

RV: Presentación Contestación Demanda Reparación Directa 11001334306120230024100 ANDERSON SALAMANCA SALCEDO Y OTROS

Correspondencia Sede Judicial - CAN - Bogotá - Bogotá D.C.

<correscanbta@cendoj.ramajudicial.gov.co>

Lun 27/11/2023 9:02

Para: Juzgado 61 Administrativo Circuito - Bogotá - Bogotá D.C. <jadmin61bta@notificacionesrj.gov.co>

CC: Flor Alba Gomez Cortes <flor.gomez@mintransporte.gov.co>

 7 archivos adjuntos (4 MB)

PODER REPARACION DIRECTA 2023-241 ANDERSON SALAMANCA SALCEDO Y OTROS.pdf; CEDULA.pdf; TARJ. PROF..pdf; RESOLUCION NOMBRAMIENTO JEFE JURIDICO MINISTERIO DE TRANSPORTE.pdf; ACTA DE POSESIÓN JEFE JURIDICO.pdf; RESOLUCION PODERES DEFENSA JUDICIAL - ANEXOS DE PODER.PDF; CONTESTACION REPARACION DIRECTA 2023-241 ANDERSON SALAMANCA SALCEDO Y OTROS.pdf;

Cordial saludo,

De manera atenta informamos que ha sido radicado el presente correo como memorial para el proceso relacionado en el mismo, dentro del registro en el aplicativo siglo XXI podrá confirmar los datos del mensaje como Asunto, fecha y hora de recibo.

NOTA IMPORTANTE: SEÑOR USUARIO

Informamos que actualmente estamos en proceso de implementación del sistema SAMAI, el canal de recepción de correspondencia **CONTINÚA** siendo **correscanbta@cendoj.ramajudicial.gov.co**, para un trámite eficiente de sus mensajes agradecemos tener en cuenta lo siguiente:

- Remitir sus mensajes **individualizados** por proceso. En caso de recibir un mensaje **dirigido a varios procesos se devolverá solicitando su colaboración** para individualizarlos, ya que **SAMAI** gestiona los mensajes de manera individual.
- Identificar en el **asunto** del mensaje **número de proceso (23 Dígitos)**.
- Partes del Proceso.
- **Juzgado Administrativo** al cual dirige su mensaje.
- Documentos **adjuntos** máximo 18 megas.
- Documentos remitidos **mediante link** máximo 400 megas teniendo en cuenta las restricciones de SAMAI.

Atentamente,

**Grupo de Correspondencia
Oficina de Apoyo de los Juzgados Administrativos
Sede Judicial CAN**

De: Flor Alba Gomez Cortes <flor.gomez@mintransporte.gov.co>

Enviado: jueves, 23 de noviembre de 2023 11:46

Para: Correspondencia Sede Judicial - CAN - Bogotá - Bogotá D.C. <correscanbta@cendoj.ramajudicial.gov.co>

Asunto: Presentación Contestación Demanda Reparación Directa 11001334306120230024100 ANDERSON SALAMANCA SALCEDO Y OTROS

Señor

JUEZ SESENTA Y UNO (61) ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ
E. S. D.

RADICADO N°.: 11001334306120230024100

DEMANDANTE: ANDERSON SALAMANCA SALCEDO Y OTROS

DEMANDADO: LA NACIÓN- MINISTERIO DE TRANSPORTE

MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA

ASUNTO: CONTESTACIÓN DEMANDA

FLOR ALBA GÓMEZ CORTES, identificado con la cédula de ciudadanía No.51.704.367 de Bogotá, portadora de la tarjeta profesional No. 65632 del Consejo Superior de la Judicatura, en mi condición de apoderada judicial del **MINISTERIO DE TRANSPORTE**, y de conformidad con el término señalado por su Despacho, me permito presentar la contestación de la demanda del proceso del asunto.

Atentamente,

FLOR ALBA GÓMEZ CORTES

C.C. N° 51.704.367 expedida en Bogotá

T.P. N° 65632 del C.S.J.

La información contenida en este mensaje, y sus anexos, tiene carácter confidencial y esta dirigida únicamente al destinatario de la misma y solo podrá ser usada por este. Si el lector de este mensaje no es el destinatario del mismo, se le notifica que cualquier copia o distribución de este se encuentra totalmente prohibida. Si usted ha recibido este mensaje por error, por favor notifique inmediatamente al remitente por este mismo medio y borre el mensaje de su sistema. Las opiniones que contenga este mensaje son exclusivas de su autor y no necesariamente representan la opinión oficial del Ministerio de Transporte.

The information contained in this message and in any electronic files annexed thereto is confidential, and is intended for the use of the individual or entity to which it is addressed. If the reader of this message is not the intended recipient, you are hereby notified that retention, dissemination, distribution or copying of this e-mail is strictly prohibited. If you received this e-mail in error, please notify the sender immediately and destroy the original. Any opinions contained in this message are exclusive of its author and not necessarily represent the official position of Ministry of Transportation.

Señor

JUEZ SESENTA Y UNO (61) ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ

correscanbta@cendoj.ramajudicial.gov.co

E.S.D.

Medio de Control: REPARACIÓN DIRECTA

Radicación No.: 11001334306120230024100

Demandante: ANDERSON SALAMANCA SALCEDO Y OTROS

Demandado: NACIÓN- MINISTERIO DE TRANSPORTE

REFERENCIA: CONTESTACION DEMANDA

FLOR ALBA GÓMEZ CORTES, mayor de edad, domiciliada en Bogotá, identificada con C.C. No. 51.704.367 de Bogotá, abogada en ejercicio con Tarjeta Profesional No. 65632 del Consejo Superior de la Judicatura y obrando como apoderada de la Nación - Ministerio de Transporte, según poder debidamente conferido por el Jefe de la Oficina Asesora Jurídica del Ministerio de Transporte, de la manera más atenta a través de este escrito me permito solicitar reconocimiento de personería jurídica, como también presentar dentro de la oportunidad procesal la contestación al citado medio de control en los siguientes términos:

1. PRONUNCIAMIENTO SOBRE LAS PRETENSIONES

Me opongo a todas y cada una de las pretensiones de la demanda por carecer de fundamento legal y fáctico con relación al Ministerio de Transporte, de conformidad con los argumentos que se expondrán en los acápites de los hechos y excepciones y por consiguiente se deberán denegar las suplicas de la misma respecto a mi representada.

En nombre de La Nación – Ministerio de transporte me opongo a que se hagan las declaraciones y condenas solicitadas por la parte demandante, en contra del Ministerio de Transporte toda vez que no es la autoridad competente para ser vinculada al presente proceso por carencia de competencia funcional y por ende de responsabilidad alguna, en consecuencia solicitó sean negadas en su totalidad al demandante, por cuanto el Ministerio no tiene ningún tipo de responsabilidad en los hechos de la demanda, lo que conlleva a que mi representada, no debió concurrir al proceso y deba declararse la respectiva excepción que se propondrá en el capítulo respectivo.

2. PRONUNCIAMIENTO SOBRE LOS HECHOS

Me permito responder a los hechos generales y específicos en el mismo orden en que fueron expuestos en la demanda, teniendo la misma presentación que de ellos hace la parte demandante:

2.1. HECHOS RELACIONADOS CON EL PARENTESCO

2.1.1. No me consta. Me atengo a lo que se pruebe dentro del proceso.

2.1.2. No me consta. Me atengo a lo que se pruebe dentro del proceso.

2.1.3. No me consta. Me atengo a lo que se pruebe dentro del proceso.

2.1.4. No me consta. Me atengo a lo que se pruebe dentro del proceso.

2.2. HECHOS RELACIONADOS CON EL DAÑO ANTIJURÍDICO

2.2.1. No me consta. Me atengo a lo que se pruebe dentro del proceso.

2.2.2. No me consta. Puesto que se trata de un trámite realizado por el organismo de tránsito, en cuanto la aprobación y expedición del registro inicial. Sin embargo, el Ministerio de Transporte se atiene a lo que se pruebe dentro del presente proceso.

2.2.3. No me consta. Puesto que se trata de un trámite realizado por el organismo de tránsito, en cuanto la aprobación y expedición del registro inicial. Sin embargo, el Ministerio de Transporte se atiene a lo que se pruebe dentro del presente proceso.

2.2.4. No me consta. Me atengo a lo que se pruebe dentro del proceso.

2.2.5. No es un hecho. Es una apreciación subjetiva que no genera controversia.

2.2.6., 2.2.7. y 2.2.14. SON PARCIALMENTE CIERTOS. Para expedirse la Lista 11 - MT 20214020155473 DEL 27 DE DICIEMBRE DE 2021, previamente el día 11 de marzo de 2020, con la circular con radicado MT No.: 20204020093071, en la página Web del Ministerio de Transporte, se expidió el Listado de vehículos de carga matriculados **entre el 2 de mayo de 2005 y el 31 de diciembre de 2007** que presuntamente presentaban omisión en su registro inicial, listado en el cual se encontraba el vehículo de Placa **WSJ791**. En dicha circular se indicaba que se trataba de vehículos matriculados entre el 2 de mayo de 2005 y el 31 de diciembre de 2007, que **presuntamente** no cuentan con el Certificado de Cumplimiento de Requisitos — CCR, o con el Certificado de Aprobación de Caución — CC exigido en el momento de su matrícula.

Igualmente se les concedía, en dicha circular, el término de un (1) mes, a partir de la publicación de dicha circular, para que los propietarios, poseedores y/o tenedores verificaran la situación presentada con su vehículo y de ser pertinente remitieran al correo saneamiento@mintransporte.gov.co el CCR o el CC respectivo que demostrara que cumplieron con la normatividad vigente en la fecha de su matrícula, con el fin de que el Ministerio de Transporte lo verificara dicho documento y de ser procedente lo convalidara.

 **La movilidad es de todos** **Mintransporte**

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20204020093071


11-03-2020

Bogotá, 11-03-2020

Señores
PROPIETARIOS, POSEEDORES Y/O TENEDORES DE VEHÍCULOS, EMPRESAS DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA, GENERADORES DE CARGA, SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE, DIRECCIÓN DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE (DITRA) , TERMINALES PORTUARIOS Y ORGANISMOS DE TRÁNSITO.

Asunto: Listado de vehículos de carga matriculados entre el 2 de mayo de 2005 y el 31 de diciembre de 2007 que presuntamente presentan omisión en su registro inicial.

Respetados señores:

Continuando con el proceso de identificación de vehículos de carga que presentan omisiones en su registro inicial, de conformidad con el Decreto 1079 de 2015, el Ministerio de Transporte a través de la presente circular hace público el listado de vehículos matriculados entre el 2 de mayo de 2005 y el 31 de diciembre de 2007, que presuntamente no cuentan con el Certificado de Cumplimiento de Requisitos – CCR, o con el Certificado de Aprobación de Caucción – CC exigido en el momento de su matrícula.

Considerando lo anterior se concede el término de un (1) mes, a partir de la publicación de la presente circular, para que los propietarios, poseedores y/o tenedores verifiquen la situación presentada con su vehículo y de ser pertinente remitan al correo saneamiento@mintransporte.gov.co el CCR o el CC respectivo que demuestre que cumplieron con la normatividad vigente en la fecha de su matrícula, con el fin de que el Ministerio de Transporte lo verifique y de ser procedente lo convalide.

Es necesario precisar que los automotores incluidos en los listados de vehículos con presunta omisión en su registro inicial no serán objeto de las restricciones señaladas en los artículos 2.2.1.7.7.1.13, 2.2.1.7.7.1.14 y 2.2.1.7.7.1.15 del Decreto 1079 de 2015. Los vehículos sujetos a dichas restricciones son las que tengan la anotación como vehículos con omisión en su registro inicial en el sistema RUNT.

Vencido el término señalado y una vez realizadas las respectivas validaciones, los vehículos sobre los que no se aclare su situación serán incluidos en el listado definitivo de vehículos de carga con omisión en su registro inicial y quedaran sujetos

Avenida La Esperanza (Calle 24) No. 62-48, Complejo Empresarial Gran Estación II, Costado Exfera, Pisos 9 y 10, Bogotá Colombia. Teléfonos Línea de servicio al ciudadano (01+1) 3240800 op. 2
Línea gratuita nacional 08000 112042
<http://www.mintransporte.gov.co> - PQRs-WEB: <http://servicioclientesportal.mintransporte.gov.co/pqr/>
Asesoría al Ciudadano Sede Central Lunes a Viernes de 8:30 a.m. - 4:30 p.m., Código Postal 11031

 **La movilidad es de todos** **Mintransporte**

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20204020093071


11-03-2020

a las acciones que el Ministerio de Transporte determina, con base en el Decreto 632 de 2019.

Para cualquier inquietud que tenga el interesado sobre los documentos utilizados para el registro inicial de su vehículo, deberá acudir al Organismo de Tránsito donde se encuentre matriculado.

Es importante reiterar que en ningún caso se requiere utilizar intermediarios para adelantar las actividades antes señaladas, ni radicar físicamente documentos en las oficinas del Ministerio de Transporte.

Finalmente, debe resaltarse que la identificación de los vehículos que presentan deficiencias en su registro inicial es una labor continua, por lo que ésta seguirá actualizándose e informándose por este mismo medio a los interesados. De igual manera que este listado y los futuros, son adicionales a los listados publicados el 22 de noviembre de 2018, 28 de febrero de 2019, 22 de abril de 2019, 10 de mayo de 2019, 30 de julio de 2019 y 30 de enero de 2020.

Atentamente,


ADRIANA RAMÍREZ GUARÍN
DIRECTORA DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO

Anexo: Listado de vehículos de carga matriculados entre 2005 y 2007 que presuntamente presentan omisiones en su registro inicial.

Dibujó: Lady Carolina Cárdenas Fe
Revisó: Cristian Camilo Sarmiento Chávez
Lázaro Dimas González Avellaneda

Avenida La Esperanza (Calle 24) No. 62-48, Complejo Empresarial Gran Estación II, Costado Exfera, Pisos 9 y 10, Bogotá Colombia. Teléfonos Línea de servicio al ciudadano (01+1) 3240800 op. 2
Línea gratuita nacional 08000 112042
<http://www.mintransporte.gov.co> - PQRs-WEB: <http://servicioclientesportal.mintransporte.gov.co/pqr/>
Asesoría al Ciudadano Sede Central Lunes a Viernes de 8:30 a.m. - 4:30 p.m., Código Postal 11031

No obstante, sólo hasta el día 22 de junio de 2022 mediante derecho de petición radicado con el No. 20223031202562, el señor **ANDERSON SALAMANCA SALCEDO**, procede a solicitar al Ministerio de Transporte que retire la anotación y levantara la alerta que tenía el vehículo de placas WSJ791 y como consecuencia de ello, se procediera a anular el cobro por caución por valor de doce millones setecientos setenta y seis mil seiscientos ochenta y un pesos (\$12.776.681).

Como se puede evidenciar de lo anterior, el demandante **ANDERSON**

SALAMANCA SALCEDO, tuvo conocimiento desde el 11 de marzo de 2020, de la inclusión de su vehículo de Placa WSJ791, en el listado de los vehículos que presuntamente presentaban omisión en su registro inicial, listado en el cual se encontraba el vehículo de Placa WSJ791. En dicha circular se indicaba que se trataba de vehículos matriculados **entre el 2 de mayo de 2005 y el 31 de diciembre de 2007**, que **presuntamente** no cuentan con el Certificado de Cumplimiento de Requisitos — CCR, o con el Certificado de Aprobación de Caución — CC exigido en el momento de su matrícula.

Al no atender, el demandante, la circular del día 11 de marzo de 2020, dentro del término concedido de un (1) mes, a partir de la publicación de la presente circular, para que los propietarios, poseedores y/o tenedores verificaran la situación presentada con su vehículo (vehículo de Placa WSJ791) y de ser haber sido pertinente remitiera al correo saneamientoemintransporte.gov.co el CCR o el CC respectivo que demostrara que el vehículo cumplió con la normatividad vigente en la fecha de su matrícula, con el fin de que el Ministerio de Transporte lo verificara y de ser procedente lo convalidara, fue menester incluirlo en la **Lista 11 - MT 20214020155473 DEL 27 DE DICIEMBRE DE 2021**.

Por la anterior razón es que el día (11) de marzo del 2020, el vehículo de placas **WSJ791** fue registrado en el listado de vehículos de carga matriculados que presuntamente presentan omisión en su registro inicial publicado por el Ministerio de Transporte a través de la **Lista 11 - MT 20214020155473 DEL 27 DE DICIEMBRE DE 2021**.

E incluso, ese conocimiento previo de la situación de la inclusión del vehículo en el listado desde el día 11 de marzo de 2020, se podría constituir en una eventual caducidad del presente medio de control, en concepto de la suscrita, lo cual se analizará en la respectiva excepción de fondo que se interpondrá. Del análisis de caducidad que hace el apoderado del demandante no es precisa respecto de la oportunidad de presentar la presente demanda.

2.2.8. No me consta. Me atengo a lo que se pruebe dentro del proceso.

2.2.9. No es un hecho. Es una apreciación subjetiva que no genera controversia.

2.2.10 y 2.2.15. Son parcialmente ciertos. La parte demandante, mediante radicado No. 20223031202562 de 22 de junio de 2022, solicita al Ministerio de Transporte retirar la anotación que tiene el vehículo de placas **WSJ791** en el sistema RUNT, como automotor con omisión en el registro inicial, considerando que por la capacidad de carga no requería de certificado de cumplimiento de requisitos o la aprobación de caución al momento de su matrícula.

El Ministerio de Transporte se pronunció mediante oficio No. 20224020744431 de 5 de julio de 2022, me permito transcribir la respuesta dada:

“Revisada la información del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), se establece que el vehículo de placas WSJ791, es un CAMIÓN, de dos (2) ejes, línea CARGO 815, con una Capacidad actual de Carga de 3.400 kilogramos y un Peso Bruto Vehicular de 7.700 kilogramos, matriculado en el INSTITUTO DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE QUIMBAYA, el 25 de julio de 2006, según lo consignado en el sistema RUNT.

Ahora bien, en la fecha de la matrícula del referido automotor, se encontraba vigente la Resolución 1150 de 2005, la cual estipulaba que el ingreso de vehículos al servicio particular y público de transporte terrestre automotor de carga con capacidad de carga superior a 3.500 Kilogramos, se debía realizar mediante los mecanismos de reposición por desintegración física total o caución y en consecuencia se requería contar con el Certificado de Cumplimiento de Requisitos o la Aprobación de Caución expedida por el Ministerio de Transporte.

En virtud de la Ley 769 de 2002, los Organismos de Tránsito son las entidades competentes para efectuar el registro inicial o matrícula de los vehículos, lógicamente observando la reglamentación expedida a través del tiempo por el Gobierno Nacional y dentro de la cual se encuentra el Acuerdo 051 de 1993, la Resolución 4775 de 2009 y la Resolución 12379 de 2012, así como la específica relacionada con la matrícula de los vehículos de transporte de carga.

Considerando lo expuesto y lo señalado en su comunicación el Ministerio de Transporte requirió a la SECRETARIA DE TRANSITO Y TRANSPORTE MUNICIPAL DE GUACARÍ, con el fin de que remitiera los documentos con los cuales se sustentó el registro inicial del vehículo de placas WSJ791, los cuales fueron enviados mediante correo electrónico.

Teniendo en cuenta los documentos remitidos por el INSTITUTO DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE QUIMBAYA, atendiendo el requerimiento formulado por el Ministerio de Transporte, se establece que para el vehículo de placas WSJ791, existen notorias inconsistencias en relación con la capacidad de carga, toda vez que en la carpeta remitida por el Organismo de Tránsito de Guacarí, obra la Declaración de Importación No. 072006000009175-3, la cual especifica que el vehículo de placas WSJ791, tiene asociada la Ficha Técnica de Homologación de Chasis No. AA06421 y en la Ficha Técnica de Homologación de carrocería No. AA07632, autorizada por el Ministerio de Transporte para CARROCERIAS ESTACIÓN, autoriza la Ficha Técnica de Homologación de Chasis No. AA05210, razón por la cual no se puede considerar la Ficha Técnica de Homologación de carrocería No. AA07632 para determinar la capacidad de carga del vehículo de placas WSJ791.

Teniendo en cuenta lo anterior y en consecuencia que no existe certeza sobre la capacidad de carga del vehículo, no es viable que se pueda levantar la anotación como vehículo con omisión en el registro inicial que tiene el automotor de placas WSJ791 en el sistema RUNT y el Registro Nacional de Despachos de Carga –RNDC, por cuanto no está debidamente comprobado que el automotor fue matriculado en vigencia de la Resolución 1150 de 2005...”

2.2.11. No es cierto. Considerando lo anterior y lo indicado en la Circular MT No. **20204020093071 DEL 11 DE MARZO DE 2020**, al no estar debidamente acreditado el Certificado de Cumplimiento de Requisitos o la Aprobación de Caución con la cual se matriculó el vehículo, el Ministerio de Transporte procedió a generar la anotación como automotor con omisión en la matrícula, en el sistema RUNT y la alerta en el Registro Nacional de Despachos de Carga –RNDC, para el vehículo de placas WSJ791, de conformidad con lo preceptuado en el artículo 5 del Decreto 632 de 2019, para que se adelantara el proceso de normalización del registro inicial, conforme a lo preceptuado en el Decreto 632 de 2019, modificado con el Decreto 1009 de 2021 y en la Resolución 3913 de 2019.

