



Rama Judicial del Poder Publico
Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo del Atlántico
JUZGADO PRIMERO ADMINISTRATIVO ORAL DE BARRANQUILLA

Barranquilla DEIP, seis (06) de diciembre de dos mil veintiuno (2021)

Radicado	08-001-33-33-001-2020-00071-00
Medio de control	REPARACION DIRECTA
Demandante	TRANSPORTES Y SOLUCIONES DEL CARIBE S.A.S.
Demandado	DISTRITO E.I.P DE BARRANQUILLA – SECRETARIA DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL.
Juez(a)	GUILLERMO ALONSO AREVALO GAITAN

SENTENCIA ANTICIPADA

I.- PRONUNCIAMIENTO

Procede el Despacho a dictar sentencia anticipada de acuerdo al artículo 182A. de la ley 1437 de 2011 adicionado por el art. 42, Ley 2080 de 2021, dentro la demanda de Reparación Directa interpuesta por TRANSPORTES Y SOLUCIONES DEL CARIBE S.A.S., contra el DISTRITO E.I.P DE BARRANQUILLA – SECRETARIA DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL, de conformidad con los artículos 181 y 187 de la Ley 1437 de 2011 Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, en los siguientes términos:

II.- ANTECEDENTES

Fueron propuestas las siguientes

1.1. PRETENSIONES

“1.- Se declare responsable extracontractual, patrimonial y administrativamente al DISTRITO INDUSTRIAL, ESPECIAL Y PORTUARIO DE BARRANQUILLA – SECRETARIA DE TRANSITO Y SEGURIDAD SOCIAL, por los daños y perjuicios causados a la sociedad comercial TRANSPORTES Y SOLUCIONES LOGISTICAS DEL CARIBE S.A.S, por falla del servicio, al matricular el vehículo de placas UYY540 a través de un proceso irregular por parte de esta entidad.

2.- Como consecuencia de esa declaración anterior, condénese a pagar al demandado a favor de mi poderdante los perjuicios materiales que se ocasionaron con falla del servicio, distinguidos así:

a.- Por daño emergente: la suma de SESENTA Y DOS MILLONES CUATROCIENTOS CINCO MIL QUINIENTOS CINCUENTA Y NUEVE (\$72.405.559), el precio de un cupo en el mercado, conforme lo establece el articulo 17, sobre monto de reconocimientos económicos de cupos, de la Resolución N° 332 de 2017, modificada de la Resolución N° 721 de 2018, del Ministerio de Transporte y actualizado el precio al 2019 según circular 20194020011991 del 17 de enero de 2019, cifra que representa la adquisición de un cupo de tractocamión, con el cual mi mandante podría normalizar la situación jurídica de su vehículo de transporte de carga.

3.- Como Pretensión Subsidiaria a la numero 2, se le ordene al demandado en cabeza de la Secretaria de Transito y Seguridad Vial, a conseguir un nuevo CUPO

para el vehículo de placas UYY540 de propiedad de la sociedad TRANSPORTES Y SOLUCIONES LOGISTICAS DEL CARIBE S.A.S, y normalice la situación jurídica del automotor referenciado.

1.2. HECHOS

La demandante narra los hechos de la siguiente manera:

“1.- En el año 2004, el Ministerio de Transporte, bajo la administración del ministro Andrés Uriel Gallego, evidencio que había una sobreoferta del parque automotor de vehículos de trasporte de carga en Colombia.

2.- Ante esta situación, el Ministro de Transporte decidió que el registro de nuevos vehículos de este tipo, debería efectuarse por reposición, es decir, realizando la desintegración física de un vehículo para matricular uno nuevo de las mismas características. Ese derecho a matricula, denominada en el medio de transporte de carga, como “CUPO”, era negociable o transferible entre personas naturales y jurídicas.

3.- El día 17 octubre de 2007 se matriculo el vehículo de las siguientes características ante el organismo de transito del Distrito de Barranquilla:

Clase: Camión
Marca: CHEVROLET
Modelo: 2008
No. Motor: 9SZ37150
No. Chasis: 9GDV7H4C28B008148
Servicio: Público

Para matricular el vehículo se utilizo el CUPO del automotor chatarrizado con placas TQA240. Al vehículo se le otorgaron las placas UYY540.

4.- Para matricular dicho vehículo y hacer el registro inicial requerido para este tipo de automotores, se utilizo el CUPO del vehículo chatarrizado de placas TQA240. Para esto se aportó al proceso de registro y matricula inicial la Resolución No. 359 de abril 15 de 2005 expedida por el Instituto de Transito y Transporte del Municipio del Carmen de Bolívar, donde consta la cancelación de matricula y de registro del vehículo chatarrizado. De igual forma, se anexó certificado del 18 de abril de 2005 expedida por el Ministerio de Transporte Dirección Territorial Cesar, en el que se acredita la chatarrización del vehículo TQA240, y se faculta a autorizar el certificado para hacer el registro inicial de un nuevo automotor de similares características. Dicho proceso de registro fue llevado a cabo con la documentación referida.

5.- El vehículo a nombre de TRANSPORTES Y SOLUCIONES LOGISTICAS DEL CARIBE S.A.S, le otorgaron la licencia de transito No. 10010325983 matriculada en organismo de Transito del Distrito de Barranquilla.

6.- Mediante derecho de petición de radicado Interno EXT-QUILLA 19184053 de fecha 3 de octubre de 2019, se solicito saber el estado actual en que se encontraba el vehículo de placas UYY540. La secretaria Distrital de Transito y Seguridad Vial mediante radicado 19-246543 de fecha 21 de octubre de 2019, aclaran que se debe normalizar el vehículo de placas UYY540, ya que la norma vigente establecía que los organismos de transito no podían efectuar el registro inicial de vehículos para el servicio publico de transporte expidiera la certificación de cumplimiento de requisitos que garantiza que el solicitante cumplió con todas las exigencias establecidas por el Ministerio, la Secretaria Distrital de Transito y Seguridad Vial realizó el registro sin dicho requisito.

7.- Es responsabilidad de la Secretaria mencionada, la expedición de matrículas de vehículos automotores que cumplan con el lleno de requisitos exigidos por la

ley. Esto de deriva en la responsabilidad de verificar los documentos exigidos, y de constatar que los CUPOS solo pueden estar relacionados con una matrícula de vehículo.

8.- Esta irregularidad afecta sustancialmente a los automotores: dado que no se los permitirá radicar los manifiestos de carga en el RNDC de Ministerio de Transporte, por lo tanto, no podrá ejercer operaciones legales de transporte. Esta situación además atenta contra el libre comercio de los bienes en el mercado, pues con el vehículo en esas condiciones se estaría prestando el servicio de transporte de carga sin los requisitos y normas que exigen las autoridades de transporte, entiéndase Ministerio de Transporte, Superintendencia de Transporte y Policía de Tránsito y Transporte.

9.- ¿En que incurrió la falla en el servicio de la Secretaria de Transito y Transporte del Distrito de Barranquilla? La entidad matriculó el vehículo a través del un proceso irregular. **El proceso se realizó fundamentado en normas derogadas a la fecha. Veamos:**

Según el Decreto 1150 de 2005, norma vigente para matricula de vehículos por reposición en 2009, el procedimiento era el siguiente:

“Artículo 6°. Certificación de cumplimiento de requisitos para registro inicial. En un tiempo máximo de diez días contados desde el cumplimiento de los requisitos de solicitud de cancelación del Registro Nacional de Carga por parte del solicitante, el Director Territorial remitirá a través de correo certificado dirigido al Despacho del Ministro de Transporte, la Certificación de Cancelación del mismo y los documentos originales aportados para sustentarla, con el fin de que se de tramite a la expedición de la Certificación de Cumplimiento de Requisitos para Registro Inicial

PARÁGRAFO 1º. Verificados los documentos antes mencionados y que estos cumplan con los supuestos de hecho y de derecho establecidos, se expedirá una Certificación de Cumplimiento de Requisitos para Registro Inicial, garantizando que el solicitante cumplió con todas las exigencias de la presente disposición.

Esta Certificación será enviada por el Ministerio de Transporte, vía correo certificado, directamente al organismo de tránsito en el que el usuario desee efectuar el registro inicial del vehículo nuevo y se constituirá en requisito fundamental para que el Organismo adelante el Registro Inicial del Vehículo al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga.”

Organismos de Transito en Barranquilla los pasos resaltados en negrilla de la norma. Simplemente con el certificado de cancelación de matricula expedido por el organismo de transito de Cartagena – Bolívar, procedió a matricular el vehículo. Sin la debida Certificación de cumplimiento de requisitos para registro inicial expedida por el Ministerio de Transporte.

