



JUZGADO CUARTO ADMINISTRATIVO ORAL DEL CIRCUITO DE IBAGUÉ

Ibagué, dieciséis (16) de diciembre de dos mil veintiuno (2021)

RADICADO N°: 73001-33-33-004-**2018-00339-00**
MEDIO DE CONTROL: NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO DEL DERECHO
DEMANDANTE: COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DEL
TOLIMA “COOTRANSTOL LTDA”.
DEMANDADO: SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y
TRANSPORTE

SENTENCIA

Procede el Despacho a dictar sentencia dentro del presente medio de control de NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO DEL DERECHO promovido por la Cooperativa de Transportadores del Tolima “COOTRANSTOL LTDA” en contra de la Superintendencia de Puertos y Transporte, radicado con el N°. **73-001-33-33-004-2018-00339-00**.

1. Pretensiones

La Cooperativa de Transportadores del Tolima COOTRANSTOL LTDA, en ejercicio del medio de control previsto en el artículo 138 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, formuló las siguientes pretensiones:

PRIMERA. - Que se declare la nulidad parcial de la resolución No. 22657 del 6 de noviembre de 2015, así como también, de los actos administrativos que resolvieron los recursos de reposición y apelación incoados en contra de aquella, contenidos en las resoluciones No. 58372 del 25 de octubre y No. 64259 del 25 de noviembre de 2016, respectivamente, en cuanto declararon a la entidad demandante, responsable de transgredir lo dispuesto en el parágrafo 3° del artículo 93 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 204 del Decreto 019 de 2012.



SEGUNDA. - Que se declare la nulidad parcial de la resolución No. 22657 del 6 de noviembre de 2015, así como también, de los actos administrativos que resolvieron los recursos de reposición y apelación incoados en contra de aquella, contenidos en las resoluciones No. 58372 del 25 de octubre y No. 64259 del 25 de noviembre de 2016, respectivamente, en cuanto declararon a la entidad demandante, responsable de transgredir lo dispuesto en los artículos 6° y 7° de la Ley 105 de 1993, modificado por el artículo 2° de la Ley 276 de 1996.

TERCERA. - Que se declare la nulidad de la resolución No. 22657 del 6 de noviembre de 2015, así como también, de los actos administrativos que resolvieron los recursos de reposición y apelación incoados en contra de aquella, contenidos en las resoluciones No. 58372 del 25 de octubre y No. 64259 del 25 de noviembre de 2016, respectivamente, en cuanto condenaron a la entidad demandante a pagar multa equivalente a 130 S.M.L.M.V., para el año 2013.

CUARTA. - Que como consecuencia de las anteriores declaraciones y a título de restablecimiento del derecho, se exonere a la Cooperativa demandante del pago de la multa impuesta correspondiente a los 130 SMLMV y, que en el evento en que sea obligada coactivamente a pagar durante el curso del proceso, la multa de \$ 76.635.000, se ordene el reembolso de lo pagado con intereses.

QUINTA. - Que se condene al pago de las costas y agencias en derecho a la parte demandada.

2. Fundamentos Fácticos.

Fundamenta la parte demandante sus pretensiones en los siguientes supuestos fácticos:

1.- Que la Cooperativa de Transportadores del Tolima LTDA se encuentra habilitada por el Ministerio de Transportes para prestar el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera y mixto.

2.- Que la delegada de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor, el 12 de noviembre de 2013, comisionó a un grupo de profesionales para inspeccionar durante los días 26 a 28 de noviembre de ese mismo año, a la demandante, a fin de verificar el cumplimiento de los requisitos que dieron origen a las habilitaciones otorgadas.