2.2.12. No me consta. Me atengo a lo que se pruebe en el curso del proceso.

2.2.13. No me consta. Me atengo a lo que se pruebe en el curso del proceso.

2.2.16. Parcialmente cierto. La parte demandante presenta un segundo derecho de petición radicado bajo el No. 20223031721242 del 7 de septiembre de 2023, donde solicita al Ministerio de Transporte lo siguiente:

"...1. Se sirva informar y/o determinar la capacidad de carga de el vehículo tipo camión Marca Ford, Línea Cargo 815, Cilindraje 3.920, Color Azul Bravaro, de Placas WSJ 791, con Capacidad de Carga 3.400 Kilos y peso Bruto del Vehículo 7.700 Kilos, matriculado en el tránsito de Quimbaya – Quindío.

2. De verificar que la capacidad de carga del vehículo de Placas WSJ 791 es 3.400 kilos; se le solicita al MINISTERIO DE TRANSPORTE anular el cobro por caución por el valor de DOCE MILLONES SETECIENTOS SETENTA Y SEIS MIL SEISCIENTOS OCHENTA Y UN PESOS M/CTE.

3. Se solicita al MINISTERIO DE TRANSPORTE que modifique el estado de mi vehículo en la plataforma RUNT en el campo "vehículo normalizado" a "SI", registre la fecha y seguidamente el número de acto administrativo de saneamiento para que así, después de 7 meses de restricción, pueda volver a trabajar en este y conseguir el sustento para mi familia ...".

2.2.17. Parcialmente cierto. El Ministerio de Transporte procedió a dar contestación al Oficio No. 20223031721242 del 7 de septiembre de 2022, a través del Oficio No. 20224021191161 del 13 de octubre de 2022, manifestando lo siguiente:

 **MINISTERIO DE TRANSPORTE**

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20224021191161



13-10-2022

Bogotá D.C.

Señor
ANDERSON SALAMANCA SALCEDO
anders713@hotmail.com
notificaciones@legallgroup.com.co
Andalucía, Valle del Cauca

Asunto: Respuesta radicado No. 20223031735742 del 8 de septiembre de 2022. Vehículo de placas WSJ791.

En atención al radicado del asunto, por medio del cual se solicita se determine la capacidad de carga del vehículo de placas WSJ791 y que con base en lo anterior, de ser procedente se retire la anotación que tiene el citado automotor en el sistema RUNT, como vehículo con omisión en el registro inicial, considerando lo señalado en su comunicación, comedidamente me permito dar respuesta en los siguientes términos:

Una vez revisado el expediente del vehículo de placas WSJ791, remitido por el INSTITUTO DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE QUIMBAYA, se observa que obra la Declaración de Importación No. 072006000009175-3, la cual especifica que el citado automotor, tiene asociada la Ficha Técnica de Homologación de Chasis No. AA06421 y la Factura de Venta No. w 0122 del 12 de julio de 2006, expedida por Carrocerías Taller "Estación".

Ahora bien, revisadas las bases de datos del Ministerio de Transporte, se pudo establecer que esta cartera ministerial autorizó la Ficha de Homologación de Carrocería No. AA11196, para Carrocerías Taller "Estación", tipo estacas, para ser instalada en un chasis con las características del vehículo de placas WSJ791, es decir, las relacionadas en la Ficha de Homologación de Chasis No. AA06421, que determina que la carga útil del automotor es de 3.200 kilogramos

Por las razones expuestas, se establece que la capacidad real de carga del vehículo de placas WSJ791, es de 3.200 kilogramos y por tanto que en la fecha de la matrícula, es decir el 25 de julio de 2006, no se requería contar con Certificado de Cumplimiento de Requisitos o Aprobación de Caucción, de acuerdo a lo establecido en la Resolución 1150 de 27 de mayo de 2005.

Consecuente con lo anterior, el Ministerio procederá a retirar la anotación y levantar la alerta que tiene el vehículo de placas WSJ791 como vehículo con omisión en el registro inicial dentro de los próximos diez (10) días hábiles, tal como se podrá constatar en el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT y en el Registro Nacional de Despacho de carga RNDC.

Atención virtual de lunes a viernes desde las 8:30am - 4:30pm. Agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2167e1f>
Línea de Servicio al Ciudadano: (+57) 601 3240500 op. 1 Línea gratuita nacional: 018000 112042
Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powersportals.com>
Correo electrónico: seccionciudadano@mintransporte.gov.co

1





MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20224021191161



13-10-2022

Finalmente es de destacar, que teniendo en cuenta que la capacidad de carga del vehículo de placas WSJ791, de acuerdo a la Ficha de Homologación de Carrocería No. AA11196, es de 3.200 kilogramos, es necesario que se adelanten las acciones pertinentes ante el Organismo de Tránsito, para que se efectúe ante el sistema RUNT, la corrección correspondiente, toda vez que el ajuste efectuó en la capacidad de carga, se realizó con fundamento en la Ficha de Homologación No. AA 07632, la cual como se ha señalado no corresponde al Chasis del vehículo de placas WSJ791, aplicando para tal efecto lo dispuesto en la Resolución 20203040006765 del 23 de junio del 2020, **“Por medio de la cual se establece el procedimiento unificado para corregir y completar la información migrada o registrada en el sistema RUNT, de las características de los vehículos de transporte terrestre automotor de carga”**.

Así las cosas, damos respuesta a la solicitud impetrada de fondo, de forma clara y congruente respecto a lo solicitado.

Cordialmente,

LÁZARO DIMAS GONZÁLEZ AVELLANEDA
Coordinador Grupo Reposición Integral de vehículos

Elaboró: HMCRL
Revisó: DAVC

Documento firmado digitalmente por el Ministerio de Transporte.
Esta es una copia auténtica de documento electrónico.
Generado el: 2022-10-13
www.mtrtransporte.gov.co



Con el oficio antes mencionado y la imagen aportada dirigido a la parte demandante, es necesario precisar que las verificaciones y revisión de documentos son realizadas por el Organismo de Tránsito que expidió la matrícula inicial. No obstante, el presente no es un hecho material del caso, sino una disertación o conclusión a la que llega el apoderado del demandante, sin que su decir, tenga un pleno sustento probatorio legal que permita afirmar lo dicho por éste. De otra parte, este hecho evidencia que no fue el actual propietario del vehículo quien adelantó personalmente los trámites del registro inicial, situación que podría desencadenar en EL HECHO DE UN TERCERO, la situación que alega con la presente demanda, pues el hoy demandante no conoció las circunstancias y actos en que pudo intervenir la persona que realizó los trámites de matrícula inicial para el vehículo de placa **WSJ791**, ante el Organismo de Tránsito.

2.2.18. No me consta. Me atengo a lo que se pruebe dentro del proceso.

2.2.19. No me consta. Pues es un cálculo de perjuicios por un presunto lucro cesante que hace el apoderado del demandante. No obstante, el presente no es un hecho material del caso, sino un cálculo que hace el apoderado del demandante, sin que su decir, tenga un pleno sustento probatorio legal que permita comprobar, por sí mismo, lo dicho por éste. Mas que un hecho es una pretensión de la demanda. Sin embargo, el Ministerio de Transporte se atiene a lo que se pruebe dentro del presente proceso.

2.2.20. No me consta. Pues es un cálculo de perjuicios por un presunto lucro cesante que hace el apoderado del demandante. No obstante, el presente no es un hecho material del caso, sino un cálculo que hace el apoderado del demandante, sin que su decir, tenga un pleno sustento probatorio legal que permita comprobar, por sí mismo, lo dicho por éste. Mas que un hecho es una pretensión de la demanda. Sin embargo, el Ministerio de Transporte se atiene a lo que se pruebe dentro del presente proceso.

2.2.21. No me consta. Pues es un cálculo de perjuicios por un presunto lucro

cesante que hace el apoderado del demandante. No obstante, el presente no es un hecho material del caso, sino un cálculo que hace el apoderado del demandante, sin que su decir, tenga un pleno sustento probatorio legal que permita comprobar, por sí mismo, lo dicho por éste. Mas que un hecho es una pretensión de la demanda. Sin embargo, el Ministerio de Transporte se atiene a lo que se pruebe dentro del presente proceso.

2.2.22. No me consta. Pues es un cálculo de perjuicios por un presunto lucro cesante que hace el apoderado del demandante. No obstante, el presente no es un hecho material del caso, sino un cálculo que hace el apoderado del demandante, sin que su decir, tenga un pleno sustento probatorio legal que permita comprobar, por sí mismo, lo dicho por éste. Mas que un hecho es una pretensión de la demanda. Sin embargo, el Ministerio de Transporte se atiene a lo que se pruebe dentro del presente proceso.

2.2.23. No me consta. Pues es un cálculo de perjuicios por un presunto lucro cesante que hace el apoderado del demandante. No obstante, el presente no es un hecho material del caso, sino un cálculo que hace el apoderado del demandante, sin que su decir, tenga un pleno sustento probatorio legal que permita comprobar, por sí mismo, lo dicho por éste. Mas que un hecho es una pretensión de la demanda. Sin embargo, el Ministerio de Transporte se atiene a lo que se pruebe dentro del presente proceso.

FUNDAMENTACIÓN FÁCTICA Y JURÍDICA DE LA DEFENSA

Con la finalidad de sustentar jurídicamente los hechos de la DEMANDA, se señala bajo la fundamentación fáctica y jurídica lo siguiente:

El demandante pretende con esta demanda de reparación directa que administrativa y extracontractualmente se declare responsable al Ministerio de Transporte, de todos los daños patrimoniales, morales y perjuicios eventualmente ocurridos al demandante supuestamente ocasionados al demandante, al ser el vehículo de placas **WSJ791** incluido en la Lista 11 - MT 20214020155473 DEL 27 DE DICIEMBRE DE 2021, previamente el día 11 de marzo de 2020, con la circular con radicado MT No.: 20204020093071, en la página Web del Ministerio de Transporte, se expidió el Listado de vehículos de carga matriculados **entre el 2 de mayo de 2005 y el 31 de diciembre de 2007** que presuntamente presentaban omisión en su registro inicial, listado en el cual se encontraba el vehículo de Placa **WSJ791**. En dicha circular se indicaba que se trataba de vehículos matriculados entre el 2 de mayo de 2005 y el 31 de diciembre de 2007, que **presuntamente** no cuentan con el Certificado de Cumplimiento de Requisitos — CCR, o con el Certificado de Aprobación de Caución — CC exigido en el momento de su matrícula. En dicha circular se indicaba que se trataba de vehículos matriculados **entre el 2 de mayo de 2005 y el 31 de diciembre de 2007**, que **presuntamente** no cuentan con el Certificado de Cumplimiento de Requisitos — CCR, o con el Certificado de Aprobación de Caución — CC exigido en el momento de su matrícula.

Igualmente se les concedió, en dicha circular, el término de un (1) mes, a partir de la publicación de dicha circular, para que los propietarios, poseedores y/o tenedores verificaran la situación presentada con su vehículo y de ser pertinente remitieran al correo saneamiento@mintransporte.gov.co el CCR o el CC respectivo que demostrara que cumplieron con la normatividad vigente en la fecha de su

matrícula, con el fin de que el Ministerio de Transporte lo verificara dicho documento y de ser procedente lo convalidara, aún así, el hoy demandante no probó en dicho momento, ni más adelante, que su vehículo cumpliera con los requisitos exigidos en la época para obtener legalmente el registro inicial del vehículo.

Quedando claro entonces que el vehículo de Placa **WSJ791** no contaba con el Certificado de Cumplimiento de Requisitos que exigía la normatividad vigente al momento de la matrícula, lo que causó su marcación el día 11 de marzo de 2020, al demandante se le dio la oportunidad de aportar los documentos exigidos en el momento de su matrícula, conforme a la circular del día 11 de marzo de 2020, dentro del término de un (1) mes, a partir de la publicación de dicha circular, para que los propietarios, poseedores y/o tenedores verificaran la situación presentada con su vehículo (vehículo de Placa **WSJ791**) y de ser haber sido pertinente remitiera al correo saneamiento@mintrantoorte.gov.co el CCR o el CC respectivo que demostrara que el vehículo cumplió con la normatividad vigente en la fecha de su matrícula, con el fin de que el Ministerio de Transporte lo verificara y de ser procedente lo convalidara, fue menester incluirlo en la Lista 11 - MT Lista 11 - MT 20214020155473 DEL 27 DE DICIEMBRE DE 2021, sin embargo el demandante no lo hizo dentro del término concedido en el oficio antes referenciado (1) mes a partir de la publicación de dicha circular, para que los propietarios, poseedores y/o tenedores verificaran la situación presentada con su vehículo (vehículo de Placa **WSJ791**), lo hizo hasta el día 22 de junio de 2022 mediante radicado No. 20223031202562, donde el Ministerio de Transporte verifico que el vehículo de placas **WSJ791**, después de haber solicitado al Organismo de Transito donde fue matriculado el vehículo antes mencionado, en este caso particular a la Secretaría de Tránsito y Transporte de Quimbaya, para que enviara a la entidad que represento el historial del vehículo, siendo remitido el historial del vehículo de placa WSJ791 por correo electrónico y el Ministerio de Transporte procedió de conformidad mediante Oficio No. 20224021191161 del 13 de octubre de 2022, en el sentido de que una vez revisada la documentación soporte para la matrícula en el organismo de tránsito, Secretaría de Tránsito y Transporte de Quimbaya, recibida mediante correo electrónico, procedió a verificar que el peso bruto vehicular del vehículo de placas **WSJ791** es de 3.200 Kilogramos y por tanto que en la fecha la matrícula no se requería del Certificado de Cumplimiento de Requisitos o aprobación de caución, de acuerdo a lo establecido en el Decreto 1150 de 2005 y como consecuencia el Ministerio de Transporte procedió a retirar la anotación y levantar la alerta que tenía el vehículo de placa **WSJ791** como vehículo con omisión en el Registro inicial, como se puede constar en el Registro Único Nacional de Tránsito RUNT y en el Registro Nacional de Despacho de Carga – RNDC; por ende, no es de recibo la afirmación sobre la existencia de una falla en el servicio por parte del Ministerio de Transporte, toda vez que la actuación del Ministerio de Transporte se hizo dentro de las normas legales.

Ahora bien; no se alega dentro de los argumentos de la demanda la legalidad de los actos administrativos expedidos por el Ministerio de Transporte que incluyeron en la lista de vehículos con irregularidades en la matrícula inicial al vehículo de placas **WSJ791**. Sino los posibles o eventuales daños causados con la actuación legal del Ministerio de Transporte, pero igualmente estos mismos fundamentos facticos no prueban que el Ministerio de Transporte haya actuado fuera de los parámetros de la legalidad, razón más que suficiente para denegar las pretensiones de la demanda.

En cuanto al proceso de normalización de vehículos de carga, debemos informar que este responde a La Política Nacional de Transporte Público Automotor de Carga, que identifica la necesidad de promover la modernización del servicio orientada a la mejora de estándares de calidad, definiendo así los ejes estratégicos de actuación, dentro de un marco de facilitación del comercio exterior, seguridad a los actores y operaciones del mercado, y organización del sector empresarial.

Desde el año 2005, se han implementado mecanismos para el ingreso de vehículos de carga a la prestación de servicio público y la renovación de vehículos de cargas obsoletos, que hoy requieren ser revisados, de cara a garantizar a los sectores económicos productivos una oferta de servicio público de carga compatible con las necesidades actuales, y que responda desde una perspectiva integral a las exigencias asociadas al ingreso de los productos nacionales en nuevos mercados, el crecimiento de los existentes, y la vitalización de nexos comerciales con varios bloques de naciones.

Dada la importancia estratégica del transporte terrestre automotor de carga, el Gobierno Nacional definió, a través del documento CONPES 3489 de 2007, las principales políticas y estrategias para el desarrollo y modernización del sector. Estas estrategias se enfocan en la regulación de las relaciones económicas, la estructura empresarial, el parque automotor, el fortalecimiento institucional, el transporte internacional, inter fronterizo o transfronterizo, el aseguramiento, el desarrollo de servicios logísticos y la seguridad de la operación.

La política para la modernización y racionalización del parque automotor del servicio de transporte de carga que adelanta el Ministerio de Transporte, se fijó por el Gobierno Nacional en los documentos Conpes 3489 del 1 de octubre de 2007 y el 3759 de fecha 20 de agosto de 2013, y en desarrollo de ésta se han expedido diferentes normas que regulan el registro inicial de los vehículos de transporte de carga y que por tanto constituyen una obligatoriedad para el ingreso de ésta clase de vehículos al registro nacional automotor.

Teniendo en cuenta que por disimiles circunstancias se detectaron irregularidades en la matrícula inicial de vehículos de carga y en cumplimiento de la Sentencia del 29 de septiembre de 2011 del Tribunal Administrativo de Cundinamarca Sección Primera Subsección "C" de Descongestión, se procedió a expedir el Decreto 1514 del 20 de septiembre de 2016, que adopta las medidas especiales y transitorias para sanear el registro inicial de los vehículos de transporte de carga que presentan omisiones en su registro inicial y se establece el procedimiento que debe adelantarse para ello.

Que, una vez iniciado el proceso de normalización, el Ministerio de Transporte ha evidenciado que existen circunstancias que no fueron contempladas en el precitado Decreto y que deben ser incorporadas al marco regulatorio, con el objeto de permitir que más propietarios se acojan a las medidas de normalización.

Razón por la cual, se hace necesario establecer mecanismos de normalización de los trámites, para permitir desintegrar un vehículo que cumple con los requisitos previstos en las normas vigentes o en aquellas que las modifiquen, adicionen o sustituyan, y mediante el pago de un valor o suma de dinero equivalente al valor que el Ministerio de Transporte debió recaudar si se hubiera cumplido con el requisito de la póliza, ello de conformidad con lo ordenado por el Tribunal Contencioso Administrativo de Cundinamarca el 29 de septiembre de 2011, dentro

del trámite de la acción popular radicada con el número 11001-33-31-019 2007-00735-00, y confirmada por la Sección Segunda del Consejo de Estado, Magistrado Gustavo Eduardo Gómez Aranguren, donde se decidió lo siguiente:

“1.2. Ordenar al Ministerio de Transporte y a la Superintendencia de Puertos y Transporte la realización de las siguientes obligaciones de hacer:

1.2.1. Se ordene a quien corresponda y se ejerza control de las gestiones tendientes a depurar la información a nivel Nacional sobre los registros de vehículos automotores de carga con obligación de cumplir con las disposiciones en su tiempo vigentes tendientes a modernizar los decretos 1347 de 2005, 3525 de 2005, Decreto 2868 de 28 de agosto de 2006, Resolución 1150 de 2005, Resolución 1800 de 2005 y Resolución 300 del Ministerio de Transporte.

1.2.2. Se ordene a quien corresponda el realizar, llevar control de pago de cauciones ordenadas en las disposiciones anteriores y su ingreso a las arcas del Estado.

1.2.3. Si de la revisión de la información se encuentran registros iniciales contrarios a las disposiciones legales, se requiera por las aludidas entidades las investigaciones disciplinarias y penales a que haya lugar”.

Que a través del Decreto 153 de 2017, se estableció que, para asegurar la implementación de la política pública integral para el sector, el Ministerio de Transporte podrá regular el otorgamiento de las garantías o cauciones que estime convenientes, así mismo señaló que para subsanar las omisiones presentadas en el registro inicial de un vehículo de transporte de carga, el propietario, poseedor o tenedor de buena fe exenta de culpa del vehículo podrá:

a) Desintegrar otro vehículo de carga que cumpla con las equivalencias establecidas en el artículo 2.2.1.7.7.3 de este decreto o en las normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan;

b) Cancelar el valor de la caución que debió constituir para el momento de la matrícula inicial del vehículo.

Los recursos recibidos por este concepto se destinarán de conformidad con las normas que regulan la materia;

c) Utilizar los certificados de cumplimiento de requisitos que no hayan sido utilizados con anterioridad para la reposición de un vehículo de carga.

Que adicionalmente, se hace necesario que se registre, valide y apruebe en el sistema RUNT el cumplimiento de las condiciones de los vehículos sujetos al reconocimiento económico y a la reposición; la información de los actores que interactúan en los procesos y las actividades de los diferentes procedimientos, por lo que el Ministerio de Transporte como autoridad de transporte competente debe establecer un nuevo procedimiento que se debe atender para la actualización, corrección y culminación de la migración de la información reportada en el RUNT.

Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto, es imperioso recalcarle al Honorable Despacho que con base en el Decreto 153 de 2017 y la Resolución 332 de 2017, el Ministerio de Transporte, de acuerdo la Constitución Política Nacional,

la Ley 489 de 1998, la Ley 790 de 2002 y demás normas vigentes, es el organismo principal de la administración pública Nacional y por ende, siendo la cabeza del sector transporte es el encargado de formular y adoptar las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica del transporte entre otros.