10. A todas luces el organismo de Transito del Distrito de Barranquilla cometió el error en la matricula. Los ciudadanos presentan la documentación que la misma entidad la exige. El ciudadano obedece a la entidad fundamentado en el principio de la confianza legitima. Los asociados al estado social de derecho confiamos en que la administración realiza todos los procesos conforme a derecho. Aquel error en que el organismo de transito incurrió es la fuente de problemas a la situación jurídica de mi vehículo.

11. Pasa sanear la situación jurídica del vehículo de placas UYY540, mi cliente debe acogerse al Decreto 153 de 2017 y la Resolución 332 de 2017. En tal decreto se estipulo que para sanear un tractocamión con problemas de matrícula se debe conseguir un nuevo cupo de tractocamión chatarrizado. Uno que cuente

con certificado de cumplimiento de requisitos. Dice la norma: Decreto 153 de 2017:

ARTÍCULO 4º. Modifíquese el artículo 2.2.1.7 7.1.4 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 2.2.1.7.7.1.4. Omisiones en el registro inicial de un vehículo de transporte de carga. Los propietarios, poseedores o tenedores de buena fe exenta de culpa, que presenten las siguientes omisiones en el registro inicial de un vehículo de carga, y que tengan conocimiento de esta circunstancia, podrán postular voluntariamente su vehículo para la normalización de trámites a través del RUNT

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.

3. Vehículos matriculados con la certificación de cumplimiento de requisitos o la certificación de aprobación de la caución expedida por el Ministerio de Transporte de acuerdo con las normas vigentes para ese momento, y que estaba destinada al registro de otro vehículo, aún si el mismo fuese utilizado o no.

4. Vehículos matriculados con la certificación de cumplimiento de requisitos o la certificación de aprobación de la caución, no expedidos por el Ministerio de Transporte.

ARTÍCULO 5º. 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.**

ARTÍCULO 6º. Modifíquese el artículo 2.2.1.7.7.1.7 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 2.2.1.7.7.1.7. Normalización del trámite para los vehículos descritos en los numerales 2, 3 y 4 del artículo 2.2.1.7.7.1.4 del presente decreto. Para subsanar las omisiones presentadas en el registro inicial de un vehículo de transporte de carga, descritas en los numerales 2, 3 y 4 del artículo 2.2.1.7.7.1 4 del presente decreto, 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.

12. El DEIP de Barranquilla, debe asumir de manera solidaria el precio del nuevo CUPO por ser responsables de las irregularidades en la matrícula. En el acápite ESTIMACION RAZONADA DE LA CUANTIA DE LAS ASPIRACIONES/JURAMENTO ESTIMATORIO, explicaremos en detalle cuanto es esta suma y porqué.

2. FUNDAMENTOS DE DERECHO DE LAS PRETENSIONES

La parte actora en su demanda, fundamenta su imputación a la demandada en las siguientes normas jurídicas:

- Código Nacional de Transito
Artículos 37, 4.
- Resolución 0012379 de 2012
Artículos 8 y 14.
- Sentencia del Consejo de Estado de 10 de febrero de 2016, rad 38092. Consejero ponente: Carlos Alberto Zambrano Barrera.

3. TRAMITE PROCESAL.

La demanda fue presentada el día 06 de marzo de 2020, correspondiéndole a este despacho judicial. Una vez reanudados los términos judiciales por disposición del Consejo Superior de la Judicatura se procedió, mediante auto de 01 de julio de 2020 se inadmitió la demanda, una vez subsanada la misma, se ordenó su admisión mediante auto de 22 de julio de 2020, ordenándose la notificación de la misma a la entidad demandada, al Ministerio Público y a la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado.

Por tratarse de un asunto de puro derecho en cual no había excepciones previas que resolver, ni pruebas que practicar, el despacho dio aplicación al artículo 182A de la ley 1437 de 2011, adicionado por el artículo 42 de la ley 2080 de 2021 y mediante auto de 26 de mayo de 2021 resolvió fijar el litigio, incorporar las pruebas documentales aportadas al proceso y declarar cerrado el periodo probatorio.

A través de auto de fecha 12 de julio de 2021, se corrió traslado a las partes por el termino de diez días, para que presentaran sus alegatos de conclusión por escrito y al ministerio público para que conceptuara dentro del ámbito de sus competencias, si así lo tenía a bien.

Vencido el termino para la presentación de los alegatos, se constata que ambas partes presentaron alegatos de conclusión, y visto que el Ministerio Público no emitió concepto dentro del proceso de la referencia, ingresó el expediente al despacho para dictar sentencia.

4. CONTESTACION DE LA DEMANDA.

4.1. DISTRITO E.I.P DE BARRANQUILLA.

El apoderado del ente territorial manifiesto lo siguiente:

“Consideramos que del recuento de los hechos plasmados son aseveraciones del accionante sin que nos consten, pero de los que se puede extractar, ya que al existir un marco normativo nacional competencia del Ministerio de Transporte que regula lo solicitado por el demandante y al demandado no tiene competencia; no se demuestra una relación de causalidad que genere una vinculación del distrito en los hechos.

De los mismos hechos se evidencia claramente que no nos constan las circunstancias de tiempo, modo y lugar por lo que deberán ser probadas en el curso del proceso.

(...)

En el asunto bajo estudio no se dan los requisitos estipulados para que se configure la responsabilidad objetiva extracontractual contra mi representada el Distrito de Barranquilla, como quiera que la actuación de la misma no genere un daño antijurídico, ni material e inmaterial, que aducen los actores; rompiéndose el nexo causal entre la acción y el supuesto daño padecido.

No existe prueba que permita establecer que la causa que originaron los hechos son producto de una falla del servicio, del Distrito de Barranquilla, muy por el contrario y así lo ha reconocido el actor en los hechos narrados, que expone dentro de la demanda, Sea lo primero decir, que para el mes de mayo de 2005, el Ministerio de Transporte expidió el Decreto 1347 y la Resolución 1150, normas mediante las cuales reglamentó el ingreso de vehículos de carga, estableciendo la necesidad de presentar un documento denominado Certificado de Cumplimiento de Requisitos, el cual posteriormente podía ser suplido por un Certificado de Cumplimiento de Caución, que era expedido por dicho ente en Bogotá y enviado al organismo de tránsito donde se realizaría la matrícula inicial del nuevo vehículo.

Solicito desestimar las pretensiones de la demanda por carecer de sustento fáctico, probatorio y legal teniendo en cuenta que para la prosperidad de las acciones indemnizatorias tendientes a que se declare la responsabilidad del Estado por faltas o fallas en el servicio, se ha exigido por la jurisprudencia se den por demostrados tres elementos axiológicos a saber:

1. Una falta o falla del servicio de la administración.
2. Un daño. El que debe ser cierto, determinado o determinante.
3. Una relación de causalidad entre la falta o falla de la administración y el daño.

Para el caso que nos ocupa no le asiste razón a los demandantes ya que de los hechos relacionados en la demanda se desprende de unos supuestos hechos facticos que no tiene veracidad alguna por lo que no se dan los elementos necesarios para la declaratoria de la responsabilidad patrimonial del Estado que en este caso sería el elemento de la relación del nexo causal.

Con relación al nexo causal, la jurisprudencia del Consejo de Estado ha establecido que el problema en la relación de causalidad, surge a partir de la premisa lógica de que no está llamado a resarcir un daño aquel que no ha contribuido a su realización, de manera que siempre debe existir un ligamen entre el daño causado y el hecho que se atribuye a quien debe responder.

Esa relación necesaria se ha denominado nexo causal y se ubica como un elemento imprescindible que debe ser acreditado en todos los casos para efectos de estructurar la responsabilidad.

La relación de causalidad en términos jurídicos es el vínculo o ligamen existente entre dos fenómenos diversos (entre el hecho y el daño) en virtud del cual el segundo debe la existencia al primero y en ese sentido el segundo de los fenómenos se ubica como el efecto jurídico del primero, es por ello que la relación de causalidad constituye el nexo etiológico material – en cuanto dice relación a la parte objetiva-, que liga un fenómeno a otro y, que, en relación con el daño,

constituye el factor de imputación material o física (imputatio facti) del mismo a un sujeto determinado.