- 3.- Que la comisión aludida en el párrafo anterior, rindió informe el 11 de diciembre de 2013, señalando el hallazgo de presuntas irregularidades, del cual, se dio traslado a la parte demandante, para que en un plazo de 3 meses enervara las deficiencias presentadas en el informe.
- 4.- Que la empresa demandante los días 17 de enero y 17 de marzo de 2014 respectivamente, presentó respuesta frente al informe mencionado en el numeral anterior.
- 5.- Que a través de la resolución No. 004856 del 31 de marzo de 2015, la Superintendencia de Transporte abrió investigación en contra de la parte demandante, formulando los siguientes cargos en su contra:
- Cargo Primero: Transgredir presuntamente el parágrafo 3° del artículo 93 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 204 del Decreto 019 de 2012, bajo el entendido de que no envió el programa de control y seguimiento a las infracciones de tránsito de los conductores a su servicio, ante la Superintendencia de Puertos y Transporte.
 - Cargo Segundo: Transgredir presuntamente lo previsto en los artículos 6° y 7° de la Ley 105 de 1993, modificada por el artículo 2° de la Ley 276 de 1996, con fundamento en que no recaudó los dineros correspondientes al Fondo de reposición de los vehículos atinentes a la modalidad de transporte mixto con radio de acción nacional para el cual se encuentra habilitada.
- 6.- Que en la misma decisión que dio apertura a la investigación administrativa, se indicó que las reseñadas infracciones, a su vez, podían acarrear como consecuencia la probable incursión en otras conductas igualmente sancionables.
- 7.- Que notificada la parte demandante por aviso del 17 de abril de 2015, rindió los descargos pertinentes.
- 8.- Que mediante resolución No. 22657 del 6 de noviembre de 2015, se declaró responsable a la Sociedad demandante, condenándola al pago de multa equivalente a 130 SMLMV para el año 2013 y cancelándole la habilitación para prestar el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, especial y mixto.



- 9.- Que en contra de la decisión sancionatoria, la parte demandante interpuso los recursos de reposición y en subsidio apelación.
- 10.- Que mediante la resolución No. 58372 del 25 de octubre de 2016, se resolvió el recurso de reposición, confirmando la decisión atacada.
- 11.- Que mediante resolución No. 64259 del 25 de noviembre de 2016, se desató el recurso de apelación, confirmando en su integridad la resolución recurrida, habiendo sido aquella notificada el 14 de diciembre de 2016.
- 12.- Que por intermedio de la resolución No. 000097 del 4 de enero de 2017, se revocaron parcialmente las resoluciones No. 22657 del 6 de noviembre de 2015 y 64259 del 25 de noviembre de 2016, respectivamente, en el sentido de modificar la sanción de cancelación de la habilitación para prestar el servicio público de transporte terrestre para pasajeros, por multa equivalente a 20 SMLMV.

3. Contestación de la Demanda.

El apoderado de la Superintendencia de Puertos y Transporte, manifestó que en su mayoría, los hechos de la demanda eran ciertos, y se opuso a las pretensiones de la misma, bajo el argumento de que su actuación dentro del proceso sancionatorio seguido en contra de la Sociedad demandante, se ajustó a la normatividad vigente en la materia, luego de que se encontrara que esta última incumplió las obligaciones contenidas en el parágrafo 3° del artículo 93 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 204 del Decreto 019 de 2012, así como también, en los artículos 6° y 7° de la Ley 105 de 1993, modificada por el artículo 2° de la Ley 276 de 1996.

Como medios exceptivos propuso los que denominó: a) Inexistencia de las causales de nulidad establecidas en el inciso 2° del artículo 137 del CPACA; b) Falta de causa para demandar y c) Cumplimiento de un deber legal.

4. Actuación Procesal

Presentado el proceso ante la Oficina Judicial el día 16 de octubre de 2018, correspondió por reparto a este Despacho el cual, a través de auto del 26 de noviembre de 2018, dispuso su admisión.



Notificadas las partes, el Ministerio Público y la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado, dentro del término de traslado de la demanda, la parte demandada contestó la demanda.

A través de auto del 24 de agosto de 2020, el Despacho se pronunció sobre las excepciones impetradas por la parte demandada.