En virtud de lo descrito líneas arriba, el Ministerio de Transporte puede adoptar las medidas que considere necesarias, pertinentes, útiles y adecuadas para lograr cumplir con los fines del Estado Social de Derecho, tal como la que hoy es objeto de estudio, la cual permite subsanar los actos de corrupción realizados por las diferentes entidades del orden nacional y territorial en el sentido de realizar matrículas iniciales de vehículos de carga sin el cumplimiento de los requisitos legales establecidos para tal fin, las cuales son de conocimiento público. Hoy existen en nuestro país un número alto de vehículos que no cumplieron con los requisitos al momento de realizar la matrícula inicial.

Es importante concluir, que de acuerdo con lo previsto en el literal b del artículo 2º. de la Ley 105 de 1993 el Estado es responsable de la planeación, control, regulación y vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas, con el fin de brindarse una prestación adecuada en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

A través del Decreto 1079 de 2015 se expidió el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, en el cual se adoptaron las medidas para el ingreso de vehículos al servicio particular y público de transporte terrestre automotor de carga con peso bruto vehicular (PBV) superior a 10.500 kilogramos mediante el mecanismo de reposición por desintegración física total o hurto y además se dispuso que el Ministerio de Transporte es la autoridad encargada de determinar las condiciones y procedimientos para el registro inicial y desintegración física de vehículos de transporte terrestre automotor de carga de servicio público y particular por reposición, pérdida o destrucción total o hurto.

Al respecto, el Ministerio de Transporte ha realizado un cruce de la información contenida con el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) con las bases de datos de la propia entidad y la información enviada por los organismos de tránsito, en relación con vehículos de carga desintegrados y matriculados desde el 2005 y ha encontrado vehículos matriculados que presentan omisiones en el cumplimiento de los requisitos determinados por la normativa vigente al momento del ingreso, particularmente con la expedición del certificado de cumplimiento de requisitos y la aprobación de la caución por ese Ministerio.

Por ende, en el Decreto 1514 de 2015 se adoptaron las medidas especiales y transitorias para sanear el registro inicial de los vehículos de transporte de carga y se adicionó la subsección 1 a la sección 7 del capítulo 7 del título 1 de la parte 2 del libro 2 del Decreto 1079 de 2015. Específicamente en los artículos 2.2.1.7.7.1.6, 2.2.1.7.7.1.7 y 2.2.1.7.7.1.8 se reguló el procedimiento a seguir para el saneamiento de los vehículos descritos en el artículo 2.2.1.7.7.1.4 de ese mismo decreto, el cual prescribe:

“Artículo 2.2.1.7.7.1.4. Omisiones en el registro inicial de un vehículo de transporte de carga. Las siguientes son las omisiones en las que se pudo incurrir al momento de realizar el registro inicial de un vehículo de carga y que pueden ser objeto de saneamiento:

1. Vehículos cuyo registro inicial se realizó sin la certificación de cumplimiento de requisitos o sin la certificación de aprobación de la caución expedida por el Ministerio de Transporte de acuerdo con las normas vigentes para ese momento, y respecto de los cuales, con posterioridad a la fecha de su registro inicial, fue expedido el respectivo certificado por el Ministerio de Transporte.

2. Vehículos cuyo registro inicial se realizó sin la certificación de cumplimiento de requisitos o sin la certificación de aprobación de la caución expedida por el Ministerio de Transporte de acuerdo con las normas vigentes para ese momento, y respecto de los cuales nunca fue expedido el respectivo certificado.”

Sin embargo, una vez iniciado el proceso de normalización se evidenció que varias circunstancias no fueron contempladas en la precitada norma y que ante la necesidad de permitir que más propietarios se acogieran a las medidas de normalización, esto con la intención de asegurar la implementación de la política pública integral para el sector, se expidió el Decreto 153 de 2017, en el cual se adoptaron medidas previas con el fin de evitar que se continúen llevando a cabo conductas contrarias a las normas que regulan la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de carga.

Así las cosas, en el artículo 3º, del Decreto 153 de 2017 (modificó el artículo 2.2.1.7.7.1.3. del Decreto 1079 de 2015) se determinó que para subsanar las omisiones presentadas en el registro inicial de un vehículo de transporte de carga el propietario, poseedor o tenedor de buena fe exenta de culpa del vehículo dentro del término de un año contado a partir del 3 de febrero de 2017 podrá: (i) desintegrar otro vehículo de carga que cumpla con las equivalencias estipuladas en el artículo mencionado; (ii) cancelar el valor de la caución que debió constituir para el momento de la matrícula inicial del vehículo; y (iii) utilizar los certificados de cumplimiento de requisitos que no hayan sido utilizados con anterioridad para la reposición de un vehículo de carga.

Posteriormente, mediante la Resolución 332 de 2017 se determinaron los procedimientos para la operación y funcionamiento del programa de promoción para la reposición y renovación del parque automotor de carga nacional.

Todas las actuaciones descritas, han sido desarrolladas con el objeto de cumplir lo ordenado por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca mediante fallo del 29 de septiembre de 2011, en el que se dispuso que el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Puertos y Transporte debían realizar las gestiones tendientes a depurar la información a nivel nacional sobre los registros de vehículos automotores de carga con obligación de cumplir con las disposiciones en su tiempo vigentes.

Finalmente, el Ministerio de Transporte es la autoridad encargada de vigilar y controlar que los vehículos de carga que circulan cumplan con los requisitos y normas que rigen la matrícula inicial de automotores de carga,

Ahora bien, no se puede desconocer que la *LEY 769 DE 2002 (Agosto 6) "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones"*, que establece los siguientes términos:

***Matrícula:** Procedimiento destinado a registro inicial de un vehículo automotor ante un organismo de tránsito en ella se consigna las características, tanto internas*

como externas del vehículo, así como los datos e identificación del propietario.

Registro nacional automotor: Es el conjunto de datos necesarios para determinar la propiedad, características y situación jurídica de los vehículos automotores terrestres. En él se inscribirá todo acto, o contrato providencia judicial, administrativa o arbitral, adjudicación, modificación, limitación, gravamen, medida cautelar, traslación o extinción del dominio u otro derecho real, principal o accesorio sobre vehículos automotores terrestres para que surtan efectos ante las autoridades y ante terceros

ARTÍCULO 6°. Organismos de tránsito. Serán organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción:

a) Los departamentos administrativos, institutos distritales y/o municipales de tránsito;

b) Los designados por la autoridad local única y exclusivamente en los municipios donde no hay autoridad de tránsito;

c) Las secretarías municipales de tránsito dentro del área urbana de su respectivo municipio y los corregimientos;

d) Las secretarías distritales de tránsito dentro del área urbana de los distritos especiales;

e) Las secretarías departamentales de tránsito o el organismo designado por la autoridad, única y exclusivamente en los municipios donde no haya autoridad de tránsito.

Conforme a lo anterior, la necesidad de normalizar la matrícula inicial de los vehículos de carga surge en realidad al momento de hacer lo que se llama el registro inicial o matrícula inicial del mismo lo cual se hace en los Organismos de Tránsito, tal como lo estipula el artículo 37 de la Ley 769 de 2002 que señala:

"ARTÍCULO 37. REGISTRO INICIAL. El registro inicial de un vehículo se podrá hacer en cualquier organismo de tránsito y sus características técnicas y de capacidad deben estar homologadas por el Ministerio de Transporte para su operación en las vías del territorio nacional.

PARÁGRAFO. Modificado por la Ley 1281 de 2009, Derogado por el art. 276, Ley 1450 de 2011. **El nuevo texto es el siguiente:** Solamente se podrá hacer el registro inicial de vehículos nuevos, entendiéndose por estos los comercializados durante el año modelo asignado por el fabricante y los dos meses primeros del año siguiente.

No se podrá hacer registro de saldos de vehículos, excepto si son de fabricación nacional y sin importación. De ninguna manera se podrá hacer un registro inicial de un vehículo usado, excepto cuando se trate de vehículos de bomberos, siempre que estos sean donados a Cuerpos de Bomberos Oficiales o Voluntarios, por entidades extranjeras públicas o privadas y que no tengan una vida de servicio superior a veinte (20) años y que la autoridad competente emita concepto favorable sobre la revisión técnico-mecánica. El Ministerio de Transporte reglamentará en un término no mayor a 90 días posteriores a la sanción de esta ley, los criterios y demás aspectos necesarios para la aplicabilidad de esta ley."

Es decir, no es función del Ministerio de Transporte, expedir la matrícula inicial de los automotores que circulan en el país, esto es competencia como se indica de los Organismos de Tránsito, los cuales ni siquiera se encuentra subordinados al Ministerio.

Por lo tanto, si el vehículo presenta falencias en su matrícula, la responsabilidad de esta gestión; no puede recaer sobre El Ministerio de Transporte, por lo cual no existe relación de causalidad entre lo manifestado por el demandante y las funciones de la entidad por mi representada, por lo cual no existe responsabilidad alguna que se le pueda endilgar.

Con base a lo anterior en necesario tener en cuenta, tanto las gestiones de matrícula de los vehículos de carga, su reposición y la normalización a que se debieron someter por fallas en la misma:

Colombia es un estado social de derecho, inspirado en principios, valores y reglas de indeclinable observancia, entre estos el de un orden justo, el debido proceso, que se reputan como irrenunciables por su relevancia constitucional

Igualmente se señala que la Honorable Corte Constitucional ejerciendo el control constitucional en abstracto, en sentencias de constitucionalidad ha decantado de manera diáfana el concepto de orden justo (artículo 2 C.N.) como uno de los soportes axiológicos de nuestro ordenamiento jurídico.

"El orden plasmado por el constituyente se traduce en la vigencia de los preceptos constitucionales, en el imperativo para el legislador y para las autoridades para actuar dentro de los parámetros superiores, de expedir normas y actos que no contraríen la carta política y en la exigencia para que los jueces, en el ejercicio de su función de administrar justicia profieran sus decisiones con plena observancia de esos cánones constitucionales

De igual forma ha sucedido con la equidad (artículo 2 C.N.) como vector obligatorio que debe tener cabida imperativa en toda actuación que involucra a la Administración, máxime en temas que involucran una facultad discrecional o que no se encuentra reglada en detalle, similar a tema sometido a consideración, del siguiente modo.

Lugar y función de la equidad en el derecho.

En este sentido se ha tomado como prioridad un debido proceso, dentro de las normas objeto de control constitucional, pero esta manifestación no corresponde a lo que efectivamente se encuentra establecido dentro de los mismo, aclarando desde un inicio que lo en ellas estipulado corresponden a un procedimiento administrativo a fin de obtener la normalización de los vehículos automotores de carga, que no cuenta con un registro o matrícula inicial que cumpla con los requisitos establecidos en la las normas que regulan la materia.

El literal b) del artículo 2 de la Ley 105 de 1993, establece que: "Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas...". Los numerales 1 y 2 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993, establecen que la operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, el cual ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

Así mismo, disponen que corresponde a las autoridades competentes diseñar y ejecutar políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, "racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda".

Los artículos 5 y 66 de la Ley 336 de 1996, prevén que el servicio de transporte prestado por las empresas de transporte es un servicio público esencial bajo la regulación del Estado, y que este deberá garantizar su prestación y la protección de los usuarios, mediante, entre otras medidas, la regulación del ingreso de vehículos por incremento al servicio público.

El artículo 65 de la Ley 336 de 1996, faculta al Gobierno Nacional para expedir los reglamentos correspondientes "a efectos de armonizar las relaciones equitativas entre los distintos elementos que interviene la contratación y prestación del servicio público de transporte, con criterios que impidan la competencia desleal y promuevan la racionalización del mercado de transporte".

La Ley 769 de 2002 mediante la cual se expide el Código Nacional de Tránsito, establece en su artículo 8° la obligación por parte del Ministerio de Transporte de poner en funcionamiento el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT, que incorpora, entre otros el Registro Nacional de Automotores. Que mediante el Decreto 1079 de 2015, se expidió el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, el cual, en la Parte 2, Título 1, Capítulo 7, Sección 7, adopta las medidas para el ingreso de vehículos al servicio particular y público de transporte terrestre automotor de carga con Peso Bruto Vehicular (PBV) superior a diez mil quinientos (10.500) kilogramos, mediante el mecanismo de reposición por desintegración física total o hurto, y dispone que el Ministerio de Transporte es la autoridad encargada de determinar las condiciones y procedimientos para el registro inicial y desintegración física de vehículos de transporte terrestre automotor de carga de servicio público y particular por reposición, pérdida o destrucción total o hurto.

Mediante el Decreto 1514 de 2016, se adoptaron medidas especiales y transitorias para sanear el registro inicial de los vehículos de transporte de carga y se adicionó la subsección 1 a la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015.

El Decreto 1517 de 2016, estableció que por cada cancelación de matrícula derivada de un trámite de desintegración física con reconocimiento económico sin fines de reposición, el Ministerio de Transporte expedirá un Certificado de Cancelación de Matrícula-CCM, el cual tendrá los efectos de una Autorización de Registro Inicial de Vehículo Nuevo y creo de forma transitoria el Registro Único Nacional de Desintegración Física de Vehículos e Ingreso de Nuevos Vehículos de Transporte Terrestre Automotor de Carga (RUNIS TAC) con PBV mayor a 10.5 toneladas, el cual contendrá la información de los vehículos desintegrados y del ingreso de nuevos vehículos de Transporte Terrestre Automotor de Carga, una numeración consecutiva, la fecha de la desintegración física o del ingreso de nuevos vehículos y demás elementos que el Ministerio de Transporte reglamente.

A través del Decreto 153 de 2017, se estableció que, para asegurar la implementación de la política pública integral para el sector, el Ministerio de Transporte podrá regular el otorgamiento de las garantías o cauciones que estime convenientes, así mismo señaló que para subsanar las omisiones presentadas en el registro inicial de un vehículo de transporte de carga, el propietario, poseedor o

tenedor de buena fe exenta de culpa del vehículo podrá:

- A. Desintegrar otro vehículo de carga que cumpla con las equivalencias establecidas en el artículo 2.2.1.7.7.3. de este decreto o en las normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan.
- B. Cancelar el valor de la caución que debió constituir para el momento de la matrícula inicial del vehículo. Los recursos recibidos por este concepto se destinarán de conformidad con las normas que regulan la materia.
- C. Utilizar los certificados de cumplimiento de requisitos que no hayan sido utilizados con anterioridad para la reposición de un vehículo de carga.

Es necesario efectuar un recuento de las normas que han regulado el registro inicial o matrícula de los vehículos de transporte de Carga:

Mediante el Decreto 3525 de 2005, derogado por el artículo 3.1.1 del Decreto 1079 de 2015, se estableció que el ingreso de vehículos al servicio público de transporte terrestre automotor de carga se efectuaría mediante reposición o incremento y que en el caso de que el adquirente de un nuevo vehículo de carga no realizara inmediatamente la reposición, podría ingresar el automotor presentando a favor del Ministerio de Transporte una caución consistente en garantía bancaria o mediante póliza de seguros, vigente en ambos casos por un término de dieciocho (18) meses, la cual debía ser aprobada por el Ministerio de Transporte antes de la matrícula del nuevo vehículo.

En la disposición antes referida se dispuso que, si vencido el término de la caución bancaria o de seguros sin que el garante realizara la desintegración del vehículo, el Ministerio de Transporte debía declarar la ocurrencia del siniestro y la exigibilidad de la garantía, lo que en ambos casos exoneraba al adquirente de la obligación de reponer.

Mediante el Decreto 1347 de 2005, el cual tuvo una vigencia de quince (15) meses desde su publicación, se dispuso que el Ingreso de vehículos al parque de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga se haría por reposición, previa demostración de que el o los vehículos repuestos fueran sometidos al proceso de desintegración física total, la cancelación de su licencia de tránsito y del Registro Nacional de Carga; igualmente, por reposición en caso de pérdida total o por hurto. Así mismo, el citado decreto previó que los organismos de tránsito podían efectuar el registro Inicial cuando se contara con la certificación de cumplimiento de requisitos para el registro inicial, expedida por el Ministerio de Transporte.

El 1º de octubre del año 2007, se expidió el documento CONPES 3489, mediante el cual se definió la Política Nacional de Transporte Público Automotor de Carga. En dicho documento se indicó que el 57% del parque automotor de carga en Colombia correspondía a vehículos con más de 20 años de vida útil, con un promedio de 24.4 años de edad, y se propuso que los ministerios de Transporte y Hacienda, y el Departamento Nacional de Planeación, estudiaran medidas conducentes a la modernización del parque automotor del servicio público de carga, a través del diseño e implementación de un programa integral de reposición.

El Decreto 2085 de 2008 -posteriormente compilado con sus respectivas modificaciones en la Sección 7, Capítulo 7, Título 1, Parte 2, Libro del Decreto 1079 de 2015- reglamentó el ingreso de vehículos de transporte público y particular de carga, mediante los mecanismos de reposición por desintegración física total o

caución, y previo que el Ministerio de Transporte sería el encargado de determinar “las condiciones y procedimientos para el registro inicial y desintegración física de vehículos de transporte terrestre automotor de carga de servicio público y particular por reposición, pérdida o destrucción total o hurto”.

Adicionalmente, la citada norma determinó que para el registro inicial de un vehículo de transporte terrestre automotor de carga de servicio particular y público se debía demostrar que se había desintegrado totalmente uno o varios vehículos cuya capacidad de carga o que la sumatoria de las capacidades originales en toneladas fuera igual al cien por ciento (100%) o superior a la capacidad de carga del vehículo objeto de registro inicial. Así mismo, estableció que, para los vehículos registrados mediante el uso de la caución, el plazo para reponer sería de seis (6) meses.

El Decreto 2450 de 2008 modificó parcialmente el Decreto 2085 de 2008 y estableció las medidas para el ingreso de vehículos de carga al servicio particular y público de transporte terrestre automotor de carga aplicables a los vehículos con capacidad de carga superior a tres (3) toneladas. Además, redujo a tres meses el plazo para realizar el proceso de desintegración en los casos en los que el solicitante hubiera constituido garantía bancaria o póliza de seguros y modificó el valor de las cauciones.

Decreto 1131 de 2009, por el cual se modificó parcialmente el Decreto 2085 de 2008, definió que las medidas para el ingreso de vehículos de servicio público y particular de carga serían aplicables a todos los vehículos con Peso Bruto Vehicular (PBV) superior a diez mil quinientos kilogramos (10.500 Kg), mediante los mecanismos de reposición por desintegración física total o caución, y modificó los valores de las cauciones.

Con la expedición de la Resolución 7036 de 2012, el Ministerio de Transporte definió las condiciones y el procedimiento para el reconocimiento económico por desintegración física total de vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor de carga y para el registro inicial de vehículos de transporte de carga por reposición.

Con fundamento en la citada Resolución 7036 de 2012, en la actualidad el Ministerio de Transporte realiza la verificación en línea del cumplimiento de los requisitos para autorizar la reposición de los vehículos de transporte con capacidad de carga superior a 10.500 Kg, a través de la plataforma RUNT, y autoriza, también en línea, la matrícula de los vehículos de carga, ya sea que ingresen por reposición o mediante caución.

El artículo 8.14 de la Resolución 12379 de 2012 expedida por el Ministerio de Transporte prevé que para la matrícula de un vehículo de carga, el organismo de tránsito validará a través del sistema RUNT el cumplimiento de los requisitos específicos establecidos en la Resolución 7036 de 2012 o la norma que la modifique, complementa o derogue.

El CONPES 3759 de 2013 declaró la importancia estratégica del Programa de Promoción para la Reposición y Renovación del Parque Automotor de Carga.

Los Decretos 486 y 1250 de 2013 suspendieron provisionalmente el ingreso de vehículos de carga mediante la caución que preveía el artículo 6 del

Decreto 2085 de 2008, y, posteriormente, el Decreto 1769 de 2013 derogó los artículos 6, 7 y 8 del Decreto 2085 de 2005 (sic), con lo cual el ingreso de vehículos de carga quedó autorizado únicamente mediante la reposición por desintegración física total o hurto.

El Decreto 2944 de 2013 modificó los artículos 1 y 3 del Decreto 2085 de 2008, a su vez modificado por los Decretos 2450 de 2008, 1131 de 2009 y 1769 de 2013, en el sentido de establecer que el ingreso de vehículos rígidos descritos en el citado decreto estarían exentos de la condición de ingreso por reposición por desintegración física total, por lo que no podían ser objeto de cambio en sus condiciones iniciales de ingreso; y que para el registro inicial de un vehículo nuevo de transporte terrestre automotor de carga de servicio particular y público por reposición de otro, ambos con peso bruto vehicular superior a 10.500 kilogramos, se tendrían en cuenta las equivalencias allí previstas.