Es decir, cuando se hace alusión a la imputación material se remite al contexto de la relación de causalidad para determinar a quién es atribuible materialmente la producción del daño, en tanto la imputación jurídica que también se trata de una forma de establecer el ligamen entre dos fenómenos, distinta, por supuesto, a la material, constituye el soporte de la obligación de reparar el daño, de manera que la imputación jurídica consiste en determinar el fundamento o la razón de la obligación indemnizatoria acorde con uno de los títulos de imputación que han sido decantados por la jurisprudencia y la doctrina, según se trate de supuestos que se ubican dentro de una noción (subjetiva u objetiva) de la responsabilidad y, por consiguiente, se sitúa en ese plano dentro de la estructura lógica del fenómeno de la responsabilidad.

Se concluye con lo anterior para el caso de marras, mi representada no tiene responsabilidad alguna con respecto a estos hechos deprecados ya que estos se originaron por circunstancias ajenas a la responsabilidad del Estado y en especial a la falta de competencia, generando la institución jurídica conocida como falta de legitimación por causa pasiva.”

Además, propone las excepciones de caducidad, inexistencia de la falla en el servicio y la excepción genérica.

5. ALEGATOS DE CONCLUSIÓN

5.1. PARTE DEMANDANTE.

El apoderado demandante formulo los siguientes alegatos:

“En primer lugar, hay que dejar claro que se encuentra acreditado en el acervo probatorio allegado, lo siguiente: 1) Licencia de Transito 10010325983 matriculada en el organismo de tránsito de Barranquilla; 2) Derecho de petición y contestación con radicado interno EXT-QUILLA 19184053 de fecha 03 de octubre de 2019 y acto administrativo QUILLA19-246543 en la cual se evidencia la irregularidad en el procedimiento para el otorgamiento de la licencia, lo anterior nos permite acreditar toda la relación existente entre el vehículo objeto de la litis, la sociedad propietaria del mueble, y el organismo de Tránsito del Distrito de Barranquilla.

1. Es notoria la omisión al deber legal por parte del Organismo de Transito del Distrito de Barranquilla, esta se traduce en la irregularidad evidente al momento de matricular el vehículo sin el lleno de los requisitos exigidos por ley, en este caso sin el certificado de cumplimiento de requisitos exigidos por el Ministerio de Transporte, bajo los lineamientos establecidos en el artículo 16 del Resolución 1150 de 2005.

2. El Organismo de tránsito dentro del trámite previo y posterior tuvo a su alcance los medios idóneos para verificar la documentación aportada debido a que es a través del correo de dicha entidad que se recibe la contestación por parte de la Dirección Territorial del Ministerio de Transporte, donde aprueba o niega la aprobación del registro inicial, Finalmente el Organismo de Tránsito no espero recibir el Certificado de Cumplimiento de requisitos, tal y como lo ordena la norma, y por el contrario procedió a matricular el vehículo.

3. El Organismo de Transito, una vez surtido el trámite de matrícula y licencia de tránsito hacia cada vehículo en particular, para los propietarios en este caso la empresa TRANSPORTES Y SOLUCIONES LOGISTICAS DEL CARIBE, era entendido como si la documentación presentada se encontraba conforme a el ordenamiento jurídico; esto debido a que sus documentos fueron convalidados por

las entidades de tránsito correspondientes, y como prueba de ello surgieron actos administrativos tales como la licencia de tránsito del vehículo objeto de la litis.

4. Reitero nuevamente que lo sucedido en los trámites de matrícula de los vehículos eran trámites de índole netamente administrativa, en virtud del principio de coordinación. No pudiendo ser en ningún momento imputable las inconsistencias surtidas en este trámite a los particulares o propietarios de los vehículos, ya que en caso de ser responsables, esto debería constar en un acto administrativo de carácter sancionatorio o sentencia judicial contenciosa administrativa y/o penal.

5. Las observaciones realizadas por el apoderado judicial de la parte demandada resultan contradictorias en la medida de que reconoce la normativa contemplada en el Decreto 1347 y Resolución 1150 del 2005, la cual ha quedado demostrado desde la presentación de la demanda que fue omitida al matricular el vehículo de placas UYY540.

6. Mi poderdante sufrió una afectación a sus derechos e intereses legítimos, al proceder la administración matricular el vehículo de placas UYY540 sin el lleno de los requisitos, generando a mi representada el daño ante la imposibilidad de operar el vehículo de transporte de carga, y tener que soportar la carga de pagar una caución para poder sanear la situación legal del automotor sin que esta sea una consecuencia de una acción u omisión que le sea atribuible.

7. Es palmario la relación de causalidad entre la omisión y el daño, el hecho generador, el cual es la omisión de la administración, la que determina la consunción del perjuicio sufrido por la SOCIEDAD TRANSPORTES Y SOLUCIONES LOGISTICAS DEL CARIBE S.A.S, y es que frente a lo dicho si suprimimos como ejercicio metal la omisión de la administración al momento de realizar la matrícula y proceder el registro, encontramos que la afectación a mi poderdante desaparece.

8. Frente a la "CADUCIDAD DE LA ACCIÓN" es necesario indicar que si bien la matrícula del vehículo se realizó en el año 2007, tal como, consta en la documentación relacionada en el acápite de pruebas y aportada al expediente por el suscrito, no es menos cierto que es a través del documento público circular N° 2019402001191 del 17 de enero de 2019, que mi representada tuvo conocimiento de la deficiencia en la matrícula inicial.

Así las cosas, de conformidad a los argumentos esbozados y pruebas allegadas, solicitó a su honorable despacho acceder a las pretensiones de la demanda."

5.2. DISTRITO E.I.P DE BARRANQUILLA.

Reitera la parte demandada lo manifestado en la contestación de la demanda.

5.3. INTERVENCION DEL MINISTERIO PÚBLICO

La señora Agente del Ministerio Público, no emitió concepto de fondo.

6. CONSIDERACIONES

6.1. CONTROL DE LEGALIDAD.

De conformidad con el Artículo 207 de la Ley 1437 de 2011, el despacho observa que se han cumplido todas las etapas previstas por el Artículo 179 de la misma normatividad, modificado por el artículo 39 de la ley 2080 de 2021, siendo procedente dictar sentencia de fondo, dado a que no existe causal de nulidad alegada, que deba ser puesta en

conocimiento de las partes, o declarada oficiosamente por el juez por concurrir aquellas denominadas por la ley como insaneables.

De igual manera se pudo observar que están dados los presupuestos procesales para dictar sentencia de mérito porque hay jurisdicción, es un control de reparación directa, existe competencia del juez además, todos los sujetos procesales que de acuerdo con la ley debían comparecer, fueron vinculados al proceso, concurriendo la legitimación en la causa por activa y pasiva, material y procesal.

También existe en el expediente constancia que la parte demandante, agoto el requisito previo a demandar de que trata el artículo 161 de la ley 1437 de 2011 ahora modificado por la el artículo 34 de la ley 2080 de 2021, de la conciliación extrajudicial.

6.2. ESTUDIO DE LA CADUCIDAD DEL MEDIO DE CONTROL.

La parte demandada Distrito E.I.P de Barranquilla propuso la excepción previa de caducidad de la acción con fundamento en los siguientes argumentos:

“...para el caso en mención deja ver el actor que los supuestos hechos comenzaron en el año 2007, lo cual el CPACA es claro en artículo 164 inciso I donde dice el actor tendrá dos años a partir del día siguiente cuando se cometió el daño o cuando tuvo conocimiento de la ocurrencia del daño, lo cual el actor tuvo dos años para impetrar esta acción; es importante precisar que el distrito de Barranquilla, no tenía competencia para emitir el derecho de reposición (cupó) las funciones en el año 2007 le correspondía al Ministerio de Transporte, no se puede pretender sustentar una tesis de daño continuado más cuando estamos hablando de unos hechos que se originaron con posterioridad al año 2007, y dentro todo el tiempo el vehículo transitó por todo el país.”

Por su parte el demandante al momento de descorrer el traslado de las excepciones se opuso entre otras a la de caducidad, bajo las siguientes razones:

“Frente a la excepción “Caducidad de la acción” propuesta toda es necesario indicar a este honorable despacho judicial que si bien la matrícula del vehículo se realizó en el año 2007 tal como consta en la documentación relacionada en el acápite de pruebas y aportada al expediente por el suscrito, no es menos cierto que es a través de la circular No 2019402001191 del 17 de enero de 2019, que mi representada tuvo conocimiento de la deficiencia en la matrícula inicial.