Posteriormente y teniendo en cuenta que al interior de la presente actuación procesal, se configura la primera causal para emitir sentencia anticipada, al amparo del artículo 13 del Decreto 806 de 2020, este Despacho, a través de auto del 3 de noviembre de 2020, incorporó las pruebas, luego de lo cual, a través de providencia del 19 del mismo mes y año, se ordenó a las partes presentar por escrito dentro de los diez (10) días siguientes los correspondientes alegatos de conclusión, habiendo hecho uso de este derecho exclusivamente la parte demandada, la cual solicitó que las pretensiones de la demanda fueran despachadas desfavorablemente, toda vez que la parte demandante no aportó pruebas suficientes para desvirtuar la presunción de legalidad de los actos acusados.

A renglón seguido, sostuvo que en este caso no operó la caducidad de la facultad sancionatoria, toda vez que en este asunto no tiene lugar la aplicación del artículo 161 de la Ley 769 de 2002, sino el artículo 52 del CPACA.

Finalmente, adujo que la conducta reprochada y sancionada, consistente en no recaudar los dineros del fondo de reposición, es una manifiesta violación a las normas de transporte y no de tránsito, que generaba la imposición de la sanción respectiva, conforme lo dispone el artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

CONSIDERACIONES

1. COMPETENCIA.

Éste Juzgado es competente para conocer y fallar el presente medio de control, por su naturaleza, por el órgano que profirió los actos administrativos que se demandan, por el factor territorial y por ser la cuantía inferior a 50 SMLMV (Artículos 104, 138, 155 numeral 3°, 156 numeral 2° y 157 del CPACA).



2. PROBLEMA JURÍDICO.

Teniendo en cuenta lo señalado en la demanda, así como en su contestación, corresponde al Despacho establecer, si los actos administrativos acusados adolecen de nulidad, o si por el contrario, la Sociedad demandante debe pagar la sanción pecuniaria impuesta, en la forma y términos contenidos en los mismos.

3. ACTOS ADMINISTRATIVOS DEMANDADOS

- La resolución No. 22657 del 6 de noviembre de 2015.
- La resolución No. 58372 del 25 de octubre y
- La resolución No. 64259 del 25 de noviembre de 2016.

4. TESIS PLANTEADAS

4.1. TESIS DE LA PARTE DEMANDANTE.

La parte demandante alega que los actos acusados adolecen de nulidad y por ello deben declararse prosperas las pretensiones de la demanda, principalmente, por dos razones:

La primera, porque respecto del primer cargo imputado en su contra, consistente en que la Sociedad demandante presuntamente transgredió lo señalado en el parágrafo 3° del artículo 93 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 204 del Decreto 019 de 2002, aduce que se configuró la caducidad de la facultad sancionatoria, puesto que dicha conducta se erige en una infracción a las normas de tránsito y en esa medida, conforme al artículo 161 de la Ley 769 de 2002, la acción o contravención de las normas de tránsito, caduca a los 6 meses contados a partir de la ocurrencia de los hechos que dieron origen a ella.

La segunda, porque la acción atribuida a la Sociedad demandante, consistente en no recaudar los dineros correspondientes al Fondo de Reposición de los vehículos atinentes a la modalidad de transporte mixto no es una conducta típica que se encuadre en los artículos 6 y 7 de la Ley 105 de 1993, lo cual, a su juicio, transgrede los principios de legalidad y tipicidad de las sanciones.



4.2. TESIS DE LA PARTE DEMANDADA

La parte demandada sostiene que los actos administrativos que se demandan, se encuentran ajustados a derecho y fueron expedidos en virtud de las facultades que la Ley le otorga a la Superintendencia de Puertos y Transporte, para llevar a cabo la inspección, vigilancia y control de las sociedades que prestan el servicio de transporte automotor terrestre.

4.3. TESIS DEL DESPACHO.

Las pretensiones de la demanda serán despachadas desfavorablemente, toda vez que no se logró desvirtuar la presunción de legalidad que cobija los actos administrativos acusados, expedidos dentro del marco del proceso sancionatorio seguido en contra de la Sociedad demandante.