Mediante el Decreto 1079 de 2015 se expidió el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, el cual, en la Parte 2, Título 1, Capítulo 7, Sección 7, adopta las medidas para el ingreso de vehículos al servicio particular y público de transporte terrestre automotor de carga con Peso Bruto Vehicular (PBV) superior a diez mil quinientos (10.500) kilogramos, mediante el mecanismo de reposición por desintegración física total o hurto, y dispone que el Ministerio de Transporte es la autoridad encargada de determinar las condiciones y procedimientos para el registro inicial y desintegración física de vehículos de transporte terrestre automotor de carga de servicio público y particular por reposición, pérdida o destrucción total o hurto.

Mediante las Resoluciones 1347, 1150, 3625 y de 2005, y 2085, 2450 y 3253 de 2008, el Ministerio de Transporte estableció los requisitos que se debían cumplir para el registro inicial de vehículos de carga ante los organismos de tránsito, relacionados particularmente con la exigencia de la expedición de un certificado de cumplimiento de requisitos o la aprobación de la caución por parte de dicho Ministerio.

En el acuerdo para la reforma estructural del transporte de carga por carretera, suscrito el 21 de julio de 2016, el Gobierno nacional se comprometió a reglamentar la política de saneamiento del proceso de matrícula.

Se instauró una acción popular, la cual fue decidida por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca mediante fallo 11001-33-31-019-2007-00735-00 del 29 de septiembre de 2011 y confirmado por el Consejo de estado decidiendo:

"1.2 ORDENAR a/ Ministerio de Transporte y a la Superintendencia de Puertos y Transporte la realización de las siguientes obligaciones de hacer:

1.2.1. Se ordene a quien corresponda y se ejerza control de las gestiones tendientes a depurar la información a nivel Nacional sobre los registros de vehículo automotores de carga con obligación de cumplir con las disposiciones en su tiempo vigentes tendientes a modernizar los decretos 1347 de 2005, 3525 de 2005, Decreto 2868 del 28 de agosto de 2006, resoluciones 1150 de 2005, resolución 1800 de 2005 y resolución No. 00300 del Ministerio de Transporte.

1.2.2. Se ordene a quien corresponda el realizar, llevar control de pago de cauciones ordenadas en las disposiciones anteriores y su ingreso a las Arcas del

Estado.

1.23. Si de la revisión de la información se encuentran registros iniciales contrarios a las disposiciones legales, se requiera por las aludidas entidades las investigaciones disciplinarias y penales a que haya lugar

Así fue como en cumplimiento de las órdenes judiciales ya señaladas, se produjo por parte del Ministerio de Transporte la expedición de los Decretos 0001514 del 20 de septiembre de 2016 por medio del cual se adoptan medidas especiales y transitorias para sanear el registro inicial de los vehículos de transporte de carga y se adiciona la subsección 1 a la sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015 y el 000153 del 03 de febrero de 2017 Por la cual se modifica y adiciona la subsección 1 de la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015.

Decretos, que en cumplimiento de las políticas públicas que sobre la materia tiene el Estado, buscan solucionar los problemas que se vienen presentando en el sector que van desde la sobre oferta de vehículos, hasta la caída del precio de los fletes, pasando por una competencia desleal que afecta a los mismos transportadores quienes en realidad y en últimas son los principales afectados por la presencia de este tipo de situaciones.

Por ende, mediante la expedición del Decreto 1514 el 20 de septiembre de 2016, se buscó en primera media, lograr la normalización de los automotores que presentan inconvenientes o incumplimiento de alguno o algunos de los requisitos ya señalados en su matrícula.

Dentro de este mismo Decreto se establecieron no solo las causales que afectaban la señalada matriculan inicial del automotor, el plazo, forma y condiciones para solventar el inconveniente por el cual se consideraba la irregularidad de estos.

Como quiera que el objeto fue establecer el procedimiento, por medio del cual los propietarios de los automotores podrían en forma voluntaria acogerse a éste en busca de que la administración –Ministerio de Transporte – considerara que mediante el cumplimiento de los requisitos requeridos inicialmente para la matricula, se lograra que pudiesen prestar el servicio público esencial de transporte de carga sin mayores inconvenientes y con el cumplimiento de los requisitos que legalmente deben cumplir para estos efectos los vehículos de transporte de carga.

El artículo 2.2.1.7.7.1.5 del Decreto 1514 de 2016, establece en primer lugar la forma en que el Ministerio de Transporte identifica, los vehículos que presuntamente presentan omisiones en su registro inicial, enviando dentro de los quince (15) días siguientes a la entrada en vigencia de esta norma un listado a los organismos de tránsito, listado que será el resultante del cruce de información resultante entre los vehículos registrados que son objeto del programa de reposición vehicular, frente a las certificaciones de cumplimiento de requisitos expedidas y las pólizas aprobadas.

Los organismos de tránsito en un término de tres (3) meses contados a partir del suministro de la información por el Ministerio de Transporte, y con fundamento en esta deberá verificar el listado de los vehículos de carga que presentan omisión en su registro inicial e indicar al Grupo de Reposición Vehicular del Ministerio de Transporte la omisión en la que se encuentran los vehículos, de acuerdo con los

tipos de omisiones enumeradas.

En el párrafo segundo del señalado artículo, se establece la información por parte del Ministerio de Transporte a las autoridades de control respectivas, en un plazo máximo de quince (15) días una vez vencido el plazo inicialmente señalado, sobre los organismos de tránsito que no cumplan con remitir la información solicitada.

Igualmente, el Párrafo cuarto del mismo artículo, establece que El Ministerio de Transporte, a través del sistema RUNT, realizara una anotación en el registro de aquellos vehículos que presenten las omisiones descritas en este acto administrativo y que fueron reportadas por los organismos de tránsito.

El párrafo quinto, del mismo artículo indica que el propietario de vehículos de transporte de carga que considere que el registro de su vehículo presenta alguna de las omisiones señaladas en el artículo 2.2.1.7.7.1.4, del presente decreto, podrán reportarla mediante correo electrónico al grupo de reposición del Ministerio de Transporte, lo cual indica que en ningún momento la existencia de un proceso administrativo que busque imponer sanciones o afecta los derechos de los propietarios de los vehículos transportadores de carga así como de quienes directa o indirectamente, desarrollan sus actividades laborales en el mismo sentido.

Haciendo un análisis sobre lo manifestado respecto a que el Decreto 153 de 2017, sanciona a los propietarios de los automotores de carga, esto no corresponde a la realidad, establecida la adición al Decreto 1079 de 2015, en el artículo 2.2.1.7.7.1.13, se señala con claridad las condiciones para la contratación y expedición del manifiesto de carga.

“Artículo 2.2.1.7.7.1.13. Condición para la contratación y expedición del manifiesto de carga. Cuando el generador de la carga o la empresa de transporte habilitada para la prestación del servicio en la modalidad de carga contrate la prestación del servicio o expida manifiestos de carga a vehículos que presentan omisiones en el cumplimiento de las condiciones y los procedimientos establecidos en la normativa vigente al momento de su registro inicial, la Superintendencia de Puertos y Transporte adelantará, dentro del marco de sus competencias, las investigaciones a que haya lugar de conformidad con lo dispuesto en las Leyes [105](#) de 1993 y [336](#) de 1996.

Parágrafo. Para efecto de lo dispuesto en el presente artículo, los generadores de carga o las empresas de transporte habilitadas para la prestación del servicio en la modalidad de carga deberán consultar el Registro Nacional Automotor (RUNT).

Igualmente, en las mismas condiciones se determina en el señalado Decreto en los artículos 2.2.1.7.7.1.14 y 2.2.1.7.7.1.15.

Artículo 2.2.1.7.7.1.14. Condiciones para el enturnamiento en puertos. Cuando las sociedades portuarias realicen el proceso de enturnamiento de los vehículos que presentan omisiones en el cumplimiento de las condiciones y los procedimientos establecidos en la normativa vigente al momento de su registro inicial, la Superintendencia de Puertos y Transporte adelantará, dentro del marco de sus competencias, las investigaciones a que haya lugar de conformidad con lo dispuesto en las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996.

Parágrafo. Para efecto de lo dispuesto en el presente artículo, las sociedades

portuarias deberán consultar el Registro Nacional Automotor (RUNT).

Artículo 2.2.1.7.7.1.15. Medidas especiales a cargo de la Superintendencia de Puertos y Transporte. Dentro de las investigaciones que adelante, la Superintendencia de Puertos y Transporte podrá ordenar, de acuerdo con sus competencias, las medidas que considere necesarias para garantizar que se normalicen las omisiones que presentan los vehículos de carga en su registro inicial.

Parágrafo. Las autoridades de control operativo de transporte y tránsito ejecutarán en vía las acciones necesarias para garantizar la eficacia de las medidas ordenadas por la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Por lo tanto, no es de recibo establecer dentro de la demanda, que con los decretos impugnados se establecieron sanciones que limitan los derechos individuales de los propietarios de los vehículos transportadores de carga o de sus trabajadores o de quienes dependen directa o indirectamente de la prestación de este servicio público esencial.

Como se observa, no se está imponiendo ningún tipo de obligación a cargo de los propietarios de los automotores, se están estableciendo para los generadores de carga: así como para el enturnamiento en puertos, que se cumplan con las condiciones legales de que los vehículos no deben presentar omisiones en su matrícula inicial, delegándose, por encontrarse dentro de sus funciones a la Superintendencia de Puertos Y Transporte para que iniciara tramitara los procesos investigativas que se presentaran por el incumplimiento de estas condiciones.

Más aún, no es necesario efectuar un profundo análisis a las normas señaladas, para establecer, que en ninguna de ellas se señala o establece una conducta punible sancionable por el Ministerio de Transporte, ya que dentro de sus funciones no se encuentra establecida esta facultad, funciones que se encuentran determinadas en el Decreto 087 de 2011 y el artículo 59 de la Ley 489 de 1998.

Tan no crea o establece sanciones o conductas punibles, el Ministerio de Transporte, con los Decretos demandados que en el artículo quinto (5) del Decreto 153 de 2017 señala

“**Artículo 5°.** Modifíquese el artículo 2.2.1.7.7.1.11 de la Subsección 1 de la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así:

Artículo 2.2.1.7.7.1.11. Acciones. La subsanación de las omisiones de que trata la presente Subsección se adelantará sin perjuicio de las investigaciones disciplinarias, administrativas, civiles y penales, en curso o a las que haya lugar, relacionadas o conexas con estos hechos.

Como se puede ver, lo que hacen las normas es establecer, que ante la existencia de irregularidades, en el registro inicial de los automotores, aunque se realice subsanación de las mismas, es factible la iniciación de investigaciones disciplinarias, administrativas y penales, en curso a las que haya lugar, relacionadas o conexas con estos hechos.

Son las mismas normas objeto de la censura en este proceso, las que de plano determinan que los cargos que señala el demandante son infundados, porque las

mismas no crean sanciones, pero si un procedimiento que busca, no solo cumplir con las políticas públicas que al respecto tiene el Estado, en desarrollo no solo de los acuerdos con el gremio transportador, si no en el cumplimiento de sus cometidos y desarrollo de sentencias, como la de la acción popular señalada inicialmente.

No se puede hablar de la violación de un debido proceso en la aplicación de las normas demandadas, ya que mediante estas se encuentra creado es un procedimiento, cuya finalidad, como lo indican los mismos decretos, es reglamentar la política de normalización del proceso de matrícula de los vehículos de carga, lo cual se hace en desarrollo de las normas legales que reglamenta la actividad y el acuerdo para la reforma estructural del transporte celebrado el día 22 de junio de 2016.

Al respecto del proceso y del debido proceso debemos considerar lo siguiente:

"La Corte Constitucional ha manifestado que el debido proceso comprende: "a) El derecho a la jurisdicción, que a su vez implica los derechos al libre e igualitario acceso ante los jueces y autoridades administrativas, a obtener decisiones motivadas, a impugnar las decisiones ante autoridades de jerarquía superior, y al cumplimiento de lo decidido en el fallo. b) El derecho al juez natural, identificado este con el funcionario que tiene la capacidad o aptitud legal para ejercer jurisdicción en determinado proceso o actuación de acuerdo con la naturaleza de los hechos, la calidad de las personas y la división del trabajo establecida por la Constitución y la ley. c) El derecho a la defensa, entendido como el empleo de todos los medios legítimos y adecuados para ser oído y obtener una decisión favorable. De este derecho hacen parte, el derecho al tiempo y a los medios adecuados para la preparación de la defensa; los derechos a la asistencia de un abogado cuando se requiera, a la igualdad ante la ley procesal, el derecho a la buena fe y a la lealtad de todas las demás personas que intervienen en el proceso. d) El derecho a un proceso público, desarrollado dentro de un tiempo razonable, lo cual exige que el proceso o la actuación no se vea sometido a dilaciones injustificadas o inexplicables. e) El derecho a la independencia del juez, que solo tiene efectivo reconocimiento cuando los servidores públicos a los cuales confía la Constitución la tarea de administrar justicia, ejercen funciones separadas de aquellas atribuidas al ejecutivo y al legislativo. f) El derecho a la independencia e imparcialidad del juez o funcionario, quienes siempre deberán decidir con fundamento en los hechos, de acuerdo con los imperativos del orden jurídico, sin designios anticipados ni prevenciones, presiones o influencias ilícitas."

DEBIDO PROCESO-Se extiende a toda clase de actuaciones administrativas

DEBIDO PROCESO ADMINISTRATIVO-Definición

La Corte señaló que el debido proceso administrativo ha sido definido jurisprudencialmente como: "(i) el conjunto complejo de condiciones que le impone la ley a la administración, materializado en el cumplimiento de una secuencia de actos por parte de la autoridad administrativa, (ii) que guarda relación directa o indirecta entre sí, y (iii) cuyo fin está previamente determinado de manera constitucional y legal". Ha precisado al respecto, que con dicha garantía se busca "(i) asegurar el ordenado funcionamiento de la administración, (ii) la validez de sus propias actuaciones y, (iii) resguardar el derecho a la seguridad jurídica y a la

defensa de los administrados”.

DEBIDO PROCESO ADMINISTRATIVO-Garantías mínimas

Las garantías establecidas en virtud del debido proceso administrativo, de acuerdo a la jurisprudencia sentada por este alto Tribunal, son las siguientes: "(i) ser oído durante toda la actuación, (ii) a la notificación oportuna y de conformidad con la ley, (iii) a que la actuación se surta sin dilaciones injustificadas, (iv) a que se permita la participación en la actuación desde su inicio hasta su culminación, (v) a que la actuación se adelante por autoridad competente y con el pleno respeto de las formas propias previstas en el ordenamiento jurídico, (vi) a gozar de la presunción de inocencia, (vii) al ejercicio del derecho de defensa y contradicción, (viii) a solicitar, aportar y controvertir pruebas, y (ix) a impugnar las decisiones y a promover la nulidad de aquellas obtenidas con violación del debido proceso.”

DERECHO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR-En materia de tránsito es aplicado desde su óptica correctiva, para que los particulares se abstengan de incurrir en conductas que les están proscritas

DERECHO DISCIPLINARIO-Aplicación de principios del derecho penal

POTESTAD SANCIONADORA DE LA ADMINISTRACION-Modalidades

La potestad punitiva del Estado agrupa el conjunto de competencias asignadas a los diferentes órganos para imponer sanciones de variada naturaleza jurídica. Por ello, la actuación administrativa requerida para la aplicación de sanciones, en ejercicio de la potestad sancionadora de la administración - correctiva y disciplinaria- está subordinada a las reglas del debido proceso que deben observarse en la aplicación de sanciones por la comisión de ilícitos penales, con los matices apropiados de acuerdo con los bienes jurídicos afectados con la sanción.”

Determinadas estas características de lo que corresponde a un debido proceso y/o un proceso administrativo vemos que este no existe dentro de los Decretos demandados, en primer lugar. Porque no se están estableciendo pasos que conlleven a una decisión de tipo administrativo en este caso en busca de obtener un resultado a favor o en contra de los sujetos que se encuentran en condiciones de irregularidad en cuanto a las inconsistencias en la matrícula inicial de los automotores, no se describen conductas o señalan resultados, para efectos de tomar una determinación sancionatoria.

Estos Decretos no crean conductas o establecen sanciones, que se establece dentro de los mismos que en caso de incumplimiento de las obligaciones señaladas a cargo de los Organismos de Tránsito, es a ellos a quien se les reportara a la Superintendencia de Puertos y Transporte, por ser la autoridad competente para investigarlos igual acontece con los generadores de carga y los puertos, a quienes se les estable el cumplimiento de las condiciones para el otorgamiento del manifiesto de carga.

Conforme a lo anterior no se puede afirmar entonces que el Ministerio de Transporte haya OBLIGADO O COACCIONADO EXCLUSIVA Y UNICAMENTE AL DEMANDANTE, sino que la normatividad expedida para la normalización vehicular se emitió para todos los vehículos que se encontraban con irregularidades en su matrícula inicial

y resulta lógico y coherente que dichas normas busquen de alguna manera que dichos vehículos se normalicen y puedan continuar prestando su servicio de carga, para lo cual concedió diferentes opciones de normalización ante la cual el demandante eligió voluntariamente la que en su parecer le era la más conveniente económicamente hablando.

La doctrina del Honorable Consejo de Estado ha sido consistente en reclamar para la prosperidad de las acciones de reparación directa los siguientes elementos:

Daño.

Hecho dañino de la Administración- título de imputación.

Nexo causal.

Todo lo atinente a los hechos, en especial la comprobación de la existencia de los tres elementos de responsabilidad referidos, le corresponde probarlo al actor, tal como lo ha reconocido el Consejo de Estado al establecer en Sentencia No. 85001-23-31-000-1993-00074-01(14170) de Sección 3ª, de 24 de febrero de 2005, M.P. Dr. RAMIRO SAAVEDRA BECERRA:

"...falla del servicio, dentro del cual la responsabilidad surge a partir de la comprobación de la existencia de tres elementos fundamentales: el daño antijurídico sufrido por el interesado, el deficiente funcionamiento del servicio, porque no funcionó cuando ha debido hacerlo, o lo hizo de manera tardía o equivocada, y finalmente, una relación de causalidad entre este último y el primero, es decir, la comprobación de que el daño se produjo como consecuencia de la falla del servicio...por lo cual quien alegaba haber sufrido un daño producido por una actuación u omisión imputable a determinada entidad..., soportaba la carga de probar los tres extremos mencionados."

En el presente caso no se encuentra probado que los perjuicios que dice haber sufrido la parte demandante hayan sido ocasionados por una falla en el servicio propiamente asociada a la acción u omisión de parte del Ministerio de Transporte.

Señala la parte actora en su escrito de demanda, que presuntamente se le causó un perjuicio con ocasión de haber relacionado en un listado de automotores que presentaban inconsistencias en su registro inicial, el vehículo que refuta de su propiedad, lo cual le impidió trabajar en el transporte de carga, tiempo en el cual, dicho automotor duró parqueado. No obstante, es de anotar que sus dichos carecen de soporte probatorio, al mismo tiempo que no existe una censura puntual y concreta en relación con la actuación u omisión en que pudo haber incurrido el Ministerio de Transporte.

En este sentido, no existe prueba alguna que del comportamiento activo o pasivo de la cartera ministerial se hubieran causado los perjuicios alegados por la parte demandante.

EXCEPCIONES DE FONDO

Además de todas aquellas que de conformidad con el literal 3 del artículo 175 del C.P.A.C.A. encuentre probadas el señor Juez, y las que para el efecto señale el Código General del Proceso propongo las siguientes:

INEXISTENCIA DEL DAÑO ESPECIAL NI DE FALLA EN EL SERVICIO

El demandante pretende con esta demanda de reparación directa que administrativa y extracontractualmente se declare responsable al Ministerio de Transporte, de todos los daños patrimoniales, morales y perjuicios eventualmente ocurridos al demandante supuestamente ocasionados al demandante, al ser el vehículo de placas **WSJ791** incluido en la Lista 11 - MT 20214020155473 del 27 de diciembre de 2021, previamente el día 11 de marzo de 2020, con la circular con radicado MT No.: 20204020093071, en la página Web del Ministerio de Transporte, se expidió el Listado de vehículos de carga matriculados **entre el 2 de mayo de 2005 y el 31 de diciembre de 2007** que presuntamente presentaban omisión en su registro inicial, listado en el cual se encontraba el vehículo de Placa **WSJ791**. En dicha circular se indicaba que se trataba de vehículos matriculados entre el 2 de mayo de 2005 y el 31 de diciembre de 2007, que **presuntamente** no cuentan con el Certificado de Cumplimiento de Requisitos — CCR, o con el Certificado de Aprobación de Caución — CC exigido en el momento de su matrícula.

En dicha circular se indicaba que se trataba de vehículos matriculados **entre el 2 de mayo de 2005 y el 31 de diciembre de 2007**, que **presuntamente** no cuentan con el Certificado de Cumplimiento de Requisitos — CCR, o con el Certificado de Aprobación de Caución — CC exigido en el momento de su matrícula.