Respecto a ello, la jurisprudencia del Consejo de Estado ha sido enfática en señalar que el término de la caducidad deberá contarse no desde el momento de la ocurrencia del hecho, omisión u operación administrativa que produce el daño, sino desde que el afectado adquiera conocimiento del mismo, en ese sentido, la Sección Tercera del Consejo de Estado en decisión de 10 de marzo de 2011, en aplicación de los principios pro damnatum y de justicia explicó la importancia de establecer excepciones a la caducidad cuando el momento en que el daño se hace palpable no coincide con la fecha en que se produjo. Sobre este particular indicó:

“Si bien es cierto que, como se acaba de señalar, la regla general para la contabilización del término de caducidad es la que se dejó indicada, la jurisprudencia de esta Sección ha señalado que pueden darse eventos en los cuales la manifestación o conocimiento del daño no coincida con el acaecimiento mismo del hecho que le dio origen, resultando –en consecuencia- ajeno a un principio de justicia que, por esa circunstancia, que no depende ciertamente del afectado por el hecho dañoso, quien no podría obtener la protección judicial correspondiente. Por ello, en aplicación del principio pro damnatum y en consideración a que el fundamento de la acción de reparación es el daño, se ha aceptado que en tales casos el término para contar la caducidad de la acción indemnizatoria

empiece a correr a partir del momento en que se conozca o se manifieste el daño”.

En el caso que nos atañe si bien la matrícula se realizó en el año 2007 mi poderdante tuvo conocimiento de la irregularidad y adicionalmente se manifestó la caducidad sólo a partir del 17 de enero de 2019 cuando adquiere conocimiento de la circular No 2019402001191.”

Para el caso concreto, es necesario tener en cuenta que la parte actora indicó en los hechos de la demanda, que conoció de la irregularidad en la matrícula del vehículo de carga de placas UYY540 a partir del 21 de octubre de 2019, fecha en que la Secretaria de Movilidad del Distrito de Barranquilla dio respuesta a su derecho de petición mediante la comunicación QUILLA-19-246543, respuesta en la cual se le indico que en la hoja de vida del mencionado rodante no reposaba el certificado de cumplimiento de requisitos o certificado de aprobación de caución que debió expedir el Ministerio de Transporte, es decir, a pesar que la matricula se dio en el año 2007, el actor solo tuvo conocimiento de la irregularidad de dicho trámite a partir de la comunicación de la misma por parte de la Secretaria de Movilidad.

Revisado el escrito de la demanda y los documentos adjuntados a ella, no se observa ninguna prueba que acredite que la parte actora tuvo conocimiento con anterioridad al 21 de octubre de 2019 de la irregularidad sucedida en el trámite de matrícula inicial del vehículo de carga mencionado, por lo cual este Despacho no comparte los argumentos del apoderado de la parte demandada relativos a que la caducidad debía contabilizarse a partir del año 2007.

Teniendo en cuenta el anterior contexto se considera, que en el presente proceso no ha operado la caducidad del medio de control de reparación directa, para la fecha de radicación de la demanda, teniendo como fundamento el literal i) del Numera 2º del Artículo 164 del CPACA, “...**la demanda deberá presentarse dentro del término de dos (2) años, contados a partir del día siguiente** 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 e la fecha de su ocurrencia...”

Si bien es cierto, que según el dicho del demandante el daño lo constituye el error en la matricula inicial del vehiculo de carga, el cual ocurrió el 17 de octubre de 2007, también afirma que del tramite irregular solo tuvo conocimiento a través de la respuesta QUILLA-19-246543 del 21 de octubre de 2019.

Aunando a lo anterior, el Distrito de Barranquilla tampoco aporó al plenario ningún elemento de prueba que acredite que con anterioridad al 21 de octubre de 2019 informo a la sociedad Transportes y Soluciones Logísticas de la irregularidad en el registro del vehículo de carga.

Así las cosas, el despacho tomará como fecha de inicio del conteo de la caducidad el día 21 de octubre de 2019, fecha en que la Secretaria de Movilidad comunico a la sociedad actora que en la hoja de vida del rodante no reposaba el certificado de cumplimiento de requisitos o certificado de aprobación de caución que debió expedir el Ministerio de Transporte. Teniendo como fecha límite para la presentación oportuna de la demanda el día 21 de octubre de 2021, eso sin tener en cuenta la suspensión del término de caducidad de que trata el Artículo 21 de la ley 640 de 2001 hasta por tres (3) meses, mientras se adelanta el requisito previo de conciliación, teniendo en cuenta el anterior recuento se observa que la demanda fue presentada de manera oportuna el día 06 de marzo de 2020 como se aprecia en el acta de reparto.

En consecuencia, existiendo demanda en tiempo, el despacho procede a proferir sentencia de fondo, dentro del presente proceso.

6.3. DETERMINACION DEL PROBLEMA JURÍDICO.

Tal como se estableció en auto de 26 de mayo de 2021, se determinará si el DISTRITO E.I.P DE BARRANQUILLA – SECRETARIA DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL es patrimonialmente responsable o no, de los perjuicios causados con ocasión del proceso de la matrícula irregular del vehículo automotor de placas UYY540 de propiedad de la sociedad comercial TRANSPORTES Y SOLUCIONES LOGISTICAS DEL CARIBE S.A.S.

De igual manera el despacho deberá determinar, si declara probada o no alguna de las excepciones propuestas por la parte demandada o cualquiera que de oficio se encuentre probada en cumplimiento de lo previsto por el artículo 187 de la Ley 1437 de 2011.

6.4. PRUEBAS RECAUDADAS EN EL EXPDIENTE.

Es necesario advertir que las pruebas documentales debidamente solicitadas, decretadas y aportadas por las partes en las oportunidades legales correspondientes, estuvieron a disposición de la parte contra la cual se aducen, sin que le merecieran replica alguna, por lo que serán valoradas de conformidad con las reglas de la sana crítica.

Dentro del proceso obran las siguientes pruebas aportadas con la demanda:

- Copia de la licencia de transito No. 10007735458 del vehículo automotor identificado con las placas UYY540.
- Comunicación QUILLA-19-246543 de fecha 21 de octubre de 2019 emitida por el Jefe de la Oficina de Registro de Transito de la Secretaria Distrital de Transito y Seguridad Vial.
- Certificación de fecha 18 de abril de 2005 suscrita por el Director Territorial del Ministerio de Transporte.
- Resolución No. 359 del 15 de abril de 2005 suscrita por el Director de Transporte y Tránsito Municipal de el Carmen de Bolívar.
- Paz y salvo de fecha 15 de abril de 2005 suscrito por el Director de Transporte y Tránsito Municipal de el Carmen de Bolívar.
- Formulario único nacional del Ministerio de Transporte.

6.5. PREMISAS NORMATIVAS Y JURISPRUDENCIALES EN TORNO AL TEMA OBJETO DE LITGIO.

Con fundamento en el principio iura novit curia, el despacho procede a determinar las normas procedentes en torno al caso bajo examen. Sea lo primero destacar, que el honorable Consejo de Estado, en relación con la responsabilidad del estado¹, ha señalado que la carta política que produjo su “constitucionalización”² erigiéndola como garantía de los derechos e intereses de los administrados³ y de su patrimonio⁴, sin distinguir su posición, situación e interés⁵. Como bien se sostiene en la doctrina:

¹ La “responsabilidad patrimonial del Estado se presenta entonces como un mecanismo de protección de los administrados frente al aumento de la actividad del poder público, el cual puede ocasionar daños, que son resultado normal y legítimo de la propia actividad pública, al margen de cualquier conducta culposa o ilícita de las autoridades, por lo cual se requiere una mayor garantía jurídica a la órbita patrimonial de los particulares. Por ello el actual régimen constitucional establece entonces la obligación jurídica a cargo del estado de responder por los perjuicios antijurídicos que hayan sido cometidos por la acción u omisión de las autoridades públicas, lo cual implica que una vez causado el perjuicio antijurídico y éste sea imputable al Estado, se origina un traslado patrimonial del Estado al patrimonio de la víctima por medio del deber de indemnización”. Corte Constitucional, Sentencia C-333 de 1996. Postura que fue seguida en la sentencia C-892 de 2001, considerándose que el artículo 90 de la Carta Política “consagra también un régimen único de responsabilidad, a la manera de una cláusula general, que comprende todos los daños antijurídicos causados por las actuaciones y abstenciones de los entes públicos”. Corte Constitucional, sentencia C-892 de 2001.

² En precedente jurisprudencial constitucional se indica: “El Estado de Derecho se funda en dos grandes axiomas: El principio de legalidad y la responsabilidad patrimonial del Estado. La garantía de los derechos y libertades de los ciudadanos no se preserva solamente con la exigencia a las autoridades públicas que en sus actuaciones se sujeten a la ley sino que también es esencial que si el Estado en ejercicio de sus poderes de intervención causa un daño antijurídico o lesión lo repare íntegramente”. Corte Constitucional, Sentencia C-832 de 2001.