5. FUNDAMENTOS DE LA TESIS DEL DESPACHO

Comoquiera que el asunto a resolver se contrae a establecer si los actos administrativos demandados adolecen de nulidad o si por el contrario, la Sociedad demandante debe atenerse a la sanción impuesta y pagar la sanción pecuniaria en la forma y términos contenidos en los mismos, a dicho análisis se circunscribirá el Despacho, para lo cual, serán estudiados los cargos de nulidad formulados respecto de tales actos.

PRIMER CARGO: CADUCIDAD DE LA FACULTAD SANCIONATORIA

Se formuló este cargo, con fundamento en que en el presente asunto, se configuró la caducidad de la facultad sancionatoria, toda vez que la transgresión endilgada a la Sociedad demandante respecto de lo señalado en el parágrafo 3° del artículo 93 de la Ley 769 de 2002, constituye una infracción a las normas de tránsito y en esa medida, conforme al artículo 161 de la Ley 769 de 2002, la acción o contravención de las mismas, caduca a los 6 meses contados a partir de la ocurrencia de los hechos que dieron origen a ella, lo que determina que al haberse proferido la resolución que falló la investigación el 6 de noviembre de 2015, ya había operado la caducidad, en tanto el presunto incumplimiento ocurrió entre marzo y noviembre de 2013.



El despacho debe señalar que el cargo no está llamado a prosperar, por cuanto se debe tener presente que la facultad sancionatoria otorgada a la Superintendencia al no haber sido contemplada en norma especial, debe regirse por el término general contemplado en el artículo 52 de la Ley 1437 de 2011.

Dispone al efecto el artículo en comento:

“ARTÍCULO 52. CADUCIDAD DE LA FACULTAD SANCIONATORIA. Salvo lo dispuesto en leyes especiales, la facultad que tienen las autoridades para imponer sanciones caduca a los tres (3) años de ocurrido el hecho, la conducta u omisión que pudiere ocasionarlas, término dentro del cual el acto administrativo que impone la sanción debe haber sido expedido y notificado. Dicho acto sancionatorio es diferente de los actos que resuelven los recursos, los cuales deberán ser decididos, so pena de pérdida de competencia, en un término de un (1) año contado a partir de su debida y oportuna interposición. Si los recursos no se deciden en el término fijado en esta disposición, se entenderán fallados a favor del recurrente, sin perjuicio de la responsabilidad patrimonial y disciplinaria que tal abstención genere para el funcionario encargado de resolver.

Cuando se trate de un hecho o conducta continuada, este término se contará desde el día siguiente a aquel en que cesó la infracción y/o la ejecución.

La sanción decretada por acto administrativo prescribirá al cabo de cinco (5) años contados a partir de la fecha de la ejecutoria”. (Negrillas y subrayas del despacho)

Frente a la caducidad de la facultad sancionatoria de la Superintendencia de Puertos y Transporte, el H. Consejo de Estado en sentencia del 24 de mayo de 2018 con ponencia del Dr. Carlos Enrique Moreno Rubio¹ precisó:

“La caducidad de la acción administrativa sancionatoria con que cuenta la administración para imponer sanciones debe ser entendida como la pérdida de una potestad por falta de actividad del titular de la misma dentro del término predeterminado por la ley que se configura cuando se dan los siguientes dos supuestos: i) el trascurso del tiempo, y ii) la no imposición de la sanción dentro del término preestablecido para el efecto.

¹ Expediente No. 25000-23-24-000-2004-00478-02



En tales condiciones, la caducidad está directamente relacionada con el margen temporal con que cuenta la administración para investigar, tramitar y sancionar o absolver al

administrado de las presuntas faltas que pudo haber cometido, de tal manera que no se puede pretender que el administrado espere indefinidamente a que le decidan su situación frente a la administración, pues, lo contrario se traduciría en una indefinición de la situación jurídica de aquel, en abierto desconocimiento del principio de seguridad jurídica y los derechos del administrado.