Igualmente se les concedió, en dicha circular, el término de un (1) mes, a partir de la publicación de dicha circular, para que los propietarios, poseedores y/o tenedores verificaran la situación presentada con su vehículo y de ser pertinente remitieran al correo saneamiento@mintransporte.gov.co el CCR o el CC respectivo que demostrara que cumplieron con la normatividad vigente en la fecha de su matrícula, con el fin de que el Ministerio de Transporte lo verificara dicho documento y de ser procedente lo convalidara, aún así, el hoy demandante no probó en dicho momento, ni más adelante, que su vehículo cumpliera con los requisitos exigidos en la época para obtener legalmente el registro inicial del vehículo.

Quedando claro entonces que el vehículo de Placa **WSJ791** no contaba con el Certificado de Cumplimiento de Requisitos que exigía la normatividad vigente al momento de la matrícula, lo que causó su marcación el día 11 de marzo de 2020, al demandante se le dio la oportunidad de aportar los documentos exigidos en el momento de su matrícula, conforme a la circular del día 11 de marzo de 2020, dentro del término de un (1) mes, a partir de la publicación de dicha circular, para que los propietarios, poseedores y/o tenedores verificaran la situación presentada con su vehículo (vehículo de Placa **WSJ791**) y de ser haber sido pertinente remitiera al correo saneamiento@mintransporte.gov.co el CCR o el CC respectivo que demostrara que el vehículo cumplió con la normatividad vigente en la fecha de su matrícula, con el fin de que el Ministerio de Transporte lo verificara y de ser procedente lo convalidara, fue menester incluirlo en la Lista 11 - MT Lista 11 - MT 20214020155473 DEL 27 DE DICIEMBRE DE 2021, sin embargo el demandante no lo hizo dentro del término concedido en el oficio antes referenciado (1) mes a partir de la publicación de dicha circular, para que los propietarios, poseedores y/o tenedores verificaran la situación presentada con su vehículo (vehículo de Placa **WSJ791**), lo hizo hasta el día 22 de junio de 2022 mediante radicado No. 20223031202562, donde el Ministerio de Transporte verifico que el vehículo de placas **WSJ791**, después de haber solicitado al Organismo de Transito donde fue matriculado el vehículo antes mencionado, en este caso particular a la Secretaría

de Tránsito y Transporte de Quimbaya, para que enviara a la entidad que represento el historial del vehículo, siendo remitido el historial del vehículo de placa WSJ791 por correo electrónico y el Ministerio de Transporte procedió de conformidad mediante Oficio No. 20224021191161 del 13 de octubre de 2022, en el sentido de que una vez revisada la documentación soporte para la matrícula en el organismo de tránsito, Secretaría de Tránsito y Transporte de Quimbaya, recibida mediante correo electrónico, procedió a verificar que el peso bruto vehicular del vehículo de placas **WSJ791** es de 3.200 Kilogramos y por tanto que en la fecha la matrícula no se requería del Certificado de Cumplimiento de Requisitos o aprobación de caución, de acuerdo a lo establecido en el Decreto 1150 de 2005 y como consecuencia el Ministerio de Transporte procedió a retirar la anotación y levantar la alerta que tenía el vehículo de placa **WSJ791** como vehículo con omisión en el Registro inicial, como se puede constar en el Registro Único Nacional de Tránsito RUNT y en el Registro Nacional de Despacho de Carga – RNDC; por ende, no es de recibo la afirmación sobre la existencia de una falla en el servicio por parte del Ministerio de Transporte, toda vez que la actuación del Ministerio de Transporte se hizo dentro de las normas legales.

En cuanto la procedencia de la Reparación Directa en la modalidad de daño especial, bajo el concepto de la Responsabilidad del Estado surgido por acto administrativo legal, es procedente citar la siguiente sentencia, que explica claramente la procedencia de este medio de control bajo el concepto de daño especial:

CONSEJO DE ESTADO SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO SECCION TERCERA Consejera ponente: RUTH STELLA CORREA PALACIO Bogotá, D.C., ocho (8) de marzo de dos mil siete (2007) Radicación número: 66001-23-31-000-1997-03613-01(16421) Actor: CARLOS SAMMY LOPEZ MUSTAFA Demandado: MUNICIPIO DE LA VIRGINIA Y OTRO Referencia: ACCION DE REPARACION DIRECTA - APELACION SENTENCIA

3. Responsabilidad del Estado por el acto administrativo legal

En un comienzo la jurisprudencia del Consejo de Estado, no obstante admitir el régimen de responsabilidad por daño especial, indicó que tal tipo de responsabilidad “excluye la derivada de la legalidad del acto administrativo, así lo puso de relieve la Sala en uno de los primeros pronunciamientos sobre esta materia en 1938 con ponencia de Carlos Lozano y Lozano:

“Muchos actos administrativos ocasionan desde el punto de vista material evidentes perjuicios a personas de derecho público o privado, pero ellos no pueden considerarse dentro de la técnica jurídica como tales. Es ese el caso, por ejemplo, de la creación de los nuevos municipios, segregándolos de los existentes. Es indudable que el distrito mutilado experimenta daños notorios. Pero ellos no pueden tomarse en cuenta, porque el beneficio general de la colectividad, que resulta del acto, los hace inoperantes y no permite contemplar sino los aspectos favorables que trae consigo el ejercicio de la competencia que tienen las asambleas para crear los nuevos municipios

Sin embargo, más adelante la Sala sentó el criterio que hoy domina, conforme al cual la acción de reparación directa es procedente frente a actos administrativos legales.

Un primer pronunciamiento tuvo lugar en un evento en que se demandó en nulidad y restablecimiento del derecho un acuerdo municipal que había declarado un inmueble de interés patrimonial y de conservación. Luego de estudiar los diversos cargos de constitucionalidad y legalidad propuestos, y despacharlos negativamente sobre la base de que el acuerdo estaba ajustado al ordenamiento jurídico, la Sección Primera de esta Corporación señaló en forma reiterada:

“la Sala estima que el presunto daño que se puede causar por un acto administrativo legal no puede reclamarse a través de la acción de nulidad y restablecimiento del derecho, como la incoada en el presente caso, dado que el restablecimiento del derecho en ésta tiene, por el contrario, fundamento exclusivo en la inconstitucionalidad o ilegalidad del acto. Tal pretensión solamente podría deducirse ante esta jurisdicción mediante la acción de reparación directa en la modalidad de responsabilidad extracontractual del Estado por daño especial.

La jurisprudencia nacional de vieja data ha indicado que si el perjuicio tuvo origen en una actividad lícita de la administración como es la que se desprende de la ejecución de un acto administrativo cuya legalidad no se discute, es posible reclamarlo mediante el ejercicio de la acción de reparación directa en la medida en que se configura un daño especial (Bonnard). De modo que no es forzoso reclamar, mediante el contencioso subjetivo, la indemnización proveniente de actos administrativos expedidos con arreglo a la Constitución y la ley y cuya legalidad no se controvierte, sobre la base de que al imponerse al administrado una carga especial que no tiene por qué padecer se presenta un rompimiento del equilibrio en las cargas públicas, idea inserta en la conciencia jurídica moderna (Duez) como una expresión del principio general de igualdad ante la ley.

Por manera que la jurisprudencia ha definido al daño especial, como aquel que se inflige al administrado en desarrollo de una actuación legítima del Estado ajustada en un todo a la legalidad pero que debe ser indemnizado por razones de equidad y de justicia distributiva en la medida en que aquel se ha beneficiado a costa de un daño anormal, desmesurado o superior a aquel que deben sufrir los administrados en razón a la naturaleza particular del poder público, el cual entraña de esta suerte un rompimiento de la igualdad ante las cargas pública

De antaño la jurisprudencia de esta Corporación tiene determinado que: “en derecho público, no todo daño genera la obligación de indemnizar en los mismos términos que en derecho privado, en razón de que el fundamento racional de la responsabilidad civil del Estado es diferente del que justifica la de los particulares, porque en tanto que ésta se basa en la justicia conmutativa y que nadie puede causar daño a otro, aquélla se apoya en la justicia distributiva, y sólo cuando con la acción administrativa se quebrantan sus normas surge para el Estado la obligación de indemnizar.

El Estado en ejercicio de su soberanía puede en veces afectar los derechos de los particulares, pero si esa afectación es igual para todos los individuos que se encuentran en las mismas condiciones, no hay violación de la justicia distributiva que justifique jurídicamente la responsabilidad. Es, por tanto, característica particular de la responsabilidad del Estado que el daño sea especial, lo que ocurre según Bonnard, cuando en una categoría dada de individuos, colocados en una misma situación, el daño no afecta sino a uno o alguno de ellos, pues si todos los que se hallen en esas condiciones son o pueden ser afectados por el daño, el individuo se encuentra en presencia de una carga pública “(...)

El daño debe ser por tanto excepcional y anormal, porque la responsabilidad no proviene de la naturaleza del hecho que cause el daño, sino del carácter singular o excepcional del daño ocasionado

De modo que aun la actividad estatal legítima "tanto por la existencia y extensión del derecho que ejercita como por la fidelidad al procedimiento determinado legalmente - esto es, en ejercicio de sus competencias y obrando dentro del marco de las disposiciones legales puede ocasionar al administrado un daño anormal, superior al que deben sufrir otros colocados en idénticas condiciones, que por lo mismo excede el sacrificio que el común de los ciudadanos debe soportar, entraña el rompimiento de la "equidad que debe reinar ante los sacrificios que importa para los administrados la existencia del Estado y compromete así la responsabilidad patrimonial de la administración pública:

" para la Sala es incuestionable que el perjuicio que eventualmente se le haya generado al demandante tuvo origen en una actividad lícita de la administración, cual fue la expedición del Plan de Ordenamiento Territorial por parte del Concejo Municipal de Pasto, adoptado mediante el Acuerdo 007 del 30 de junio de 2000, lo que significa que el eventual daño tuvo como consecuencia directa una actuación legítima de la administración amparada por normas superiores, pero que, pese a esa legitimidad, el demandante habría soportado una carga excepcional o un sacrificio mayor que rompió la igualdad frente a las cargas públicas, cuyo resarcimiento es posible reclamarlo mediante el ejercicio de la acción de reparación directa.

"Importa señalar que esta postura sólo tiene aplicación en aquellos casos en que la legalidad del acto administrativo generador del perjuicio no se cuestiona en la demanda, como sucede en el caso bajo estudio, pues no hay duda que si la misma hubiera sido controvertida, como parece haberlo entendido el a quo, es evidente que la acción de reparación directa no habría resultado apropiada para obtener la indemnización respectiva, como sí la de nulidad y restablecimiento del derecho a que alude el artículo 85 del Código Contencioso Administrativo.

"Así las cosas, erró el tribunal al estimar que si los perjuicios cuya indemnización se reclamaba derivaban de un acto administrativo, forzosamente debían reclamarse a través de la acción de nulidad y restablecimiento del derecho, pues como quedó visto, es perfectamente posible que de decisiones proferidas por la administración con apego a la Constitución y a la Ley, se deriven perjuicios para los administrados, los cuales constituyen un daño especial resarcible mediante la acción de reparación directa. (se subraya)

Así la Sala ha entendido que por regla general (de modo que por vía excepcional sí es factible) no es posible buscar la declaración de responsabilidad por el acto reglamentario dado justamente el principio de igualdad de los administrados frente a las cargas públicas: "el arancel o cualquier tributo se modifica mediante actos reglas para todas aquellas personas que estén en las mismas condiciones. Son las cargas inherentes que deben sufrirse por vivir en sociedad"

La Sala al estudiar la posibilidad de demandar los daños provenientes de un acto administrativo preparatorio o de trámite puso de relieve que "la anormalidad del perjuicio no surge de la ilegalidad de la conducta que lo causa; bien puede existir un daño antijurídico producido por una actuación cumplida conforme a derecho, o

un daño no antijurídico producido por una actuación ilegal (se destaca).

En la misma línea la Sala, aunque estudiaba el evento de una supuesta operación administrativa ilegal dentro de un procedimiento policivo de demolición de una obra, por ejecución anticipada de un acto administrativo, destacó: “En este punto es importante aclarar que no necesariamente los actos de ejecución de una decisión de la Administración deben ser irregulares, para que surja la obligación de indemnizar por parte del Estado. En efecto, en el evento en el cual con la ejecutoria de una decisión se rompa el equilibrio que debe existir ante las cargas públicas y se grave en forma injusta y desigual a una persona o grupo de personas, es posible acudir a la acción de reparación directa con el fin de obtener la indemnización de perjuicios originada en dicha operación administrativa, aunque esta haya sido completamente regular.

Sobre la responsabilidad de la administración pública por actos administrativos legales, recientemente la Sala subrayó que cuando la acción se interpone con ocasión del rompimiento del principio de igualdad ante las cargas públicas, como sucede cuando un inmueble es declarado patrimonio arquitectónico, lo cual comporta no poder disponer del mismo libremente, habida consideración que tiene la obligación de conservar su estructura en beneficio de la comunidad, la acción de reparación directa resulta procedente.

Dijo la Sala: “Los actos administrativos, como expresión de la voluntad de la Administración Pública con la finalidad de producir efectos jurídicos, deben basarse en el principio de legalidad, el cual se constituye en un deber ser: que las autoridades sometan su actividad al ordenamiento jurídico. Pero es posible que en la realidad la Administración viole ese deber ser, es decir, que no someta su actividad al ordenamiento legal, sino que, por el contrario, atente contra él. Se habla, en este caso, de los actos y actividades ilegales de la Administración y aparece, en consecuencia, la necesidad de establecer controles para evitar que se produzcan esas ilegalidades o para el caso en que ellas lleguen a producirse, que no tengan efectos o que, por lo menos, los efectos no continúen produciéndose y se indemnicen los daños que pudieron producirse.

Cuando ello pasa y quien se encuentre afectado con la decisión administrativa alegue la causación de un perjuicio derivado de la ilicitud o ilegalidad de la misma, las acciones procedentes son las acciones de nulidad o también llamadas acciones de legalidad o de impugnación. Sin embargo, cuando esto no sucede, es decir, no se discute la validez del acto administrativo, y sólo se alega la causación de perjuicios, la acción procedente es la de reparación directa. (se subraya)

Por manera que, vista la evolución jurisprudencial en punto de responsabilidad por el Estado Regulador, sea este constitucional, legal o administrativo, la jurisprudencia vigente de esta Corporación se inclina decididamente por admitir la procedencia de la acción de reparación directa cuando quiera que no se cuestiona la “legitimidad” del acto normativo causante del desequilibrio ante las cargas públicas”.

Conforme a lo anterior, es necesario entonces, que el demandante pruebe que efectivamente, en relación con el daño especial alegado, debió soportar una carga distinta, superior e injusta frente a las personas que encontraron en su misma situación jurídica, y en el caso de los hechos de la presente demanda, no se evidencia, que la marcación del vehículo de placas WSJ791 en el año 2021 por

causa de la ausencia del CERTIFICADO DE CUMPLIMIENTO DE REQUISITOS pueda constituirse como un hecho causante de daño especial o de falla en el servicio, pues conforme al DECRETO 1437 del 02 de mayo de 2005, era obligatorio contar con dicho certificado, y este documento como requisito para realizar la matrícula inicial de un vehículo para el servicio público de transporte terrestre automotor de carga, como es el caso del vehículo WSJ791.

Así lo establece el artículo 3 del DECRETO 1437 del 02 de mayo de 2005:

Artículo 3º. Registro inicial. Los Organismos de Tránsito no podrán efectuar el registro inicial a vehículos para el servicio público de transporte terrestre automotor de carga, hasta tanto cuenten con la Certificación de Cumplimiento de Requisitos para el Registro Inicial, expedida por el Ministerio de Transporte, que garantice que el solicitante cumplió con todas las exigencias establecidas por el Ministerio de Transporte.

Se concluye entonces que frente al actuar del Ministerio de Transporte, no se puede endilgar la constitución de ningún daño al demandante ni en calidad de daño especial ni mucho menos como una falla en el servicio, en razón que la actuación del Ministerio de Transporte en los hechos de la demanda, siempre estuvo amparada bajo la legalidad y legitimidad de sus actuaciones a tal punto que ninguno de los actos administrativos expedidos y relacionados en los hechos de la demanda, en ningún momento fueron impugnados por los demandantes y a la fecha, gozan de plena presunción de legalidad, razón más que suficiente para respaldar la legalidad de su actuación.

En conclusión, dentro del proceso de normalización del vehículo de propiedad del demandante, en ningún momento se le impuso al demandante una carga distinta, superior e injusta frente a las mismas personas que encontraron en su misma situación jurídica.

FALTA DE LEGITIMACION EN LA CAUSA MATERIAL POR PASIVA

Respecto del proceso de Matrícula inicial como eventual causa de origen del presunto daño especial o de falla en el servicio, nos encontramos ante la falta de legitimación en la causa material por pasiva, y la no existencia por parte del Ministerio de Transporte, de acción u omisión alguna que comprometa su responsabilidad patrimonial, al tenor del artículo 90 de la Constitución Nacional, ya que no es el Ministerio de Transporte la Entidad facultada para realizar el proceso de matrícula de ningún vehículo, puesto que esta labor está en cabeza exclusivamente de los Organismos de Tránsito, por esta razón no se encuentra ningún elemento de juicio que lo obligue a asumir responsabilidad alguna en los hechos, encontrando que no existe legitimación en la causa por pasiva, por parte de esta entidad.

Consecuente con lo anterior, el Consejo de Estado en sentencia del 30 de marzo de 1990, expediente 3510 manifestó: "(refiriéndose a la falta de legitimación en la causa por pasiva)

“ En materia Administrativa para determinar el sujeto pasivo de la relación procesal se debe distinguir si se trata de un acto o de una actividad material; de tal suerte, en el supuesto que sea un acto administrativo no se presenta ninguna dificultad, pues debe ser

demandada la entidad que dicto el acto, mientras que tratándose de conductas materiales debe determinarse a cargo de que entidad estaba la obligación (especificada en la ley o el reglamento que precisa las funciones de cada ente administrativo) que resulto incumplida."

El Consejo de estado ha manifestado: **Consejero Ponente: JAIME ORLANDO SANTOFIMIO GAMBOA Bogotá, D.C., catorce (14) de marzo de dos mil doce (2012) Radicación: 76001-23-25-000-1997-03056-01 (22.032)**

"En la verificación de los presupuestos procesales materiales o de fondo, dentro de los cuales se encuentra la legitimación en la causa, compete a la Sala analizar la legitimidad para obrar dentro del proceso de la parte demandada y su interés jurídico, pues la legitimación en la causa constituye una condición anterior y necesaria, entre otras, para dictar sentencia de mérito favorable al demandante o a las demandadas⁸.

Con relación con la naturaleza jurídica de la noción de legitimación en la causa, en sentido amplio, la jurisprudencia constitucional se ha referido a ella, como la "calidad subjetiva reconocida a las partes en relación con el interés sustancial que se discute en el proceso",⁹ de forma tal, que cuando una de las partes carece de dicha calidad o condición, no puede el juez adoptar una decisión favorable a las pretensiones demandadas¹⁰.

Entendido así el concepto de legitimación en la causa, es evidente que cuando ella falte, bien en el demandante o bien en el demandado, la sentencia no puede ser inhibitoria, sino desestimatoria de las pretensiones aducidas, pues querrá decir que quien las adujo o la persona contra las que se adujeron no eran las titulares del derecho o de la obligación correlativa alegada.

Al respecto, no sobra recordar lo dicho por la Sala en tal sentido, a saber:

"(...) La legitimación en la causa consiste en la identidad de las personas que figuran como sujetos (por activa o por pasiva) de la pretensión procesal, con las personas a las cuales la ley otorga el derecho para postular determinadas pretensiones. Cuando ella falte bien en el demandante o bien en el demandado, la sentencia no puede ser inhibitoria sino desestimatoria de las pretensiones aducidas, pues querrá decir que quien las adujo o la persona contra las que se adujeron no eran las titulares del derecho o de la obligación correlativa alegada (...)"¹¹.

Ahora bien, también ha sostenido la Sala que la legitimación en la causa puede ser de hecho cuando la relación se establece entre las partes por razón de la pretensión procesal, es decir, de la atribución de una conducta que el demandante hace al demandado en su demanda, o material frente a la participación real de las personas en el hecho origen de la formulación de la demanda, independientemente de que dichas personas hayan demandado o hayan sido demandadas, por lo cual la ausencia de esta clase de legitimación, no constituye una excepción de fondo porque no enerva la pretensión procesal en su contenido, sino que es una condición anterior y necesaria para dictar sentencia de mérito, sin que el estar legitimado en la causa otorgue el derecho a ganar, lo que sucede aquí es que si la falta recae en el demandante, el demandado tiene derecho a ser absuelto, no porque él haya probado un hecho que enerve el contenido material de las pretensiones, sino porque quien lo atacó no es la persona que frente a la ley tiene el interés sustantivo

para hacerlo – no el procesal –; si la falta de legitimación en la causa es del demandado al demandante se le negarán las pretensiones, no porque los hechos en que se sustenten no le den el derecho, sino porque a quien se las atribuyó no es el sujeto que debe responder, y, por eso, el demandado debe ser absuelto.¹²

Ante la falta de legitimación en la causa material por pasiva, y la no existencia por parte del Ministerio de Transporte, de acción u omisión alguna que comprometa su responsabilidad patrimonial, al tenor del artículo 90 de la Constitución Nacional, ya que no es el Ministerio de Transporte la Entidad facultada para realizar el proceso de matrícula de ningún vehículo, puesto que esta labor está en cabeza exclusivamente de los Organismos de Tránsito, por esta razón no se encuentra ningún elemento de juicio que lo obligue a asumir responsabilidad alguna en los hechos, encontrando que no existe legitimación en la causa por pasiva, por parte de esta entidad.