³ Derechos e intereses que constitucional o sustancialmente reconocidos “son derechos de defensa del ciudadano frente al Estado”. ALEXY, Robert. “Teoría del discurso y derechos constitucionales”, en

“La responsabilidad de la Administración, en cambio, se articula como una garantía de los ciudadanos, pero no como una potestad⁶; los daños cubiertos por la responsabilidad administrativa no son deliberadamente causados por la Administración por exigencia del interés general, no aparecen como un medio necesario para la consecución del fin público⁷.”

Según lo prescrito en el artículo 90 de la Constitución Política, cláusula general de la responsabilidad extracontractual del Estado⁸, este concepto tiene como fundamento la determinación de un daño antijurídico causado a un administrado, y la imputación del mismo a la administración pública⁹ tanto por la acción, como por la omisión, bien sea bajo los criterios de falla en el servicio, daño especial, riesgo excepcional u otro.

En los anteriores términos, la responsabilidad extracontractual del Estado se puede configurar una vez se demuestre el daño antijurídico y la imputación (desde el ámbito factico jurídico). Conforme a lo cual se analizará el caso a resolver.

6.6. ANALISIS DEL CASO CONCRETO.

Para la jurisprudencia de la sección tercera, corresponde analizar los elementos de la responsabilidad patrimonial del estado, como son, el daño y la imputación, bajo el régimen de falla en el servicio y de no lograrse la causalidad, proceder a indagar si se dan los supuestos del daño especial o el riesgo excepcional, toda vez que a diferencia del régimen de la nulidad donde impera el principio de la justicia rogada, el régimen aplicable

VASQUEZ, Rodolfo; ZIMMERLING, Ruth (Coords). Cátedra Ernesto Garzón Valdés. 1ª reimp. México, Fontamara, 2007, p.49.

⁴ La responsabilidad patrimonial del Estado en nuestro ordenamiento jurídico tiene como fundamento un principio de garantía integral del patrimonio de los ciudadanos”. Corte Constitucional, sentencia C-832 de 2001.

⁵ La “razón de ser de las autoridades públicas es defender a todos los ciudadanos y asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado. Omitir tales funciones entraña la responsabilidad institucional y la pérdida de legitimidad. El estado debe utilizar todos los medios disponibles para que el respeto de la vida y derechos sea real y no solo meramente formal”. Sentencia de 26 de enero de 2006, Exp. AG-2001-213. En la doctrina puede verse STARCK, Boris. *Essai d une théorie general de la responsabilité civile* considérée en sa doublé fonction de garantie et de peine privée. Paris, 1947.

⁶ “La responsabilidad, a diferencia de la expropiación, no representa un instrumento en manos de la Administración para satisfacer el interés general, una potestad más de las que ésta dispone al llevar a cabo su actividad, sino un mecanismo de garantía destinado a paliar, precisamente, las consecuencias negativas que pueda generar dicha actividad. La responsabilidad, por así decirlo, no constituye una herramienta de actuación de la Administración, sino de reacción, de reparación de los daños por ésta producidos”. MIR PUIGPELAT, Oriol. *La responsabilidad patrimonial de la administración. Hacia un nuevo sistema*. 1ª ed. Madrid, Civitas, 2001, p.120.

⁷ MIR PUIGPELAT, Oriol. *La responsabilidad patrimonial de la administración. Hacia un nuevo sistema*., ob., cit., pp.120-121.

⁸ “3- Hasta la Constitución de 1991, no existía en la Constitución ni en la ley una cláusula general expresa sobre la responsabilidad patrimonial del Estado. Sin embargo, la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia y, en especial, del Consejo de Estado encontraron en diversas normas de la constitución derogada – en especial en el artículo 16- los fundamentos constitucionales de esa responsabilidad estatal y plantearon, en particular en el campo extracontractual, la existencia de diversos regímenes de responsabilidad, como la falla en el servicio, el régimen de riesgo o el de daño especial. Por el contrario, la actual Constitución reconoce expresamente la responsabilidad patrimonial del Estado”. Corte Constitucional, sentencia C-864 de 2004. Puede verse también: Corte Constitucional, sentencia C-037 de 2003.

⁹ Conforme a lo establecido en el artículo 90 de la Carta Política “los elementos indispensables para imputar la responsabilidad al estado son: a) el daño antijurídico y b) la imputabilidad del Estado”. Sentencia de 21 de octubre de 1999, Exps.10948-11643. Es, pues “menester, que además de constatar la antijuridicidad del [daño], el juzgador elabore un juicio de imputabilidad que le permita encontrar un título jurídico distinto de la simple causalidad material que legitime la decisión; vale decir, ‘la imputatio juris’ además de la ‘imputatio facti’”. Sentencia de 13 de julio de 1993. En el precedente jurisprudencial constitucional se sostiene: “En efecto, el artículo de la Carta señala que para que el Estado deba responder, basta que exista un daño antijurídico que sea imputable a una autoridad pública. Por ello, como lo ha reiterado esta Corte, esta responsabilidad se configura “siempre y cuando: i) ocurra un daño antijurídico o lesión, ii) éste sea imputable a la acción u omisión de un ente público”. Corte Constitucional, sentencias C-619 de 2002; C-918 de 2002.

al caso concreto, es el IURA NOVIT CURIA. Por ende, procede el despacho a evaluar la ocurrencia de tales elementos.

6.6.1 DEL DAÑO Y LA IMPUTACION DEL DAÑO A LAS PARTES ACCIONADA.

Según lo prescrito en el artículo 90 de la Constitución, la cláusula general de la responsabilidad extracontractual del Estado tiene como fundamento la determinación de un daño antijurídico causado a un administrado, y la imputación del mismo a la administración pública¹⁰ tanto por la acción, como por la omisión de un deber normativo.

En relación con la naturaleza del daño antijurídico, la jurisprudencia del Consejo de Estado ha sostenido reiteradamente que “ha de corresponder al juez determinar si el daño va más allá de lo que, normalmente y sin compensación alguna, debe soportar una persona por el hecho de vivir en una comunidad jurídicamente organizada y comportarse como un sujeto solidario”¹¹. En este sentido se ha señalado que “en cada caso concreto deberá establecerse si el daño sufrido es de tal entidad que el afectado no está en la obligación de soportarlo, y resulta, en consecuencia, antijurídico”. Ahora bien, a pesar de que el artículo 90 de la Constitución establece que el Estado “responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables”, no existe en la legislación definición alguna del daño antijurídico. No obstante, la jurisprudencia nacional ha definido tal concepto como “la lesión de un interés legítimo, patrimonial o extrapatrimonial, que la víctima no está en la obligación de soportar, que no está justificado por la ley o el derecho”¹², en otros términos, aquel que se produce a pesar de que “el ordenamiento jurídico no le ha impuesto a la víctima el deber de soportarlo, es decir, que el daño carece de causales de justificación”¹³.

Para la doctrina en general, sigue un concepto de daño basado en los siguientes términos:

“la lesión a un interés del demandante, y se entiende que la hay cuando una persona sufre una pérdida, disminución, detrimento o menoscabo en su persona o bienes o en las ventajas o beneficios patrimoniales o extra patrimoniales de que gozaba. Esta idea aparece recogida en la doctrina civil francesa, que ha sido muy influyente en nuestro derecho. La jurisprudencia nacional se ha pronunciado casi unánimemente en este sentido y se ha fallado que daño es todo menoscabo que experimente un individuo en su persona y bienes, la pérdida de un beneficio de índole material o moral de orden patrimonial o extra patrimonial”¹⁴

El Despacho procede a analizar la demostración del daño, teniendo en cuenta que se

¹⁰ Conforme a lo establecido en el artículo 90 de la Carta Política “los elementos indispensables para imputar la responsabilidad al estado son: a) el daño antijurídico y b) la imputabilidad del Estado”. Sentencia de 21 de octubre de 1999, Exps.10948-11643. Es, pues “menester, que además de constatar la antijuridicidad del [daño], el juzgador elabore un juicio de imputabilidad que le permita encontrar un título jurídico distinto de la simple causalidad material que legitime la decisión; vale decir, ‘la imputatio juris’ además de la ‘imputatio facti’”. Sentencia de 13 de julio de 1993. En el precedente jurisprudencial constitucional se sostiene: “En efecto, el artículo de la Carta señala que para que el Estado deba responder, basta que exista un daño antijurídico que sea imputable a una autoridad pública. Por ello, como lo ha reiterado esta Corte, esta responsabilidad se configura “siempre y cuando: i) ocurra un daño antijurídico o lesión, ii) éste sea imputable a la acción u omisión de un ente público”. Corte Constitucional, sentencias C-619 de 2002; C-918 de 2002

¹¹ Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Sentencia de 4 de diciembre de 2006. C.P. Mauricio Fajardo. Exp. 13168

¹² Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Sentencia de 2 de marzo de 2000. C.P. Mará Elena Giraldo Gómez. Exp. 11945, entre otras. Cfr. Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Aclaración de voto de Enrique Gil Botero de 30 de julio de 2008. Exp. 15726.