El término de caducidad de la facultad sancionatoria consagrado tanto en la norma general del artículo 38 del Decreto Ley 01 de 1984 como en las distintas normas de carácter especial tiene como propósito esencial garantizar la efectividad material del principio de seguridad y certeza en las actuaciones y decisiones de la administración, siendo este uno de los pilares propios del Estado Social de Derecho.

En esa perspectiva, por ser oportuno y pertinente para el caso concreto, la interpretación jurisprudencial que se debe dar del artículo 38 del C. C. A. se unificó en sentencia del 29 de septiembre de 2009 , en la que la Sala Plena de esta Corporación adoptó la tesis referente a que la facultad sancionatoria de la administración se ejerce en forma oportuna si dentro del término legal de tres años consagrado en el artículo 38 del C. C. A. se expide y notifica el acto que concluye la actuación administrativa, es decir, el acto principal o primigenio y no el que resuelve los recursos de la vía gubernativa. La posición jurisprudencial allí definida apunta a que el término de la caducidad de la potestad sancionatoria se prolonga hasta el momento en que se expide y notifica el acto administrativo principal porque en él se concreta la expresión de la voluntad de la administración.

De esta manera, los actos que resuelven los recursos interpuestos en vía gubernativa contra el acto sancionatorio principal no pueden ser considerados como los que imponen la sanción porque corresponden a una etapa posterior cuyo propósito no es emitir el pronunciamiento que aquel incluye, sino permitir a la administración que esa decisión sea revisada a instancias del administrado. La existencia de esta segunda etapa denominada "vía gubernativa" queda al arbitrio del administrado que es quien decide si ejercita o no los recursos que legalmente procedan contra el acto..."(Negrillas fuera de texto).

Entonces, ha de resaltarse que comoquiera que con el CPACA, el artículo 52 es el que consagra la caducidad de la facultad sancionatoria de la administración, a dicha



norma se le dará aplicación en el presente asunto, precisando desde ya, que la misma estipula el mismo término -3 años-, establecido en la norma anterior.

En ese contexto, se observa que la Superintendencia de Puertos y Transporte tuvo conocimiento de los hechos que dieron lugar a la imposición de la sanción de multa de que tratan los actos demandados, el 11 de diciembre de 2013, con ocasión del informe que se elaboró en atención a la visita de inspección adelantada a la Sociedad demandante, por parte de un grupo de profesionales comisionado por la Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor, por lo que la administración contaba a partir de ese momento con el término de tres años para investigar, expedir y notificar el acto administrativo sancionatorio.

En ese orden, comoquiera que a través de la resolución No. 22657 del 6 de noviembre de 2015, se declaró responsable a la Sociedad demandante, condenándola al pago de multa equivalente a 130 SMLMV y dicho acto se notificó el 30 de noviembre de ese mismo año, según se desprende de lo consignado en la resolución No. 58372 del 25 de octubre de 2016, es claro que la facultad sancionatoria de la Superintendencia de Puertos y Transporte fue ejercida dentro del plazo de tres años consagrado en la precitada norma, motivo por el cual no está llamado a prosperar el argumento esbozado por la parte demandante al respecto, toda vez que como quedó establecido, al amparo de la reciente jurisprudencia del máximo órgano de esta Jurisdicción, el término de caducidad aplicable a este tipo de asuntos, es el previsto en el CPACA.

No puede pretender el accionante que se de aplicación a la normativa consagrada en el artículo 161 de la Ley 769 de 2002 -texto original- por cuanto dicho precepto señala claramente que se encuentra referido a la **caducidad de la acción o contravención de normas de tránsito, así:**

“ARTÍCULO 161. La acción o contravención de las normas de tránsito caduca a los seis (6) meses, contados a partir de la ocurrencia de los hechos que dieron origen a ella y se interrumpe con la celebración efectiva de la audiencia. El no cumplimiento por parte del funcionario con este término será causal de mala conducta.”