INEXISTENCIA DEL NEXO CAUSAL

No existe un nexo causal entre los hechos con el daño especial o la falla en el servicio que se le reclama al Ministerio de Transporte.

Si el despacho analiza detenidamente el contenido de la demanda y la documentación aportada en la demanda, queda demostrado con la misma demanda y soportes adjuntos que no hay una relación de causalidad entre los hechos presentados por el actor y la existencia de un presunto daño especial o una falla en el servicio en razón que la actuación del Ministerio de Transporte en los hechos de la demanda, siempre estuvo amparada bajo la legalidad y legitimidad de sus actuaciones a tal punto que ninguno de los actos administrativos expedidos y relacionados en los hechos de la demanda, en ningún momento fueron impugnados por el demandante y a la fecha, gozan de plena presunción de legalidad, razón más que suficiente para respaldar la legalidad de su actuación. Ya que fácilmente se deduce que un elemento primordial de cualquier régimen de responsabilidad es el vínculo entre el hecho dañoso y las acciones realizadas por la demandada que se considera como causante del daño, pues es en relación con estas es que se puede hablar de la acción o la omisión.

El hecho que el Ministerio de Transporte, diera aplicación a la normatividad vigente en materia de normalización vehicular y exigiera al propietario del vehículo el CERTIFICADO DE CUMPLIMIENTO DE REQUISITOS, no es por sí mismo, una actividad que cause ningún daño al demandante, pues es un acto plenamente legal, es más el Ministerio de Transporte, solicitó previamente al demandante el CERTIFICADO DE CUMPLIMIENTO DE REQUISITOS, para ello el Ministerio de Transporte agoto todo un procedimiento contemplado en la Circular MT 20204020093071 del 11 de marzo de 2020, cuyo asunto es: “*Listado de vehículos de carga matriculados entre el 2 de mayo de 2005 y el 31 de diciembre de 2007 que presuntamente presentan omisión en el registro inicial*”, el Ministerio de Transporte a través de la presente circular hace público el listado de vehículos matriculados entre el 2 de mayo de 2005 y el 31 de diciembre de 2007 que presuntamente presentan omisión en el registro inicial que presuntamente no cuentan con el Certificado de Cumplimiento de Requisitos – CCR, o con el certificado de Aprobación de Caucción – CC exigido en el momento de su matrícula, En dicha circular se indicaba que se trataba de vehículos matriculados entre el 2 de mayo de 2005 y el 31 de diciembre de 2007 que **presuntamente presuntamente** no cuentan con el Certificado de Cumplimiento de Requisitos —

CCR, o con el Certificado de Aprobación de Caucción — CC exigido en el momento de su matrícula, entre ellos el vehículo de placa **WSJ791**.

Igualmente se les concedía, en dicha circular, el término de un (1) mes, a partir de la publicación de dicha circular, para que los propietarios, poseedores y/o tenedores verificaran la situación presentada con su vehículo y de ser pertinente remitieran al correo saneamiento@mintransporte.gov.co el CCR o el CC respectivo que demostrara que cumplieron con la normatividad vigente en la fecha de su matrícula, con el fin de que el Ministerio de Transporte lo verificara dicho documento y de ser procedente lo convalidara.



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20204020093071



11-03-2020

Bogotá, 11-03-2020

Señores

PROPIETARIOS, POSEEDORES Y/O TENEDORES DE VEHÍCULOS, EMPRESAS DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA, GENERADORES DE CARGA, SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE, DIRECCIÓN DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE (DITRA), TERMINALES PORTUARIOS Y ORGANISMOS DE TRÁNSITO.

Asunto: Listado de vehículos de carga matriculados entre el 2 de mayo de 2005 y el 31 de diciembre de 2007 que **presuntamente** presentan omisión en su registro inicial.

Respetados señores:

Continuando con el proceso de identificación de vehículos de carga que presentan omisiones en su registro inicial, de conformidad con el Decreto 1079 de 2015, el Ministerio de Transporte a través de la presente circular hace público el listado de vehículos matriculados entre el 2 de mayo de 2005 y el 31 de diciembre de 2007, que **presuntamente** no cuentan con el Certificado de Cumplimiento de Requisitos – CCR, o con el Certificado de Aprobación de Caucción – CC exigido en el momento de su matrícula.

Considerando lo anterior se concede el término de un (1) mes, a partir de la publicación de la presente circular, para que los propietarios, poseedores y/o tenedores verifiquen la situación presentada con su vehículo y de ser pertinente remitan al correo saneamiento@mintransporte.gov.co el CCR o el CC respectivo que demuestre que cumplieron con la normatividad vigente en la fecha de su matrícula, con el fin de que el Ministerio de Transporte lo verifique y de ser procedente lo convalide.

Es necesario precisar que los automotores incluidos en los listados de vehículos con **presunta** omisión en su registro inicial no serán objeto de las restricciones señaladas en los artículos 2.2.1.7.7.1.13, 2.2.1.7.7.1.14 y 2.2.1.7.7.1.15 del Decreto 1079 de 2015. Los vehículos sujetos a dichas restricciones son las que tengan la anotación como vehículos con omisión en su registro inicial en el sistema RUNT.

Vencido el término señalado y una vez realizadas las respectivas validaciones, los vehículos sobre los que no se aclare su situación serán incluidos en el listado definitivo de vehículos de carga con omisión en su registro inicial y quedaran sujetos



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Para contestar cite:

Radicado MT No. 20224020053071



11-C3-2020

a las acciones que el Ministerio de Transporte determine, con base en el Decreto 632 de 2019.

Para cualquier inquietud que tenga el interesado sobre los documentos utilizados para el registro inicial de su vehículo, deberá acudir al Organismo de Tránsito donde se encuentre matriculado.

Es importante reiterar que en ningún caso se requiere utilizar intermediarios para adelantar las actividades antes señaladas, ni radicar físicamente documentos en las oficinas del Ministerio de Transporte.

Finalmente, debe resaltarse que la identificación de los vehículos que presentan deficiencias en su registro inicial es una labor continua, por lo que ésta seguirá actualizándose e informándose por este mismo medio a los interesados. De igual manera que este listado y los futuros, son adicionales a los listados publicados el 22 de noviembre de 2018, 28 de febrero de 2019, 22 de abril de 2019, 10 de mayo de 2019, 30 de julio de 2019 y 30 de enero de 2020.

Atentamente,

ADRIANA RAMÍREZ GUARÍN
DIRECTORA DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO

Anexo: Listado de vehículos de carga matriculados entre 2006 y 2007 que presuntamente presentan omisiones en su registro inicial.

Elaboró: Lady Carolina Cárdenas Kc.
Revisó: Cristian Camilo Sarmiento Chávez
Lizairo Dimas González Avellaneda

Al no atender, el demandante, la circular del día 11 de marzo de 2020, dentro del término concedido de un (1) mes, a partir de la publicación de la presente circular, para que los propietarios, poseedores y/o tenedores verificaran la situación presentada con su vehículo (vehículo de Placa **WSJ791**) y de ser haber sido pertinente remitiera al correo saneamiento@mintransporte.gov.co el CCR o el CC respectivo que demostrara que el vehículo cumplió con la normatividad vigente en la fecha de su matrícula, con el fin de que el Ministerio de Transporte lo verificara y de ser procedente lo convalidara, fue menester incluirlo en la **Lista 11 - MT 20214020155473 del 27 de diciembre de 2021**.

Por la anterior razón es que el día (27) de diciembre del 2021, el vehículo de placas **WSJ791** fue registrado en el listado de vehículos de carga matriculados que presuntamente presentan omisión en su registro inicial publicado por el Ministerio de Transporte a través de la **Lista 11 - MT 20214020155473 del 27 de diciembre de 2021**.

E incluso, ese conocimiento previo de la situación de la inclusión del vehículo en el listado desde el día 11 de marzo de 2020, se podría constituir en quien pudo probar QUE NO ERA EXIGIBLE su existencia, es decir, los propietarios del citado vehículo disfrutaron de la explotación comercial del vehículo entre el año 2006 hasta el año 2022, por cuanto una vez allegados al Ministerio de Transporte los soportes del automotor remitidos por el Instituto de Tránsito y Transporte de Quimbaya, el Ministerio de Transporte se pronuncia mediante Oficio No. MT- 20224021191161 del 13 de octubre de 2022, manifestando lo siguiente:



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20224021191161



13-10-2022

Bogotá D.C.

Señor
ANDERSON SALAMANCA SALCEDO
anders713@hotmail.com
notificaciones@legalgroup.com.co
Andalucía, Valle del Cauca

Asunto: Respuesta radicado No. 20223031735742 del 8 de septiembre de 2022. Vehículo de placas WSJ791.

En atención al radicado del asunto, por medio del cual se solicita se determine la capacidad de carga del vehículo de placas WSJ791 y que con base en lo anterior, de ser procedente se retire la anotación que tiene el citado automotor en el sistema RUNT, como vehículo con omisión en el registro inicial, considerando lo señalado en su comunicación, comedidamente me permito dar respuesta en los siguientes términos:

Una vez revisado el expediente del vehículo de placas WSJ791, remitido por el INSTITUTO DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE QUIMBAYA, se observa que obra la Declaración de Importación No. 072006000009175-3, la cual especifica que el citado automotor, tiene asociada la Ficha Técnica de Homologación de Chasis No. AA06421 y la Factura de Venta No. w 0122 del 12 de julio de 2006, expedida por Carrocerías Taller "Estación".

Ahora bien, revisadas las bases de datos del Ministerio de Transporte, se pudo establecer que esta cartera ministerial autorizó la Ficha de Homologación de Carrocería No. AA11196, para Carrocerías Taller "Estación", tipo estacas, para ser instalada en un chasis con las características del vehículo de placas WSJ791, es decir, las relacionadas en la Ficha de Homologación de Chasis No. AA06421, que determina que la carga útil del automotor es de 3.200 kilogramos

Por las razones expuestas, se establece que la capacidad real de carga del vehículo de placas WSJ791, es de 3.200 kilogramos y por tanto que en la fecha de la matrícula, es decir el 25 de julio de 2006, no se requería contar con Certificado de Cumplimiento de Requisitos o Aprobación de Caucción, de acuerdo a lo establecido en la Resolución 1150 de 27 de mayo de 2005.

Consecuente con lo anterior, el Ministerio procederá a retirar la anotación y levantar la alerta que tiene el vehículo de placas WSJ791 como vehículo con omisión en el registro inicial dentro de los próximos diez (10) días hábiles, tal como se podrá constatar en el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT y en el Registro Nacional de Despacho de carga RNDC.

Atención virtual de lunes a viernes desde las 8:30am - 4:30pm. Agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UJFaTF>
Línea de Servicio al Ciudadano: (+57) 601 3240800 op. 1 Línea gratuita nacional: 018000 112042
Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.gov.co/portal>
Correo electrónico: serviciocudadano@mintransporte.gov.co

Documento firmado digitalmente por el Ministerio de Transporte.
Esta es una copia auténtica de documento electrónico.
Generado el: 2022-10-13
www.mintransporte.gov.co



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20224021191161



13-10-2022

Finalmente es de destacar, que teniendo en cuenta que la capacidad de carga del vehículo de placas WSJ791, de acuerdo a la Ficha de Homologación de Carrocería No. AA11196, es de 3.200 kilogramos, es necesario que se adelanten las acciones pertinentes ante el Organismo de Tránsito, para que se efectúe ante el sistema RUNT, la corrección correspondiente, toda vez que el ajuste efectuó en la capacidad de carga, se realizó con fundamento en la Ficha de Homologación No. AA 07632, la cual como se ha señalado no corresponde al Chasis del vehículo de placas WSJ791, aplicando para tal efecto lo dispuesto en la Resolución 20203040006765 del 23 de junio del 2020, **"Por medio de la cual se establece el procedimiento unificado para corregir y completar la información migrada o registrada en el sistema RUNT, de las características de los vehículos de transporte terrestre automotor de carga"**.

Así las cosas, damos respuesta a la solicitud impetrada de fondo, de forma clara y congruente respecto a lo solicitado.

Cordialmente,

LÁZARO DIMAS GONZÁLEZ AVELLANEDA
Coordinador Grupo Reposición Integral de Vehículos

Elaboró: HMC/R
Revisó: DAV/C

Documento firmado digitalmente por el Ministerio de Transporte.
Esta es una copia auténtica de documento electrónico.
Generado el: 2022-10-13
www.mintransporte.gov.co



Con el oficio antes mencionado y la imagen aportada dirigido a la parte demandante, el Ministerio de Transporte, da respuesta al radicado No.

20223031735742 de 8 de septiembre de 2022, en el sentido de que una vez revisada la documentación soporte para la matrícula en el organismo de tránsito, Instituto de Tránsito y Transporte de Quimbaya, procedió a verificar que la capacidad real de carga del vehículo de placas **WSJ791**, es de 3.200 Kilogramos y por tanto que en la fecha la matrícula, es decir el 25 de julio de 2006, no se requería contar con Certificado de Cumplimiento de Requisitos o Aprobación de Caucción, de acuerdo a lo establecido en la Resolución 1150 de 27 de mayo de 2005 y como consecuencia el Ministerio de Transporte procedió a retirar la anotación y levantar la alerta que tenía el vehículo de placa **WSJ791** como vehículo con omisión en el Registro inicial, como se puede constar en el Registro Único Nacional de Tránsito RUNT y en el Registro Nacional de Despacho de Carga – RNDC.

Como se puede advertir de lo anterior, no existe ningún nexo causal entre los hechos manifestados por el demandante y la eventual configuración de un presunto daño especial o una posible falla en el servicio, toda vez que el mismo jamás se constituyó y mucho menos lo pudo ocasionar el Ministerio de Transporte, entidad que se limitó a aplicar la normatividad existente sobre el tema de normalización.

HECHO EXCLUSIVO Y DETERMINANTE DE UN TERCERO

Sin perjuicio de estar acreditado que el Ministerio de Transporte no tuvo injerencia alguna en la relación que se hiciera respecto del vehículo que se refuta de propiedad del demandante, en el listado de automotores respecto de los cuales había omisión en el proceso de registro inicial, considero que en el asunto de marras y frente al Ministerio de Transporte operó la eximente de responsabilidad del hecho exclusivo y determinante de un tercero, teniendo en cuenta que dicha circunstancia le correspondía adelantar al organismo de tránsito encargado.

Respecto del hecho exclusivo y determinante de un tercero como eximente de responsabilidad, el Honorable Consejo de Estado, ha establecido lo siguiente:

(...)”

“Las tradicionalmente denominadas causales eximentes de responsabilidad –fuerza mayor, caso fortuito, hecho exclusivo y determinante de un tercero o de la víctima– constituyen diversos eventos que dan lugar a que devenga imposible imputar, desde el punto de vista jurídico, la responsabilidad por los daños cuya causación da lugar a la iniciación del litigio, a la persona o entidad que obra como demandada dentro del mismo. En relación con todas ellas, tres son los elementos cuya concurrencia tradicionalmente se ha señalado como necesaria para que sea procedente admitir su configuración: (i) su irresistibilidad; (ii) su imprevisibilidad y (iii) su exterioridad respecto del demandado, extremos en relación con los cuales la jurisprudencia de esta Sección ha sostenido lo siguiente:

“En cuanto tiene que ver con (i) la irresistibilidad como elemento de la causa extraña, la misma consiste en la imposibilidad del obligado a determinado comportamiento o actividad para desplegarlo o para llevarla a cabo; en otros términos, el daño debe resultar inevitable para que pueda sostenerse la ocurrencia de una causa extraña, teniendo en cuenta que lo irresistible o inevitable deben ser los efectos del fenómeno y no el fenómeno mismo –pues el demandado podría, en determinadas circunstancias, llegar a evitar o impedir los efectos dañinos del fenómeno, aunque este sea, en sí mismo, irresistible, caso de un terremoto o de un huracán (artículo 64 del Código Civil) algunos de cuyos efectos nocivos, en

ciertos supuestos o bajo determinadas condiciones, podrían ser evitados-.

"Por lo demás, si bien la mera dificultad no puede constituirse en verdadera imposibilidad, ello tampoco debe conducir al entendimiento de acuerdo con el cual la imposibilidad siempre debe revestir un carácter sobrehumano; basta con que la misma, de acuerdo con la valoración que de ella efectúe el juez en el caso concreto, aparezca razonable, como lo indica la doctrina:

«La imposibilidad de ejecución debe interpretarse de una manera humana y teniendo en cuenta todas las circunstancias: basta que la imposibilidad sea normalmente insuperable teniendo en cuenta las condiciones de la vida»¹.

"En lo referente a (ii) la imprevisibilidad, suele entenderse por tal aquella circunstancia respecto de la cual "no sea posible contemplar por anticipado su ocurrencia"², toda vez que "[P]reveren el lenguaje usual, significa ver con anticipación"³, entendimiento de acuerdo con el cual el agente causante del daño sólo podría invocar la configuración de la causa extraña cuando el hecho alegado no resulte imaginable antes de su ocurrencia, cuestión de suyo improbable si se tiene en cuenta que el demandado podría prefigurarse, aunque fuese de manera completamente eventual, la gran mayoría de eventos catalogables como causa extraña antes de su ocurrencia, más allá de que se sostenga que la imposibilidad de imaginar el hecho aluda a que el mismo jamás hubiera podido pasar por la mente del demandado o a que éste deba prever la ocurrencia de las circunstancias que resulten de más o menos probable configuración o a que se entienda que lo imprevisible está relacionado con el conocimiento previo de un hecho de acaecimiento cierto.

"Sin embargo, el carácter imprevisible de la causa extraña también puede ser entendido como la condición de "imprevisto" de la misma, esto es, de acontecimiento súbito o repentino, tal y como lo expresan tanto el Diccionario de la Real Academia Española de la Lengua, como el artículo 64 del Código Civil⁴ y la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, de acuerdo con la cual "[I]mprevisible será cuando se trate de un acontecimiento súbito, sorpresivo, excepcional, de rara ocurrencia"⁵. La recién referida acepción del vocablo "imprevisible" evita la consecuencia a la cual conduce el entendimiento del mismo en el sentido de que se trata de aquello que no es imaginable con anticipación a su ocurrencia, toda vez que esta última comprensión conllevaría a que la causa extraña en realidad nunca operase, si se tiene en cuenta que prácticamente todos los sucesos que ocurren a diario ya han sido imaginados por el hombre.

"(...)

¹ Nota original en la sentencia Citada: ROBERT, André, Les responsabilites, Bruselas, 1981, p. 1039, citado por TAMAYO JARAMILLO, Javier, Tratado de responsabilidad civil, cit., p. 19.

² Nota original en la sentencia Citada: Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, sentencia del 20 noviembre de 1989, Jurisprudencia y Doctrina, tomo XIX, Bogotá, Legis, p. 8.

³ Nota original en la sentencia Citada: Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, sentencia de l 26 mayo de 1936, Gaceta Judicial, tomo XLIII, p. 581.

⁴ Nota original en la sentencia Citada: Cuyo tenor literal es el siguiente: "Se llama fuerza mayor o caso fortuito, el imprevisto a que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los autos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc".

⁵ Nota original en la sentencia Citada: Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, sentencia de 26 de enero de 1.982, Gaceta Judicial, tomo CLXV, p. 21.

Así pues, resulta mucho más razonable entender por imprevisible aquello que, pese a que pueda haber sido imaginado con anticipación, resulta súbito o repentino o aquello que no obstante la diligencia y cuidado que se tuvo para evitarlo, de todas maneras, acaeció, con independencia de que hubiese sido mentalmente figurado, o no, previamente a su ocurrencia. En la dirección señalada marcha, por lo demás, la reciente jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, la cual ha matizado la rigurosidad de las exigencias que, en punto a lo "inimaginable" de la causa extraña, había formulado en otras ocasiones:

"(...)

"Y, por otra parte, en lo relacionado con (iii) la exterioridad de la causa extraña, si bien se ha señalado que dicho rasgo característico se contrae a determinar que aquella no puede ser imputable a la culpa del agente que causa el daño o que el evento correspondiente ha de ser externo o exterior a su actividad, quizás sea lo más acertado sostener que la referida exterioridad se concreta en que el acontecimiento y circunstancia que el demandado invoca como causa extraña debe resultarle ajeno jurídicamente, pues más allá de sostener que la causa extraña no debe poder imputarse a la culpa del agente resulta, hasta cierto punto, tautológico en la medida en que si hay culpa del citado agente mal podría predicarse la configuración –al menos con efecto liberatorio pleno– de causal de exoneración alguna, tampoco puede perderse de vista que existen supuestos en los cuales, a pesar de no existir culpa por parte del agente o del ente estatal demandado, tal consideración no es suficiente para eximirle de responsabilidad, como ocurre en los casos en los cuales el régimen de responsabilidad aplicable es de naturaleza objetiva, razón por la cual la exterioridad que se exige de la causa del daño para que pueda ser considerada extraña a la entidad demandada es una exterioridad jurídica, en el sentido de que ha de tratarse de un suceso o acaecimiento por el cual no tenga el deber jurídico de responder la accionada"⁶.