¹³ Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Sentencias de 11 de noviembre de 1999. C.P. Alier Eduardo Hernández Enríquez. Exp. 11499 y del 27 de enero de 2000. C.P. Alier Eduardo Hernández Enríquez. Exp. 10867, entre otras. Cfr. Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Aclaración de voto de Enrique Gil Botero de 30 de julio de 2008. Exp. 15726.

¹⁴ BARROS BOURIE ENRIQUE, Tratado de responsabilidad extracontractual, pagina 220 -221, Editorial Jurídica de Chile, Santiago De Chile, edición 2009.

trata del primer elemento que debe dilucidarse para establecer la responsabilidad extracontractual del Estado. En el evento de encontrarse acreditada la alegada afectación de los intereses de la parte demandante, se entrará a estudiar la posibilidad de imputarla a la demandada.

Como se dijo, el primer elemento que se debe observar en el análisis de la responsabilidad Estatal es la existencia del daño, el cual, además, debe ser antijurídico, dado que constituye un elemento necesario de la responsabilidad, toda vez que, como lo ha reiterado la jurisprudencia de la Subsección A, de la Sección Tercera del Consejo de Estado según providencia del 5 de febrero de 2021 con ponencia de la Honorable Consejera doctora MARTA NUBIA VELÁSQUEZ RICO, que “sin daño no hay responsabilidad” y solo ante su acreditación hay lugar a explorar la posibilidad de su imputación al Estado. En este sentido, la Sala ha discurrido así:

“porque a términos del art. 90 de la Constitución Política vigente, es más adecuado que el juez aborde, en primer lugar, el examen del daño antijurídico, para, en un momento posterior explorar la imputación del mismo al Estado o a una persona de derecho público.

La objetivación del daño indemnizable que surge de este precepto constitucional, como lo ha repetido en diversas oportunidades la Sala, sugiere que, en lógica estricta, el juez se ocupe inicialmente de establecer la existencia del daño indemnizable que hoy es objetivamente comprobable y cuya inexistencia determina el fracaso ineluctable de la pretensión⁹³.

En época más reciente, sobre el mismo aspecto se señaló:

Como lo ha señalado la Sala en ocasiones anteriores, el primer aspecto a estudiar en los procesos de reparación directa, es la existencia del daño, puesto que si no es posible establecer la ocurrencia del mismo, se torna inútil cualquier otro juzgamiento que pueda hacerse en estos procesos.

En efecto, en sentencias proferidas (...) se ha señalado tal circunstancia precisándose (...) que ‘es indispensable, en primer término determinar la existencia del daño y, una vez establecida la realidad del mismo, deducir sobre su naturaleza, esto es, si el mismo puede, o no calificarse como antijurídico, puesto que un juicio de carácter negativo sobre tal aspecto, libera de toda responsabilidad al Estado...’ y, por tanto, releva al juzgador de realizar la valoración del otro elemento de la responsabilidad estatal, esto es, la imputación del daño al Estado, bajo cualquiera de los distintos títulos que para el efecto se han elaborado⁹⁴.

El daño antijurídico, a efectos de que sea indemnizable, requiere estar cabalmente estructurado; por tal motivo, esta Sección del Consejo de Estado ha establecido que resulta imprescindible acreditar los siguientes aspectos relacionados con la lesión o detrimento cuya reparación se reclama:

- i) Que el daño es antijurídico, es decir, que la persona no tiene el deber jurídico de soportarlo, “Con ello, entonces, se excluyen las decisiones que se mueven en la esfera de lo cuestionable o las sentencias que contienen interpretaciones válidas de los hechos o derechos”⁹⁶.
- ii) Que se lesiona un derecho, bien o interés protegido por el ordenamiento legal.
- iii) Que el daño es cierto, es decir, que se puede apreciar material y jurídicamente y, por ende, no se limita a una mera conjetura”¹⁵

¹⁵ 13 CONSEJO DE ESTADO SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO SECCIÓN TERCERA SUBSECCIÓN Consejera ponente: MARTA NUBIA VELÁSQUEZ RICO Bogotá D.C., cinco (5) de febrero de dos mil veintiuno (2021) Radicación número: 47001-23-31-000-2011-00400-01(61800 Actor: JORGE ENRIQUE BRICEÑO SUÁREZ Y OTROS Demandado: NACIÓN – FISCALÍA GENERAL DE LA NACIÓN Y OTROS.

De los hechos y las pretensiones, conforme a los antecedentes transcritos, se advierte que la parte demandante afirma haber sufrido un daño derivado de la matrícula irregular del vehículo con placas UYY540 a través de un proceso anormal realizado por parte de la SECRETARIA DISTRITAL DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL.

El despacho, dentro de su competencia funcional derivada del deber de interpretar la demanda, las pretensiones y los medios de prueba que fueron debidamente allegados al proceso, advierte que se encuentra acreditado mediante la comunicación QUILLA-19-246543 de 21 de octubre de 2019, que hubo un error al momento de efectuar el registro inicial del vehículo de carga de placas UYY540 de propiedad de la sociedad hoy demandante, pues no se contó con el certificado de cumplimiento de requisitos o de cumplimiento de caución para el registro inicial, documentos que para la época eran emitidos por el Ministerio de Transporte Nacional.

Teniendo en cuenta que se acreditó el error en el registro inicial de vehículo de carga, y en razón a que el daño solo es indemnizable cuando reúna las condiciones de ser personal, directo y cierto, en el presente caso, resulta necesario precisar si se configuraron dichos supuestos para efectos de tenerlo como probado y así continuar con el análisis de la imputación de la responsabilidad a la demandada legitimada en la causa por pasiva.

El despacho advierte que la queja de la parte actora radica en el **error** cometido por la SECRETARIA DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL DEL DISTRITO DE BARRANQUILLA en el registro inicial de su vehículo automotor de carga sin contar con el certificado de cumplimiento de requisitos que debía emitir el Ministerio de Transporte, lo cual no le ha permitido radicar, manifiestos de carga en el RNCD del Ministerio de Transporte, por lo tanto, no puede ejercer operaciones legales de transporte de carga, debido a que las empresas de transporte o generadoras de carga que lo hagan son susceptibles de ser sancionadas por la Superintendencia de Puertos y Transportes de acuerdo al decreto 1079 de 2015.

Si bien jurídicamente se puede apreciar que el vehículo automotor de carga UYY450 cuenta con una irregularidad en su registro inicial y que las empresas de transporte o carga no podrán contratarlo para operaciones de acuerdo artículo 2.2.1.7.7.1.13 del decreto 1079 de 2015¹⁶. También se hace necesario indicar que uno de aspectos para que el daño sea indemnizable, es que sea cierto, es decir, que se puede apreciarse jurídica y **materialmente**.

En el caso bajo estudio, no existe duda, que **jurídicamente se acreditó el error en el registro inicial de automotor de carga**, sin embargo, al revisar los elementos probatorios allegados al expediente, no se encontró alguno que acredite que el automotor de carga UYY450 a pesar del contar con matrícula de tránsito desde el mes de octubre de 2007, **materialmente no hubiese realizado las labores para la cual fue adquirido, es decir, el transporte de carga.**

En este punto debe indicarse que en los hechos de la demanda no se manifestó de ninguna imposibilidad o restricción de prestar el servicio de carga mediante el

¹⁶ decreto 1079 de 2015 "Artículo 2.2.1.7.7.1.13. Adicionado por el Decreto 153 de 2017 artículo 1. 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)."

vehículo automotor UYY450 hasta antes de conocer la irregularidad en su registro, esto es, hasta el 21 de octubre de 2019, fecha en que la SECRETARIA DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL, informoó, de la falta del requisito.

No existe elemento de prueba arrimado con la demanda que acredite materialmente cual fue la consecuencia cuantitativamente de la presunta falta de operación del vehículo automotor mencionado, es decir, la prueba que demuestre cuando se dejó de percibir el propietario del rodante con ocasión del registro irregular realizado por la Secretaria de Transporte, a efectos de que sea indemnizable de acuerdo con el argumento de autoridad del Consejo de Estado recitado.