El artículo además se encuentra inserto dentro del Título IV del Código denominado “Sanciones y Procedimiento”, dentro del cual además se destaca el Capítulo II, relativo a las sanciones por incumplimiento a las normas de tránsito, las cuales además, el legislador tuvo a bien enumerar taxativamente en el artículo 131, en



aplicación al principio de tipicidad en materia sancionatoria, determinando **que los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción.**

De esta manera surge meritorio que el término de caducidad a la que se refiere el artículo 161 de la Ley 769 de 2002 no puede ser el aplicado en relación con la sanción de que trata el artículo 93 parágrafo 3 del mismo estatuto.

SEGUNDO CARGO: El incumplimiento a la obligación de recaudar los dineros correspondientes al Fondo de Reposición de los vehículos atinentes a la modalidad de transporte mixto no es una conducta típica que se encuadre en los artículos 6 y 7 de la Ley 105 de 1993.

Respecto a la tipicidad en materia administrativa sancionatoria, es procedente que el despacho destaque lo que ha decantado la guardiana constitucional sobre el tema:

En sentencia C-699 de 2015 se cuestionó en lo que tiene que ver con los elementos estructurales de los tipos sancionatorios en materia administrativa, no sin antes dejar de referir que al igual que las normas en materia penal, *las disposiciones administrativas que establecen conductas sancionables, deben satisfacer el principio de legalidad y, en consecuencia, el principio de tipicidad que le es inmanente, esto es, que la norma administrativa sancionatoria debe prescribir la conducta objeto de sanción con la previsión de todos sus elementos estructurales.*

Así mismo, en Sentencia C-242 de 2010, por la cual se declaró exequible el inciso tercero del Artículo 175 de la Ley 734 de 2002, la Corporación sostuvo:

“En el ámbito del derecho administrativo sancionador el principio de legalidad se aplica de modo menos riguroso que en materia penal, por las particularidades propias de la normatividad sancionadora, por las consecuencias que se desprenden de su aplicación, de los fines que persiguen y de los efectos que producen sobre las personas. Desde esta perspectiva, el derecho administrativo sancionador suele contener normas con un grado más amplio de generalidad, lo que en sí mismo no implica un quebrantamiento del principio de legalidad si existe un marco de referencia que



permita precisar la determinación de la infracción y la sanción en un asunto particular. Así, el derecho administrativo sancionador es compatible con la Carta Política si las normas que lo integran –así sean generales y denoten cierto grado de imprecisión– no dejan abierto el campo para la arbitrariedad de la administración en la imposición de las sanciones o las penas. Bajo esta perspectiva, se cumple el principio de legalidad en el ámbito del derecho administrativo sancionador cuando se establecen: (i) “los elementos básicos de la conducta típica que será sancionada”; (ii) “las remisiones normativas precisas cuando haya previsto un tipo en blanco o los criterios por medio de los cuales se pueda determinar la claridad de la conducta”; (iii) “la sanción que será impuesta o, los criterios para determinarla con claridad.”

Sobre el alcance de este principio, la Corte Constitucional mediante Sentencia C-343 de 2006, se pronunció en los siguientes términos:

“Uno de los principios esenciales comprendidos en el artículo 29 de la Constitución Política es el principio de tipicidad, que se manifiesta en la “exigencia de descripción específica y precisa por la norma creadora de las infracciones y de las sanciones, de las conductas que pueden ser sancionadas y del contenido material de las sanciones que puede imponerse por la comisión de cada conducta, así como la correlación entre unas y otras.”

En consonancia con lo anterior decanta la Alta Corporación en la sentencia C-699 de 2015 que son elementos esenciales del tipo sancionatorio administrativo: (i) la descripción de la conducta o del comportamiento que da lugar a la aplicación de la sanción; (ii) la determinación de la sanción, incluyendo el término o la cuantía de la misma, (iii) la autoridad competente para aplicarla y (iv) el procedimiento que debe seguirse para su imposición.

