la parte demandada, sino a la demora del señor Juan Gustavo Mendoza para realizar los trámites para recuperar la tenencia del vehículo que le permitieran adelantar el proceso de desintegración total. Si la razón anterior pareciera insuficiente, también sería atribuible a la falta de diligencia del demandante para que se declarara la pérdida o hurto del automotor y así acceder a la cancelación de su matrícula, requisito necesario para la reposición del cupo del vehículo.

4.8.5. Conclusión

Procede negar las pretensiones de la demanda porque no está probado el daño antijurídico. La parte actora no demostró que el vehículo de placas SA3152 fue inmovilizado de forma arbitraria e ilegal, pese a que a sobre ella recaía la carga de la prueba de este hecho.

De otra parte, para obtener la devolución del automotor, el señor Juan Gustavo Mendoza debía presentar solicitud de la empresa transportadora a la que estaba afiliada el vehículo, con el fin de demostrar que había cesado la causa de inmovilización, además de sufragar el pago del valor por concepto de parqueadero.

Sin embargo, la parte actora no demostró que el señor Mendoza realizó el trámite de devolución del automotor en los términos de ley, luego no es posible tener como un daño antijurídico que no haya podido recuperar la tenencia del vehículo.

Aunque no es una pretensión expresa de la demanda, tampoco procedería reconocer el valor del vehículo al tiempo en que la Secretaría de Movilidad negó que el vehículo fue inmovilizado, porque la parte actora no demostró que cesó la causa de la inmovilización que permitiera devolverlo a su propietario.

De ahí que, mientras el vehículo no fuera reclamado, procedía el cobro del servicio de parqueadero. Y aun si se tiene en cuenta el derecho de dominio sobre el vehículo que permanecía en cabeza del señor Juan Gustavo Mendoza, no hay

prueba de que al rematar el vehículo y cobrar los cargos por parqueadero, quedara un remanente a su favor. Lo que se traduce en que no hay un daño cierto del que predicar la responsabilidad extracontractual de la entidad demandada.

Pasados 10 años desde la inmovilización del vehículo, el señor Juan Gustavo Mendoza únicamente realizó indagaciones para ubicar el paradero del vehículo, y si había sido rematado o no. Sin embargo, no está demostrado que realizara el trámite de devolución de la tenencia del automotor, o gestiones oportunas para lograr que fuera desintegrado físicamente o declarado como perdido o hurtado, y así cancelar la matrícula y acceder al derecho de reposición del cupo del vehículo.

Luego entonces, el señor Juan Gustavo Mendoza estaba en la obligación de soportar la imposibilidad de acceder a la devolución de la tenencia del automotor y/o a la reposición del cupo del vehículo en el parque automotor, como consecuencia (i) de la inmovilización del vehículo -legal al no demostrarse lo contrario-, y (ii) de la omisión y falta de oportunidad en los trámites para demostrar que había cesado la causa de la inmovilización o, incluso, para acceder a la reposición del cupo del vehículo por su pérdida o hurto.

En este orden, no se declarará la responsabilidad extracontractual de la Secretaría Distrital de Movilidad.

V. COSTAS

No habrá lugar a condenar en costas, por cuanto de conformidad con el artículo 55 de la Ley 446 de 1998, en concordancia con el artículo 171 del Código Contencioso Administrativo, no se observa que las partes hayan actuado con temeridad o mala fe en las actuaciones procesales.

En mérito de lo expuesto, el **TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE CUNDINAMARCA, SECCIÓN TERCERA, SUBSECCIÓN “C”**, administrando Justicia en nombre de la República y por autoridad de la Ley,

FALLA:

PRIMERO: NEGAR las pretensiones de la demanda, de acuerdo con lo expresado en las consideraciones de esta providencia.

SEGUNDO: Sin condena en costas en esta instancia.

TERCERO: Por Secretaría, expídanse las copias de que trata el artículo 114 del Código General del Proceso.

CUARTO: En caso de no ser apelada la presente providencia, **ARCHIVAR** el expediente, previa la devolución de remanentes si existieran y las anotaciones secretariales de rigor.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE
(Aprobado en sesión de la fecha. Sala No. 85)

FERNANDO IREGUI CAMELO
Magistrado

JOSÉ ÉLVER MUÑOZ BARRERA
Magistrado

MARÍA CRISTINA QUINTERO FACUNDO
Magistrada

JB