Por otro lado, también resulta pertinente resaltar, como lo indica la misma sociedad actora en toda su demanda, que al momento de realizar la solicitud de registro inicial de vehículo de carga ante el Secretaria de Transito Distrital, *contaba con un cupo de reposición legalmente obtenido con la chatarrización del vehículo automotor de carga equivalente de placas TQA240; por lo cual, este Despacho, no entiende las razones por las cuales no ha realizado nuevamente el registro en debida forma acogiendo al decreto 153 de 2017 y la resolución 332 de 2017 aportando el cupo de camión chatarrizado de placas TQA240, ya que este es el requisito para el registro en debida forma.*

Las pruebas que militan en el proceso no dan cuenta de la pérdida del cupo por reposición resultante de la chatarrización del vehículo de placas TQA240. Como tampoco, se indican razones a este Despacho, del porqué, el mencionado cupo no puede ser utilizado para la normalización del registro del vehículo automotor UYY450, pues como lo indica el mismo actor en el acápite de la demanda denominado “SOBRE EL SANEAMIENTO DE LA MATRICULA IREGULAR DEL UYY540”, para sanear su situación jurídica la sociedad actora, **se debe acoger al decreto 153 de 2017 y la resolución 332 de 2017 y “...conseguir un nuevo CUPO de tractocamión chatarrizado”.**

En al anterior orden de ideas, se aprecia que la certificación de 18 de abril de 2015 suscrita por el Director territorial del Ministerio de Transporte da cuenta de la cancelación del registro nacional de carga del vehículo tractocamión con placas TQA-240, cancelación que se hizo con fines de reposición, como puede apreciarse a folio 27 del expediente digital.

Así mismo, que el Inspector de Tránsito y Transporte del Municipio de, El Carmen de Bolívar, Mediante resolución No. 359 del 15 de abril de 2005 resolvió la cancelación de la matricula al vehículo con placas TQA-240. (folio 28) y además, que el mismo se encontraba a paz y salvo con los impuestos del año 2006 como lo muestra el documento obrante a folio 29 de la demanda digitalizada.

Pruebas que conducen a inferir que el cupo dejado por vehículo con placas TQA-240, es el resultado de los procedimientos establecidos en la ley y puede ser utilizado para la reposición y normalización del vehículo de placas UYY450, como era su propósito inicial en el año 2007.

Así las cosas, no tiene asidero jurídico solicitar a la entidad demandada acarrear con los costos de un cupo, como se pretende, cuando procesalmente no se demostró que el cupo por reposición utilizado inicialmente en el año 2007, no es válido para realizar el trámite establecido por decreto 153 de 2017 y la resolución 332 de 2017 para la normalización del registro del vehículo de transporte de carga.

Ahora conviene destacar la queja del actor, al manifestar, que el debido proceso que soporta la actuación administrativa de para la inscripción de un vehículo automotor como el del caso que nos convoca, el Consejo de Estado, mediante providencia del 30 de julio de 2018¹⁷, Sección Tercera, en medio del trámite de la apelación de un control de reparación directa y frente a las normas del Decreto 2868 de 2006 y la Resolución No. 1150 DE 2005, y que para el actor, eran las que debía aplicar la autoridad demandada de la que se reprocha su omisión, de aplicar esas normas vigentes, señaló:

“El “cupo” se ha entendido como la habilitación otorgada a un vehículo para prestar el servicio público de transporte, a su licencia de tránsito, la cual, según el artículo 2 de la Ley 769 de 2002, es “el documento público que identifica un vehículo automotor, acredita su propiedad e identifica a su propietario y autoriza a dicho vehículo para circular por las vías públicas y por las privadas abiertas al público”.

En relación con el trámite de reposición de “cupos”, la Corte Constitucional¹⁸ ha señalado:

“El ordenamiento jurídico colombiano regula específicamente el otorgamiento de licencias de tránsito con la calificación especial de ser vehículos de servicio público. Así, a determinados medios de transporte se les expide una licencia de tránsito, teniendo en cuenta que su funcionamiento es para prestar servicios de transporte público. Esta característica especial permite que las autoridades puedan verificar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad que debe respetarse en cualquier vehículo que preste el servicio público de transporte (...).

“Una vez se otorga la licencia de tránsito con la característica especial de ser un vehículo de servicio público, este entra a circular dentro de determinada área como parte del sistema de transporte público. Por tanto, cuando alguno de estos automóviles se destruye totalmente, se hurta, se desaparece o se exporta, la autoridad de tránsito correspondiente expide un acto administrativo mediante el cual ordena la reposición de dicha licencia de tránsito asignada a servicio público pero para otro vehículo. Es decir, el ‘cupo’ como vehículo de servicio público se mantiene y se realiza el trámite para asignar dicho ‘cupo’ a un nuevo vehículo, pues el inicial ha dejado de existir.

“El trámite de reposición lo debe adelantar el titular de la licencia, quien le informa a la autoridad cuál es el nuevo vehículo al que se asignará la licencia con calidad de transporte público (“.

Establecido el contexto en el que ocurrieron los hechos que dieron lugar a la controversia, se procederá a determinar el alcance del litigio, para efectos de establecer la fecha en la que ocurrió el hecho causante del daño y a partir de ella computar el término de caducidad de la pretensión de reparación directa.

Pues bien, la licencia de tránsito solicitada por el demandante, por sus características y objetivos, corresponde a lo que la jurisprudencia y la doctrina han denominado un acto administrativo complejo.

¹⁷ SECCIÓN TERCERA SUBSECCIÓN A Consejero ponente: MARTA NUBIA VELÁSQUEZ RICO Bogotá D.C., treinta (30) de julio de dos mil dieciocho (2018). Radicación número: 25000-23-36-000-2015-02034-01(59640) Actor: HÉCTOR URIEL BARRAGÁN RAMÍREZ Demandado: NACIÓN - MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OTROS Referencia: MEDIO DE CONTROL DE REPARACIÓN DIRECTA (AUTO - LEY 1437 DE 2011)

¹⁸ Corte Constitucional, Sala Tercera de Revisión, sentencia T-510 del 6 de julio de 2012, M.P. Adriana María Guillén Arango.

4.1.3. Naturaleza de los actos administrativos proferidos en el caso concreto

La expedición de la licencia de tránsito solicitada por el demandante implicó una actuación administrativa en la cual participaron dos entidades y dos particulares que ejercen función administrativa –Ministerio de Transporte, Secretaría de Transporte y Movilidad de Cundinamarca, el administrador del RUNT y la Unión Temporal SIETT Cundinamarca –, cada uno de las cuales definió los aspectos que tenían a su cargo, mediante actuaciones que presentaban unidad de contenido y de fin y, que en todo caso, integrarían la decisión final, la cual ostenta la condición de acto administrativo complejo.

Las actuaciones desplegadas por cada una de las autoridades eran de trámite, en la medida en la que no tenían la suficiencia de reconocer o extinguir el derecho pretendido, sino que su objetivo era impulsar la actuación, la cual culminaría con la “reposición del cupo” o, lo que es lo mismo, con la expedición de la licencia de tránsito pertinente.

El acto administrativo complejo ha sido definido por la Corporación en los siguientes términos:

“Dentro de la clasificación de los actos administrativos se encuentra el denominado ‘acto complejo’. La característica principal de este consiste en que requiere para su formación la concurrencia de dos o más voluntades de entidades o autoridades distintas y que tienen un fin idéntico¹⁹. Dista del acto simple precisamente porque este se configura con la declaración de voluntad administrativa emanada de un solo órgano²⁰.

“La doctrina lo ha definido como aquel en que²¹ ‘la declaración de voluntad administrativa se forma mediante la intervención conjunta o sucesiva de dos o más órganos, cuyas respectivas manifestaciones de voluntad pasan a integrar aquella’

“Además, se ha indicado que este surge por mandato de la ley o por la necesidad de la administración y que las voluntades concurrentes constituyen un acto único, sin que puedan existir por separado los actos que lo puedan integrar, lo que implica que la presencia de una irregularidad de forma en alguna de estas puede viciar el acto en su totalidad²².

“Así las cosas, la formación del acto complejo depende de la concurrencia de las voluntades de distintas autoridades y su declaración, supuesto que de no darse implicaría que el acto es inválido por vicios en su formación”.

En relación con el carácter de acto administrativo complejo de las decisiones a través de las cuales se otorgan habilitaciones para ejercer una actividad, la Corte Constitucional ha señalado:

“La expedición de una licencia (...) implica el desarrollo de un procedimiento administrativo, que por sus características y objetivos conduce a lo que la jurisprudencia y la doctrina han denominado un acto administrativo complejo. La expedición de una licencia, implica el previo desarrollo de un proceso en el cual participan diferentes órganos de la administración (...), cada uno de los cuales, en el ámbito de sus propias competencias y de acuerdo con la función especializada que tiene a su cargo, define aspectos que serán fundamentales (...). Dichas actuaciones

¹⁹ Cita del original: “Consejo de Estado. Sección Segunda Subsección B. Radicado 9485. Sentencia de 31 de julio de 1996. Consejero Ponente Javier Díaz Bueno.