"Por otra parte, a efectos de que operen las mencionadas eximentes de responsabilidad (hecho de la víctima o de un tercero), es necesario aclarar, en cada caso concreto, si el proceder –activo u omisivo– de aquellos tuvo, o no, injerencia y en qué medida, en la producción del daño. En ese orden de ideas, resulta dable concluir que para que dichas causales eximentes de responsabilidad puedan tener plenos efectos liberadores respecto de la responsabilidad estatal, resulta necesario que la conducta desplegada por la víctima o por un tercero sea tanto causa del daño, como la raíz determinante del mismo, es decir, que se trate de la causa adecuada o determinante..."⁷(Se destaca en negrillas y en subrayas).

De allí que si bien es cierto el Ministerio de Transporte pudo haber publicado el listado de vehículos de carga que presentaban omisiones en su proceso de registro inicial, en el cual se relacionó el automotor que alega el demandante ser de su propiedad, no lo es menos cierto que dicha publicación se llevó a cabo conforme a los formularios que para el efecto diligenciaron y suministraron los Organismos de Tránsito a quienes la misma cartera ministerial, solicitó formalmente el llevar a

⁶ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, sentencia del 26 de marzo de 2008, Expediente No. 16.530.

⁷ En la anotada dirección, ha sostenido la Sala: "El hecho de la víctima, al decir de los hermanos Mazeaud, sólo lleva "consigo la absolución completa" cuando "el presunto responsable pruebe la imprevisibilidad y la irresistibilidad del hecho de la víctima. Si no se realiza esa prueba, el hecho de la víctima, cuando sea culposo y posea un vínculo de causalidad con el daño, produce una simple exoneración parcial: división de responsabilidad que se efectúa teniendo en cuenta la gravedad de la culpa de la víctima. Henri y León Mazeaud, Jean Mazeaud. Lecciones de Derecho Civil. Parte Segunda. Ediciones Jurídicas Europa América. Buenos Aires. 1960, pags. 332 y 333". Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, sentencia de mayo dos (02) de dos mil siete (2007); Expediente número: 190012331000199800031 01; Radicación: 24.972

cabo el proceso de verificación y adición de la información respecto de los vehículos automotores que su matrícula inicial haya sido a partir del 27 de mayo de 2005, fecha en la cual entró en vigor la Resolución 1150 de 2005, de conformidad con lo establecido en la Circular del día 11 de marzo de 2020, con radicado MT No.: 20204020093071 cuyo asunto es : “Listado de vehículos de carga matriculados **entre el 2 de mayo de 2005 y el 31 de diciembre de 2007** que presuntamente presentan omisiones en su registro inicial”, el Ministerio de Transporte a través de la presente circular hace público el listado de vehículos matriculados **entre el 2 de mayo de 2005 y el 31 de diciembre de 2007** que presuntamente no cuentan con el Certificado de Cumplimiento de Requisitos – CCR, o con el certificado de Aprobación de Caucción – CC exigido en el momento de su matrícula, En dicha circular se indicaba que se trataba de vehículos matriculados **entre el 2 de mayo de 2005 y el 31 de diciembre de 2007**, que **presuntamente** no cuentan con el Certificado de Cumplimiento de Requisitos – CCR, o con el Certificado de Aprobación de Caucción – CC exigido en el momento de su matrícula, entre ellos el vehículo de placa **WSJ791**.

Lo anterior sin mayor dubitación, permite establecer ante la inexistencia de prueba en contrario, que el reporte de dicho vehículo automotor devino del registro y suministro de la información que sobre el particular efectuara el organismo de tránsito correspondiente, configurándose así el hecho exclusivo y determinante de un tercero.

HECHO DE UN TERCERO EN EL TRAMITE DEL REGISTRO INICIAL

De otra parte, incluso el demandante lo confiesa en los hechos de la demanda, al Ministerio de Transporte, sin embargo, el proceso de matrícula inicial del vehículo, no lo adelantó el hoy demandante sino un tercero, razón por la cual no le es dable afirmar con certeza que el proceso de matrícula inicial se haya realizado plenamente y en debida forma, toda vez que no le consta.

Señala el demandante en el hecho 2.2.1. de la demanda:

"2.2.1. En el año 2006, el padre de Anderson Salamanca Salcedo, el señor Raúl Salamanca, adquirió un vehículo tipo camión marca Ford de referencia Cargo 815, con un cilindraje de 3.920 cc, color azul Bávaro con capacidad de carga de 3.200 kilos y peso bruto del vehículo de 7.700 kilogramos²⁰, lo anterior conforme a la declaración de importación número 072006000009175-3 ante la DIAN."

Este hecho evidencia que no fue el actual propietario del vehículo quien adelantó el personalmente los tramites del registro inicial, situación que podría desencadenar en EL HECHO DE UN TERCERO, la situación que alega con la presente demanda, pues el hoy demandante no conoció las circunstancias y actos en que pudo intervenir la persona que realizó los tramites de matrícula inicial para el vehículo de Placa **WSJ791**, ante el Organismo de Tránsito, y que terminó con la expedición de la matrícula inicial el día 25 de julio de 2006; esto es, el actual propietario no realizó dicho trámite y es su deber, recurrir a quien le vendió el vehículo para que le responda por el eventual daño causado, según la demanda.

EVENTUAL CADUCIDAD DEL MEDIO DE CONTROL

El artículo 164, literal (i) de la Ley 1437 de 2011, establece la oportunidad para interponer la demanda de Reparación Directa, dentro del término de dos años:

ARTÍCULO 164. OPORTUNIDAD PARA PRESENTAR LA DEMANDA. La demanda deberá ser presentada:

(...)

2. En los siguientes términos, so pena de que opere la caducidad:

i) Cuando se pretenda la reparación directa, la demanda deberá presentarse dentro del término de dos (2) años, contados a partir del día siguiente al de la ocurrencia de la acción u omisión causante del daño, o de cuando el demandante tuvo o debió tener conocimiento del mismo si fue en fecha posterior y siempre que pruebe la imposibilidad de haberlo conocido en la fecha de su ocurrencia.

Sin embargo, el término para formular la pretensión de reparación directa derivada del delito de desaparición forzada, se contará a partir de la fecha en que aparezca la víctima o en su defecto desde la ejecutoria del fallo definitivo adoptado en el proceso penal, sin perjuicio de que la demanda con tal pretensión pueda intentarse desde el momento en que ocurrieron los hechos que dieron lugar a la desaparición;

Así lo ha determinado la jurisprudencia del Consejo de Estado, diferenciando los tipos de daño a tener en cuenta al momento de computar el término de caducidad para la presentación del Medio de Control de Reparación Directa:

"En desarrollo de esto, la doctrina ha diferenciado entre (1) daño instantáneo o inmediato; y (2) daño continuado o de tracto sucesivo; por el primero se entiende entonces, aquél que resulta susceptible de identificarse en un momento preciso de tiempo, y que si bien, produce perjuicios que se pueden proyectar hacia el futuro, él como tal, existe únicamente en el momento en que se produce..." En consonancia con lo anterior, la Sala ha estimado que el conteo del término de caducidad en la acción de reparación directa debe hacerse en consideración a si el hecho generador del daño produce efectos perjudiciales inmediatos e inmodificables o, por el contrario, dichos efectos son mediatos, prolongados en el tiempo, posición a la que acudió el recurrente como apoyo de su argumentación. Respecto a los hechos que generan efectos perjudiciales inmediatos e inmodificables -aquellos cuyas consecuencias se vislumbran al instante, con rapidez y dejan secuelas permanentes-, la contabilización del término de caducidad de la acción se inicia desde el día siguiente al acaecimiento del hecho, al tenor del numeral 8 del artículo 136 del Código Contencioso Administrativo. Por el contrario, al tratarse de casos relacionados con daños que sólo se conocen de forma certera y concreta con el discurrir del tiempo y con posterioridad al hecho generador, esta circunstancia impone en aras de la justicia que se deba contar el término de caducidad a partir del conocimiento que el afectado tiene del daño." (Consejo de Estado. C.P. Hernán Andrade Rincón, radicación 19001-23-31-000-1997-08009-01 (20316), 25 de agosto de 2011.)

Teniendo en cuenta que en el auto admisorio de la demanda no se hizo manifestación sobre el análisis previo de la caducidad del medio de control y que en esta demanda se presentan varias situaciones que, tomadas como fecha para revisar la eventual caducidad del medio de control, vemos que en los casos analizados se excede el término otorgado por el artículo 164, literal (i) de la Ley 1437 de 2011, para interponer en tiempo el medio de control de reparación directa, esto es dos (2) años:

a) FECHA DE LA COMUNICACIÓN DEL RADICADO MT No.: 20204020093071 del 11 de marzo de 2020

El Ministerio de Transporte, día 11 de marzo de 2020, expidió la circular con radicado MT No.: 20204020093071, la cual fue comunicada en la misma fecha a través de la página Web del Ministerio de Transporte, fecha a partir de la cual, el propietario del vehículo se enteró que su vehículo se encontraba dentro del listado de vehículos con posibles falencias en su matrícula inicial.

En dicho Listado, se relacionaron los vehículos de carga matriculados **entre el 2 de mayo de 2005 y el 31 de diciembre de 2007**, que presuntamente presentaban omisión en su registro inicial, listado en el cual se encontraba el vehículo de Placa WSJ791. En dicha circular se indicaba que se trataba de vehículos matriculados **entre el 2 de mayo de 2005 y el 31 de diciembre de 2007**, que **presuntamente** no cuentan con el Certificado de Cumplimiento de Requisitos — CCR, o con el Certificado de Aprobación de Caución — CC exigido en el momento de su matrícula.

Igualmente se les concedía, en dicha circular, el término de un (1) mes, a partir de la publicación de dicha circular, para que los propietarios, poseedores y/o tenedores verificaran la situación presentada con su vehículo y de ser pertinente remitieran al correo saneamiento@mintransporte.gov.co el CCR o el CC respectivo que demostrara que cumplieron con la normatividad vigente en la fecha de su matrícula, con el fin de que el Ministerio de Transporte lo verificara dicho documento y de ser procedente lo convalidara.

No obstante, sólo hasta el día 22 de junio de 2022 mediante derecho de petición radicado con el No. 20223031202562, el señor **ANDERSON SALAMANCA SALCEDO**, procede a solicitar al Ministerio de Transporte que retire la anotación y levantara la alerta que tenía el vehículo de placas WSJ791 y como consecuencia de ello, se procediera a anular el cobro por caución por valor de doce millones setecientos setenta y seis mil seiscientos ochenta y un pesos (\$12.776.681).

Como se puede evidenciar de lo anterior, el demandante **ANDERSON SALAMANCA SALCEDO**, tuvo conocimiento desde el 11 de marzo de 2020, de la inclusión de su vehículo de Placa WSJ791, en el listado de los vehículos que presuntamente presentaban omisión en su registro inicial, listado en el cual se encontraba el vehículo de Placa WSJ791. En dicha circular se indicaba que se trataba de vehículos matriculados **entre el 2 de mayo de 2005 y el 31 de diciembre de 2007**, que **presuntamente** no cuentan con el Certificado de Cumplimiento de Requisitos — CCR, o con el Certificado de Aprobación de Caución — CC exigido en el momento de su matrícula.

Al no atender, el demandante, la circular del día 11 de marzo de 2020, dentro del término concedido de un (1) mes, a partir de la publicación de la presente circular, para que los propietarios, poseedores y/o tenedores verificaran la situación presentada con su vehículo (vehículo de Placa WSJ791) y de ser haber sido pertinente remitiera al correo saneamiento@mintransporte.gov.co el CCR o el CC respectivo que demostrara que el vehículo cumplió con la normatividad vigente en la fecha de su matrícula, con el fin de que el Ministerio de Transporte lo verificara y de ser procedente lo convalidara, fue menester incluirlo en la Lista 11 - MT

20214020155473 del 27 de diciembre de 2021.

Siendo entonces, la fecha de la comunicación (11 de marzo de 2020), Siendo así, entonces, si se llega a configurar el daño especial con el radicado MT No.: **20204020093071 DEL 11 DE MARZO DE 2020**, fecha a partir de la cual, el demandante tuvo conocimiento del eventual daño causado con la falencia de la matrícula inicial del vehículo, la caducidad del medio de control de reparación directa sería entonces el día 12 de marzo de 2022, pero la demanda según reparto y radicación fue el día 9 de agosto de 2023, según la revisión del estado del proceso en la página de la rama judicial, conforme a la siguiente imagen:

DATOS DEL PROCESO		SUJETOS PROCESALES	DOCUMENTOS DEL PROCESO		ACTUACIONES
Introduzca fecha in...	Introduzca fecha fin				
Fecha de Actuación	Actuación	Anotación	Fecha inicia Término	Fecha finaliza Término	Fecha de Registro
2023-10-11	TRASLADO 10 DIAS	TERMINO PARA REFORMAR DEMANDA - NPB	2023-11-30	2023-12-14	2023-10-11
2023-10-11	TRASLADO 30 DIAS - NOTIFICACION DEMANDA	TERMINO PARA CONTESTAR LA DEMANDA - NPB	2023-10-17	2023-11-29	2023-10-11
2023-10-11	NOTIFICACION POR CORREO ELECTRONICO	Para el día once (11) de octubre de dos mil veintitrés (2023), se notifica a través de correo electrónico el auto del 10 de octubre de 2023. Este mismo igualmente se encuentra cargado en el micrositio web del juzgado, podrá visualizarlo dando click en el ojo azul que esta al costado derecho del número del proceso, igualmente ingresando a SAMAI podrá descargar la providencia la cual se encuentra cargada en el aplicativo. https://www.ramajudicial.gov.co/web/juzgado-61-administrativo-de-bogota - Cualquier duda se pone a disposición el número de teléfono de secretaria Juz61 – 601-5553939 ext. 73361 ó WhatsApp 322-7488411			2023-10-11
2023-10-11	NOTIFICACION POR ESTADO	VRM-	2023-10-11	2023-10-11	2023-10-10
2023-10-10	RECIBO PROVIDENCIA	Recibe:AUTO ADMITE DEMANDA Consecutivo:3			2023-10-10
2023-10-10	AUTO ADMITE DEMANDA	VRMAuto que admite. . Documento firmado electrónicamente por ANDRES FELIPE WALLEES VALENCIA fecha firma:Oct 10 2023 1:09PM			2023-10-10
2023-09-18	AL DESPACHO	AL DESPACHO EL PROCESO DE LA REFERENCIA EL CUAL FUE ASIGNADO POR REPARTO (VR)			2023-09-18
2023-08-09	Reparto y Radicación	REPARTO Y RADICACION DEL PROCESO REALIZADAS EL miércoles, 9 de agosto de 2023 con secuencia: 2218			2023-08-09

b) FECHA DEL CONOCIMIENTO DE LA IRREGULARIDAD EN LA MATRICULA INICIAL.

Señala el demandante en el acápite IX de la demanda, denominado "CADUCIDAD" lo siguiente:

*"Como en el presente caso se pretende la declaratoria de responsabilidad de **La Nación – Ministerio de Transporte**, por los perjuicios ocasionados al grupo familiar demandante, como consecuencia del daño antijurídico irrogado a estos, producto de la errónea e indebida anotación y alerta realizada en el Registro Único Nacional de Tránsito –RUNT- y en el Registro Nacional de Despacho de Carga – RNDC- sobre el vehículo de placas WSJ791, lo que generó la inmovilización del vehículo durante nueve (9) meses por omisión en el registro inicial; y como quiera que fue solo hasta el **3 de enero de 2022** cuando el señor Anderson Salamanca Salcedo tuvo el conocimiento del hecho dañoso, pues fue contratado por la empresa T.A.C. del Municipio de Yumbo-Valle y procedía a cargar su vehículo con mercancía, momento en el cual le informan que NO se le podía expedir el manifiesto de carga debido a las anotaciones registradas en el RUNT y el Registro Nacional de Despacho de Carga (RNDC); siendo a partir de dicha calenda que debe iniciarse el*

cómputo de los términos respectivos.:"

Tomando este hecho, se tiene entonces que el demandante conoció la situación de la matrícula irregular de su vehículo el día 11 de marzo de 2020 y se toma esta fecha como el momento que conoció el presunto hecho dañino e irregular de la administración, el termino para demandar caducaría el día 12 de marzo de 2022, sin embargo, la demanda se radicó el día 9 de agosto de 2023, también, tomada desde esta fecha, el medio de control de reparación directa, caducaría el día 12 de marzo de 2022.

c) LA FECHA DE NORMALIZACIÓN DEL VEHICULO NO SE PUEDE TOMAR COMO LA FECHA DE CONFIGURACIÓN DEL PRESUNTO DAÑO ESPECIAL

Tomando la fecha de normalización del vehículo (13 de octubre de 2022), tenemos que dicha fecha no se puede tomar como la fecha de configuración del presunto daño especial, puesto que efectivamente la normalización del vehículo es el resultado del proceso mismo que inició el demandante desde el 11 de marzo de 2020 (fecha en la cual tuvo conocimiento del hecho dañino) el cual quiso extender a través de diferentes oficios y peticiones, es decir, la expedición del certificado de normalización, no es la configuración del daño especial, como tal, sino, fecha en la cual tuvo conocimiento del hecho dañino.

Siendo entonces, la razón según el demandante, para la configuración del presunto daño especial, el día en que fue certificada su matrícula por parte de esa cartera ministerial y se levantaron las restricciones por parte del Ministerio de Transporte y no la normalización como tal del vehículo de su propiedad, que presentó la irregularidad en su matrícula inicial.

Conforme a lo anterior, consideramos que el medio de control de reparación directa se encuentra caducado, además que el presunto daño especial jamás se ha configurado.

EXCEPCIÓN GENERICA, CUALQUIER OTRA QUE EN JUICIO SE PRUEBE

Sin perjuicio de las excepciones propuestas y con fundamento en el Código de Procedimiento Administrativo, solicito que se decida en le sentencia sobre las excepciones que el fallador encuentre probadas.

PRUEBAS

Solicito que se tengan como pruebas las normas de carácter general que han sido mencionadas y/o transcritas en la presente contestación y que por ser de carácter público no requieren prueba adicional.

Solicito se Decreten y tengan como pruebas:

DOCUMENTALES

1. Solicito comedidamente a ese Despacho, se tenga en cuenta como soporte legal

probatorio de las funciones del Ministerio de Transporte, establecidas en las normas señaladas en la presente contestación.

2. Los Documentos Aportados por el demandante con la demanda.

3. Los Documentos que sean aportados por las demás partes al contestar la demanda.

PETICIONES DE LA PARTE DEMANDADA

En consideración a los argumentos expuestos, presento al Honorable Juez las siguientes peticiones:

1. Sobre las pretensiones de la demanda

Solicito que se nieguen las pretensiones de la demanda y se condene en costas al demandante en caso de estimarse necesario y procedente.

2. Peticiones propias de la demanda

2.1. Solicito se declaren probadas las excepciones propuestas.

2.2. Solicito se me reconozca personería jurídica dentro del presente proceso.

A N E X O S

Adjunto poder debidamente otorgado con sus respectivos anexos.

NOTIFICACIONES

El Ministerio de Transporte, por intermedio del señor Ministro Doctor William Camargo Triana y la suscrita, recibimos notificaciones, en la secretaría de su Honorable Despacho y en la sede del Ministerio de Transporte, ubicado en la Calle 24 Avenida la Esperanza No. 62 – 49 Piso 10 Sector La Esfera Centro Comercial Gran Estación II. Correo electrónico institucional del Ministerio de Transporte: notificacionesjudiciales@mintransporte.gov.co; Correo institucional de la suscrita apoderada: flor.gomez@mintransporte.gov.co

Atentamente,



FLOR ALBA GÓMEZ CORTES

C.C. No. 51.704.367 expedida en Bogotá

T.P. 65.632 del C. S de la Judicatura



Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20231321283451



21-11-2023

Bogotá, 21-11-2023

Señor juez

JUEZ SESENTA Y UNO (61) ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ

E.

S.

D.

RADICADO NO.: 11001334306120230024100
DEMANDANTE: ANDERSON SALAMANCA SALCEDO Y OTROS
DEMANDADO: LA NACIÓN- MINISTERIO DE TRANSPORTE
MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA

FLAVIO MAURICIO MARIÑO MOLINA, mayor de edad, domiciliado en Bogotá, identificado con C.C. No. 80.082.860, en mi calidad de jefe de la Oficina Asesora de Jurídica del Ministerio de Transporte de conformidad con la Resolución No. 20233040039085 del 11 de septiembre de 2023, acta de posesión del 12 de septiembre de 2023, y en ejercicio de la delegación conferida mediante Resolución No. 20213040015475 del 13 de abril de 2021, manifiesto que confiero poder especial amplio y suficiente a la abogada **FLOR ALBA GÓMEZ CORTES**, con C.C. No. 51'704.367 expedida en Bogotá D.C., abogada portadora de la Tarjeta Profesional número 65632 del Consejo Superior de la Judicatura, para que en nombre y representación de la Nación-Ministerio de Transporte, intervenga en el asunto de la referencia.