²⁰ Tratado de Derecho Administrativo. Tomo I. Sayagues Laso Enrique. Cuarta edición, Montevideo Uruguay, 1974. Páginas 393 y 394”.

²¹ Cita del original: “Ibídem”.

²² Cita del original: “Causales de Anulación de los Actos Administrativos. Largacha Martínez Miguel y Posse Velásquez Daniel. Página 109. Primera edición, editorial Doctrina y Ley, Bogotá 1988”.

presentan unidad de contenido y de fin, al provenir de diferentes órganos especializados, cada una de ellas conduce a decisiones que se integrarán a la decisión principal, no obstante, se reitera, consideradas individualmente constituyen una mera expectativa. En síntesis el proceso referido constituye un acto administrativo complejo”²³.

En el presente asunto, las demandadas en el trámite de la actuación administrativa invocaron las disposiciones normativas contenidas en el Decreto 2868 de 2006²⁴ y la Resolución 1150 de 2005²⁵, proferida por el Ministerio de Transporte²⁶.

Las normas citadas establecían el trámite para el ingreso por reposición de vehículos al servicio público de transporte terrestre automotor de carga, en los eventos en los que, entre otros, se hurtara un automotor previamente matriculado.

La actuación iniciaba con la solicitud de cancelación de la licencia de tránsito del vehículo hurtado ante la autoridad de tránsito que hubiese efectuado el registro inicial del vehículo, la cual debía decidir si la autorizaba o no²⁷.

Agotado lo anterior, el propietario debía solicitarle al Ministerio de Transporte, a través de la Dirección Territorial competente, la exclusión del automotor del Registro Nacional de Carga y, autorizada dicha diligencia, el expediente debía remitírsele al Despacho del Ministro, para que expidiera la “Certificación de Cumplimiento de Requisitos para Registro Inicial”²⁸.

Una vez, se otorgara la referida certificación, el Ministerio de Transporte debía remitirla al organismo de tránsito en el que el usuario haría efectivo el registro inicial del vehículo nuevo²⁹.

En este punto, conviene aclarar que el registro inicial de un automotor, según lo señalado en los artículos 2 y 37 del Código Nacional de Tránsito³⁰, corresponde al procedimiento mediante el cual este es matriculado ante un organismo de tránsito.

La referida actuación culmina con la expedición de la licencia de tránsito, entendida como el acto administrativo³¹ que habilita a un vehículo para

²³ Corte Constitucional, sentencia T-545 de 1995, M.P. Fabio Morón Díaz.

²⁴ “Por el cual se regula el ingreso de vehículos al servicio público de transporte terrestre automotor de carga”.

²⁵ Por medio de la cual se establecieron “las condiciones y procedimientos para el Registro Inicial de Vehículos al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga por Reposición y lo correspondiente a la desintegración física total de los vehículos de esa modalidad”.

²⁶ En relación con la aplicación de dicha resolución, el artículo 4 del Decreto 2868 de 2006, señalaba: “Artículo 4°. Condiciones y procedimiento. Las condiciones y procedimientos para el Registro Inicial de Vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga por Reposición y lo correspondiente a la desintegración física total de los vehículos de esta modalidad se harán de conformidad a las Resoluciones números [1150](#), [1800](#) de 2005 y [3000](#) de 2006 o las normas que las modifiquen o sustituyan”.

²⁷ Artículo 4 de la Resolución 1150 de 2005.

²⁸ Artículo 5 *ejusdem*.

²⁹ Artículo 6 íb.

³⁰ “Artículo 2o. Definiciones. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

“(…)”.

“Matrícula: Procedimiento destinado a registro inicial de un vehículo automotor ante un organismo de tránsito en ella se consignan las características, tanto internas como externas del vehículo, así como los datos e identificación del propietario (…).”.

“(…)”.

“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 (…).”.

³¹ La licencia de tránsito, en efecto, contiene una manifestación de la voluntad de la Administración, tendiente a autorizar la circulación del vehículo destinatario, es decir, crea un derecho para el propietario del automotor. En relación con el reconocimiento de condición de acto administrativo de esta licencia, esta Subsección se pronunció en sentencia del 24 de junio de 2015, expediente 30178, M.P. Hernán Andrade Rincón.

circular por las vías públicas y, además, permite su identificación, así como la de su propietario. Para lo pertinente, se deben allegar una serie de documentos, cuya ausencia conduce a la denegatoria de la licencia, estos son:

“Artículo 35. Expedición. La licencia de tránsito será expedida por cualquier organismo de tránsito o por quien él designe, previa entrega de los siguientes documentos:

“Factura de compra si el vehículo es de fabricación nacional.

“Factura de compra en el país de origen y licencia de importación.

“Recibo de pago de impuestos.

“Certificado de inscripción ante el RUNT”³².

En suma, de conformidad con la normativa vigente para la época de los hechos, el otorgamiento de la licencia de tránsito para un vehículo de carga implicaba un procedimiento administrativo compuesto de varias actuaciones, las cuales culminaban con un acto administrativo complejo.

De este modo, si bien, no se cuestiona la legalidad del acto administrativo de inscripción sino el daño causado, no se puede descartar que el actor reclama un daño por una falla en el servicio que ahora conoce, en la que se impone advertir, que el acto no ha sido desaparecido del ordenamiento jurídico, que la matrícula, sigue produciendo efectos jurídicos dada su firmeza, como viene señalado por la decisión en precedencia.

Así las cosas, de todos los medios probatorios obrantes en el proceso resultan insuficientes para contrastar el daño alegado; lo que quiere decir, que la parte actora, no asumió la carga de demostrar los hechos que alegó como fundamento de su pretensión de reparación..

Por consiguiente, más allá que pudieran existir una falla en la prestación del servicio al momento del registro inicial del vehículo automotor de la actora, lo cierto es que, ante la ausencia de demostración de un daño antijurídico, el análisis de cualquier falla en el servicio se torna inane, como lo advirtió en Consejo de Estado en la Sentencia No. 15001-23-31-000-2012-00174-01, Sala Contenciosa Administrativa - SECCIÓN TERCERA, de 20 de febrero de 2020.

En ausencia del daño antijurídico, resulta improcedente el estudio de la imputación. En cuanto a las excepciones propuestas por la demandada en esta Litis, se declararán como no probadas por no haberse acreditado los supuestos facticos en las que se fundamentaron sus hipótesis.

7. DECISION DE EXCEPCIONES

Finalmente, el despacho no declarara probada excepción alguna de fondo, toda vez que no fueron probadas siendo carga de la prueba su responsabilidad, en virtud del principio de la autorresponsabilidad de la prueba.

8. CONCLUSIÓN

Del análisis de las pruebas aportadas al proceso, de manera individual y en conjunto, no se logra advertir la existencia del primer elemento de la responsabilidad patrimonial extracontractual del estado. Por lo tanto, al no existir el daño antijurídico, fuerza al despacho a negar las pretensiones de la demanda, por lo que se declaran igualmente no probadas las excepciones propuestas por la demandada.

³² Artículo 35 del Código Nacional de Tránsito.

9. COSTAS.

No se impondrán costas en esta instancia, teniendo en cuenta que, si bien el código general del proceso impone una causación objetiva a juicio de algún sector de la jurisprudencia, también es cierto que la misma sección tercera del consejo de estado viene adoptando el criterio de la causación y no siendo probadas, no se concederán.

10. DECISION.

En mérito de lo expuesto, el Juzgado Primero Administrativo Oral de Barranquilla, administrando justicia en nombre de la Republica, y por autoridad de la ley.

11. RESUELVE:

PRIMERO: DECLARAR no probadas las excepciones de las partes demandadas.

SEGUNDO: NEGAR las pretensiones de la demanda por las razones expuestas en la parte motiva de la sentencia.

TERCERO: Sin costas.

CUARTO: ARCHIVASE el expediente, en caso de no ser apelada la decisión.

QUINTO: REGISTRESE por secretaria, la respectiva anotación en el sistema TYBA y en la carpeta OneDrive del Despacho.

NOTIFIQUESE Y CUMPLASE



GUILLERMO ALONSO AREVALO GAITAN

JUEZ

Se deja constancia que la herramienta firma electrónica, en el día de hoy, al momento de la firma del presente documento, NO FUNCIONÓ.