La apoderada, tendrá todas las facultades consagradas en el artículo 77 del Código General del Proceso, en especial, las de renunciar, sustituir, reasumir, desistir, y las de transar o conciliar previa instrucción expresa al respecto, emitida por el Comité de Conciliación y Defensa Judicial del Ministerio de Transporte, y las demás actuaciones propias dentro del proceso. En consecuencia, solicito reconocer personería jurídica al mandatario judicial en los términos ya señalados.

Quien otorga el poder,

FLAVIO MAURICIO MARIÑO MOLINA
Jefe Oficina Asesora de Jurídica
C.C. No. 80.082.860
C.E.: fmmarino@mintransporte.gov.co

Acepto:

FLOR ALBA GÓMEZ CORTES
C.C. No. 51'704.367 de Bogotá
T.P. No. 65632 del C. S de la J.
C.E.: flor.gomez@mintransporte.gov.co
notificacionesjudiciales@mintransporte.gov.co

Documento firmado electrónicamente en el Ministerio de Transporte
Esta es una copia auténtica del documento electrónico
www.mintransporte.gov.co



RESOLUCIÓN NÚMERO 20233040039085

de 11-09-2023



"Por la cual se efectúa un nombramiento en un empleo de Libre Nombramiento y Remoción en el Ministerio de Transporte"

EL MINISTRO DE TRANSPORTE

En ejercicio de sus facultades legales, en especial las conferidas por el artículo 2.2.5.1.1 del Decreto 1083 del 26 de mayo de 2015 modificado por el Decreto No. 648 de 2017 y el artículo 1º del Decreto 1338 de 2015, y,

CONSIDERANDO:

Que el artículo 2.2.5.1.1 del Decreto 1083 de 2015 modificado por el artículo 1º del Decreto 648 de 2017, establece que corresponde a los ministros, directores de departamentos administrativos, presidentes, directores o gerentes de las entidades del sector central y descentralizado de la Rama Ejecutiva del orden nacional, nombrar al personal de su entidad u organismo, salvo aquellos nombramientos cuya provisión esté atribuida a otra autoridad por la Constitución o la Ley.

Que el artículo 2.2.5.3.1 del Decreto 1083 de 2015 modificado por el artículo 1º del Decreto 648 de 2017, establece que las vacantes definitivas en empleos de libre nombramiento y remoción serán provistas mediante nombramiento ordinario o mediante encargo, previo cumplimiento de los requisitos exigidos para el desempeño del empleo.

Que en el artículo 1º del Decreto 1338 de 2015, el Presidente de la República delegó en los Ministros y Directores de Departamentos Administrativos, las funciones de declarar y proveer las vacancias definitivas que se presenten en sus respectivas instituciones.

Que en la planta de empleos del Ministerio de Transporte, existe el empleo de Libre Nombramiento y Remoción de JEFE DE OFICINA ASESORA DE JURÍDICA, Código 1045, Grado 13, del Ministerio de Transporte.

Que mediante radicado No. 20231010370411 del 14 de agosto de 2023, el Departamento Administrativo de la Función Pública – DAFP remitió el informe de la evaluación de competencias laborales realizada a **FLAVIO MAURICIO MARIÑO MOLINA**, para desempeñar el empleo de JEFE DE OFICINA ASESORA DE JURÍDICA, Código 1045, Grado 13, del Ministerio de Transporte.

Que según Acta No. 033 de agosto veinticinco (25) de 2023, el Comité Técnico para la Evaluación de Competencias Laborales de los candidatos para la provisión de los Empleos de Libre Nombramiento y Remoción, de los niveles diferentes al Técnico y Asistencial, de conformidad con el artículo 2.2.13.2.1 del Decreto 1083 de 2015, certificó **FLAVIO MAURICIO MARIÑO MOLINA**, cumple con los requisitos de estudio y experiencia exigidos para el desempeño del empleo referido.

Que de acuerdo con la certificación expedida por la Subdirectora del Talento Humano, de septiembre (08) de 2023, **FLAVIO MAURICIO MARIÑO MOLINA**, identificado con cédula de ciudadanía No. 80.082.860, cumple con los requisitos exigidos para desempeñar el empleo de Libre Nombramiento y Remoción de JEFE DE OFICINA ASESORA DE JURÍDICA, Código 1045, Grado 13, de la Entidad,

RESOLUCIÓN NÚMERO 20233040039085

de 11-09-2023



"Por la cual se efectúa un nombramiento en un empleo de Libre Nombramiento y Remoción en el Ministerio de Transporte"

conforme con lo establecido en el Manual Específico de Funciones y de Competencias Laborales del Ministerio de Transporte.

Que en cumplimiento de lo establecido en el artículo 2.2.13.2.3 del Decreto 1083 de 2015, se gestionó ante el Departamento Administrativo de la Presidencia de la República, publicar en la página Web de ese organismo la hoja de vida de **FLAVIO MAURICIO MARIÑO MOLINA**, por el término de tres (03) días calendario, lo cual se realizó a partir del 04 de septiembre de 2023 al 07 de septiembre de 2023, según informe de Publicación del Sistema de Aspirantes #37078; e igualmente se surtió publicación por esas mismas fechas en la página Web del Ministerio de Transporte.

Que en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO.- Nombrar a FLAVIO MAURICIO MARIÑO MOLINA, identificado con cédula de ciudadanía No. 80.082.860, en el empleo de Libre Nombramiento y Remoción de JEFE DE OFICINA ASESORA DE JURÍDICA, Código 1045, Grado 13, del Ministerio de Transporte.

ARTÍCULO SEGUNDO.- Comunicar a FLAVIO MAURICIO MARIÑO MOLINA, indicándole que cuenta con el término de diez (10) días para manifestar su aceptación o rechazo al nombramiento, de acuerdo con lo estipulado en el artículo 2.2.5.1.6 del Decreto 1083 de 2015 modificado por el artículo 1º del Decreto 648 de 2017.

ARTÍCULO TERCERO.- Publicar el presente Acto Administrativo en la página web y movilnet del Ministerio de Transporte.

ARTÍCULO CUARTO.- La presente Resolución rige a partir de la fecha de su expedición y surte efectos fiscales desde la posesión.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

WILLIAM FERNANDO CAMARGO TRIANA
Ministro de Transporte

VB	Diana Carolina Guarín Cortes	Asesora Despacho Ministro de Transporte	
Revisó	Karoll García Vargas	Secretaría General	
	Karent Eliana Gutiérrez Varón	Contratista Secretaría General	
	Yaneth Raigoza Acuña	Subdirectora del Talento Humano	
	Lina María Prada Cáceres	Contratista Subdirección del Talento Humano	
	Clara Patricia Olaya Salas	Coordinadora Grupo Administración de Personal	
Proyectó	María Cristina Saldarriaga Gamboa	Técnico Administrativo - Grupo Administración de Personal	



RESOLUCIÓN NÚMERO 20213040015475

de 13-04-2021



“Por la cual se hacen unas delegaciones en materia de representación judicial extrajudicial y administrativa y se dictan otras disposiciones”

LA MINISTRA DE TRANSPORTE

en ejercicio de las facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por los artículos 211 de la Constitución Política y 9 de la Ley 489 de 1998, y

CONSIDERANDO:

Que el Ministerio de Transporte expidió la Resolución 3749 de 2016 *“por la cual se hacen unas delegaciones en materia de representación judicial extrajudicial y administrativa”*.

Que a través de la referida Resolución en el artículo 1 numeral 4. se delegó en el Jefe de la Oficina Asesora de Jurídica del Ministerio de Transporte otorgar poderes para representar a la Nación-Ministerio de Transporte, entre otros, en las juntas directivas en las que el Ministerio tiene participación accionaria o societaria.

Que en el artículo 3 de la misma Resolución 3749 de 2016 se delegó en los Directores Territoriales del Ministerio de Transporte, entre otros, la asistencia y representación del Ministerio de Transporte en algunas juntas directivas y asambleas en las que el Ministerio tiene participación accionaria o societaria.

Que de conformidad con lo establecido en el artículo 184 del Código de Comercio, modificado por artículo 18 de la Ley 222 de 1995, los accionistas/asociados pueden otorgar poder a un tercero para que comparezca en las asambleas ordinarias y extraordinarias de la sociedad a la que pertenecen, en consecuencia, se estima pertinente suprimir la delegación en los directores territoriales para la asistencia a las *Asambleas Ordinarias y Extraordinarias de las sociedades en las que el Ministerio tiene participación accionaria o societaria*, para las cuales el Jefe de la Oficina Asesora de Jurídica otorgará poder para su asistencia.

Que en consonancia con esto, como queda delegado en los directores territoriales la asistencia a las juntas directivas de las sociedades en las que el Ministerio tiene participación accionaria o societaria, se estima pertinente suprimir la delegación en el Jefe de la oficina Asesora de Jurídica para otorgar poder para la asistencia a las juntas directivas de dichas sociedades.

Que así mismo, se estima pertinente realizar modificación a otras delegaciones contenidas en los artículos 1 y 3 de la citada Resolución 3149 de 2016.

Que la delegación de que trata el artículo 2 de la misma Resolución 3749 de 2016 no requiere modificación, no obstante, en consonancia con las directrices generales de técnica normativa contenidas en el Decreto 1081 de 2015 que establece que en la preparación de proyectos de resoluciones de carácter general, las autoridades evitarán la dispersión y proliferación normativa, se incorporará en esta resolución lo contemplado en dicho artículo segundo.

Que por las consideraciones expuestas, para hacer una regulación integral se estima procedente expedir una sola resolución de delegaciones en materia de representación judicial, extrajudicial y administrativa, y por lo tanto, derogar la Resolución 3749 de 2016.



RESOLUCIÓN NÚMERO 20213040015475

de 13-04-2021



“Por la cual se hacen unas delegaciones en materia de representación judicial extrajudicial y administrativa y se dictan otras disposiciones”

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

Artículo 1.- Delegar en el (la) Jefe de la Oficina Asesora de Jurídica del Ministerio de Transporte:

1. Notificarse de toda clase de acciones judiciales y/o extrajudiciales contra la Nación -Ministerio de Transporte.
2. Notificarse y aceptar la cesión de créditos contenidos en las cuentas de cobro a cargo del Ministerio de Transporte.
3. Designar Árbitros en Tribunales de Arbitramento.
4. Representar judicialmente y extrajudicialmente al Ministerio de Transporte.
5. Otorgar poder para representar a la Nación - Ministerio de Transporte:
 - a) Ante las diferentes instancias judiciales en que intervenga como demandante, demandado o tercero.
 - b) Ante los Centros de Arbitraje para el trámite procesos arbitrales.
 - c) Ante las Entidades Administrativas de cualquier orden y órganos de control, que lo requieran.
 - d) En las juntas de socios o asambleas de accionistas, ordinarias y extraordinarias, de las sociedades en las que el Ministerio de Transporte tiene participación accionaria o societaria.

Artículo 2.- Delegar en el (la) Subdirector(a) de Talento Humano del Ministerio de Transporte, la función de representar a la Nación-Ministerio de Transporte en las audiencias de conciliación que se surtan ante los Juzgados Laborales del Circuito de Bogotá.

Artículo 3.- Delegar en los (las) Directores (ras) Territoriales del Ministerio de Transporte:

1. La función de representar a la Nación - Ministerio de Transporte en las audiencias de conciliación, pacto de cumplimiento y diligencias judiciales y extrajudiciales que se surtan ante los diferentes Despachos Judiciales, Administrativos de cualquier orden y organismos de control de su jurisdicción, que requieran la comparecencia del representante legal de la entidad.
2. La asistencia y representación en las reuniones ordinarias y extraordinarias de las Juntas Directivas de las Sociedades de Terminales de Transporte Terrestre y de los Centros de Diagnóstico Automotor de su jurisdicción, en cuya composición figure como miembro principal o suplente: el Ministro o el Ministerio de Transporte.
3. La representación, dentro de su jurisdicción, en las asambleas ordinarias y extraordinarias de los Juntas de Copropietarios donde el Ministerio de Transporte posea bienes inmuebles.
4. La notificación dentro de su jurisdicción de toda clase de acciones judiciales y/o extrajudiciales contra la Nación-Ministerio de Transporte.
5. Otorgar poder a los abogados de sus respectivas Direcciones Territoriales, para que representen a la Nación - Ministerio de Transporte dentro de su jurisdicción, ante las diferentes instancias judiciales en que intervenga como demandante, demandado o tercero y ante las entidades administrativas de cualquier orden y órganos de control, que lo requieran, cuando este no haya sido conferido por el (la) Jefe de la Oficina Asesora de Jurídica de Transporte.

Parágrafo. La representación en las reuniones ordinarias y extraordinarias de la Junta Directiva de la Sociedad de Economía Mixta Terminal de Transporte S. A. de Bogotá, será ejercida por el (la) Subdirector (a) de Transporte del Ministerio de Transporte.”



La movilidad
es de todos

Mintransporte

RESOLUCIÓN NÚMERO 20213040015475

de 13-04-2021



“Por la cual se hacen unas delegaciones en materia de representación judicial extrajudicial y administrativa y se dictan otras disposiciones”

Artículo 4.- La presente Resolución rige a partir de su publicación en el Diario Oficial y deroga la Resolución 3749 de agosto 30 de 2016.

PUBLIQUESE, COMUNIQUESE Y CÚMPLASE,

ANGELA MARIA
OROZCO
GOMEZ

Firmado digitalmente por
ANGELA MARIA OROZCO
GOMEZ
Fecha: 2021.04.13
20:05:31 -05'00'

ÁNGELA MARÍA OROZCO GÓMEZ

Sol Ángel Cala Acosta – Jefe Oficina Asesora de Jurídica Ministerio de Transporte (E)
Aura Nancy Pedraza Piragauta – Asesora Oficina Jurídica Ministerio de Transporte

REPUBLICA DE COLOMBIA
IDENTIFICACION PERSONAL
CEDULA DE CIUDADANIA

NUMERO **51.704.367**
GOMEZ CORTES

APELLIDOS
FLOR ALBA

NOMBRES

[Handwritten signature]
FIRMA



INDICE DERECHO

FECHA DE NACIMIENTO **20-FEB-1963**

ESPINAL
(TOLIMA)

LUGAR DE NACIMIENTO

1.60
ESTATURA

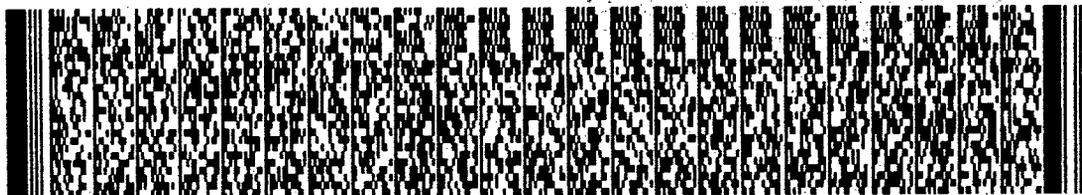
A+
G.S. RH

F
SEXO

16-NOV-1981 BOGOTA D.C.

FECHA Y LUGAR DE EXPEDICION

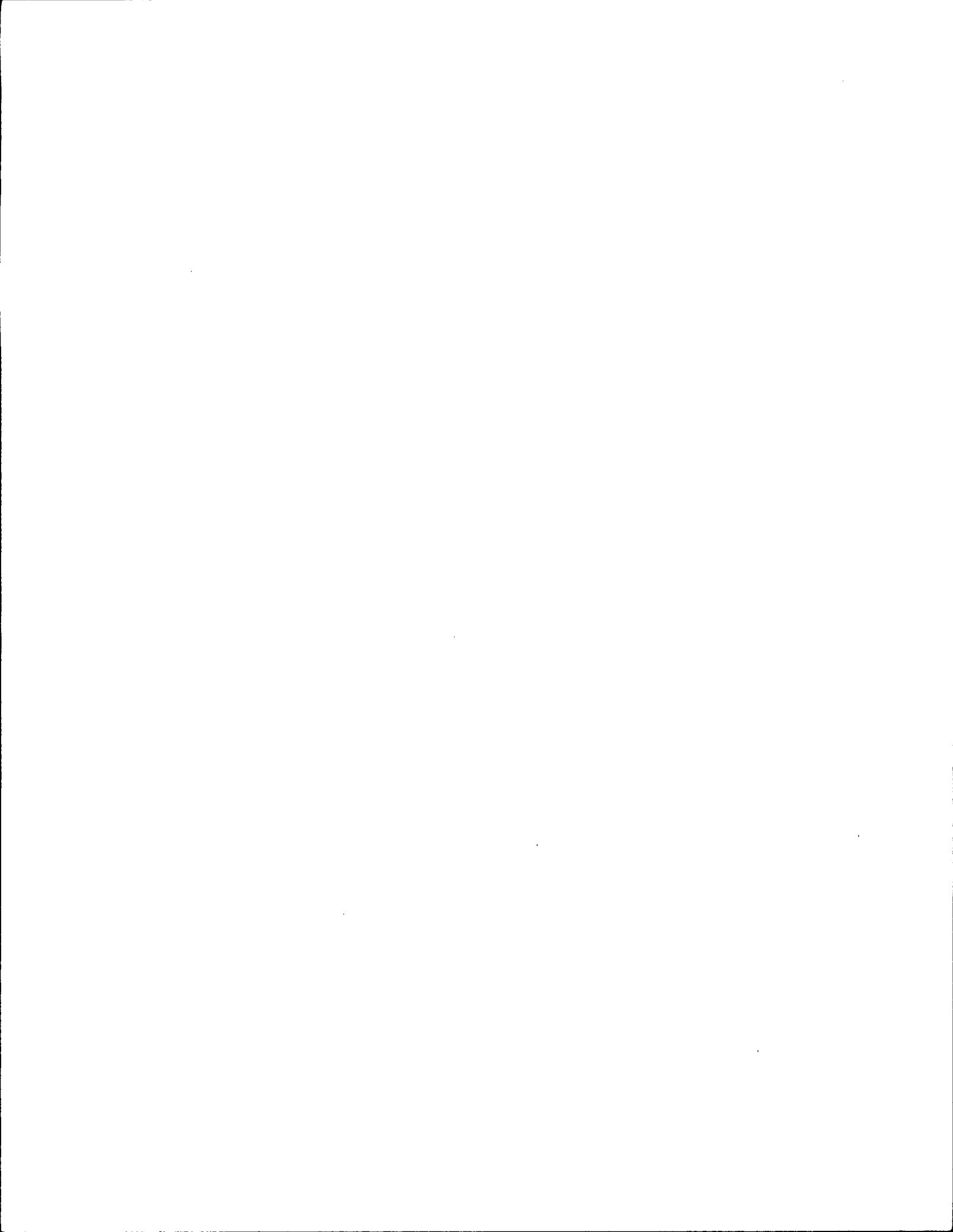
[Handwritten signature]
REGISTRADOR NACIONAL
CARLOS ARIEL SANCHEZ TORRES



A-1500100-00003261-F-0051704367-20080329

0000086436A 1

1540004169



147875 REPUBLICA DE COLOMBIA
RAMA JUDICIAL
CONSEJO SUPERIOR DE LA JUDICATURA
TARJETA PROFESIONAL DE ABOGADO

65632
Tarjeta No.

93/09/28
Fecha de
Expedición

92/05/22
Fecha de
Grado

FLDR ALBA
GOMEZ CORTES

51704367
Cedula

TOLIMA
Consejo Seccional



S. TOMAS/BTA
Universidad

[Signature]
Presidente Consejo Superior
de la Judicatura

[Signature]

POWER VISION DE COLOMBIA S.A.

ESTA TARJETA ES DOCUMENTO PUBLICO
Y SE EXPIDE DE CONFORMIDAD CON LA
LEY 270 DE 1996, EL DECRETO 196 DE 1971
Y EL ACUERDO 180 DE 1996.

SI ESTA TARJETA ES ENCONTRADA, POR
FAVOR, ENVIARLA AL CONSEJO SUPERIOR
DE LA JUDICATURA, UNIDAD DE REGISTRO
NACIONAL DE ABOGADOS.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

ACTA DE POSESION

En la ciudad de Bogotá, D.C., el 12 de septiembre de 2023, se presentó ante el MINISTRO DE TRANSPORTE, el doctor FLAVIO MAURICIO MARIÑO MOLINA, identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 80.082.860, con el fin de tomar posesión del empleo de Libre Nombramiento y Remoción de JEFE DE OFICINA ASESORA DE JURIDICA Código 1045 Grado 13 DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE, por la cual se nombró mediante Resolución No. 20233040039085 de fecha 11 de septiembre de 2023.


FLAVIO MAURICIO MARIÑO MOLINA
Firma del posesionado


WILLIAM FERNANDO CAMARGO TRIANA
Firma de quien posesiona