En el caso concreto, sea lo primero citar el contenido de los artículos 6 y 7 de la Ley 105 de 1993, por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte y se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales entre otros:

“ARTÍCULO 6o. REPOSICIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DEL SERVICIO DE PASAJEROS Y/O MIXTO. <Inciso adicionado por el artículo 2o. de la Ley 276 de 1996. El texto adicionado es el siguiente:> Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de Pasajeros y/o Mixto. La vida útil máxima de los vehículos terrestres de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto será de veinte (20) años. **Se excluyen de esta reposición el parque automotor de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto (camperos, chivas) de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto del sector rural, siempre**



y cuando reúnan los requisitos técnicos de seguridad exigidos por las normas y con la certificación establecida por ellas.

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

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

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

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

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

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



ARTÍCULO 7o. PROGRAMA DE REPOSICIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR. <Ver Notas de Vigencia> Las empresas de carácter colectivo de pasajeros y/o mixto, y las organizaciones de carácter cooperativo y solidario de la industria del transporte. (sic) **Están obligadas a ofrecerle a los propietarios de vehículos, programas periódicos de reposición y a establecer y reglamentar fondos que garanticen la reposición gradual del parque automotor, establecida en el artículo anterior.**

PARÁGRAFO 1. El Ministerio de Transporte en asocio con las autoridades territoriales competentes, vigilará los programas de reposición.

PARÁGRAFO 2. La utilización de los recursos de reposición para fines no previstos en la presente Ley, será delito de abuso de confianza y de él será responsable el administrador de los recursos.

PARÁGRAFO 3. Igualmente, el proceso de reposición podrá desarrollarse por encargo fiduciario constituido por los transportadores o por las entidades públicas en forma individual o conjunta...”. (Negritas fuera de texto).

Del contenido de las anteriores normas, especialmente del artículo 7°, se colige que es obligación de las empresas de transporte de carácter colectivo de pasajeros y/o mixto, el ofrecerles a los propietarios de los vehículos, programas periódicos de reposición, así como también el establecer y reglamentar los Fondos que garanticen la reposición gradual del parque automotor. En este punto es importante relieves que el reproche efectuado por la Superintendencia demandada, tal y como se describe en el texto de la Resolución 22657 de 2015, tiene precisamente su epítome en el hecho de que al no existir tales programas ni fondos, el recaudo se ha hecho inexistente. Mírese al efecto que aunque en el escrito de descargos la sociedad alega que su parque automotor se encuentra integrado por chivas que cubren el sector rural, por lo que con ello presuntamente queda excluida del establecimiento de los fondos en cuestión en virtud de lo establecido en el inciso primero del artículo 6° atrás reseñado, lo cierto es que su habilitación corresponde a un *radio de acción nacional*, como se expresa en el texto de la resolución 0030 de 2009.

Ahora bien, el artículo 9° de la disposición en comento, dispone que entre las sanciones que puede acarrear el incumplimiento de las normas allí previstas reguladoras del transporte, incluida aquella cuyo incumplimiento se le endilgó a la Sociedad demandante, **se encuentra la multa, para cuya graduación, por expresa remisión del artículo, debe acudir a los artículos 46 y 48 de la Ley 336 de 1996.**



ARTÍCULO 9o. SUJETOS DE LAS SANCIONES. *Las autoridades que determinen las disposiciones legales impondrán **sanciones por violación a las normas reguladoras del transporte**, según las disposiciones especiales que rijan cada modo de transporte.*

Podrán ser sujetos de sanción:

- 1. Los operadores del servicio público de transporte y los de los servicios especiales.*
- 2. Las personas que conduzcan vehículos.*
- 3. Las personas que utilicen la infraestructura de transporte.*
- 4. Las personas que violen o faciliten la violación de las normas.*
- 5. Las personas propietarias de vehículos o equipos de transporte.*
- 6. Las empresas de servicio público.*

Las sanciones de que trata el presente artículo consistirán en:

- 1. Amonestación.*
- 2. Multas.**
- 3. Suspensión de matrículas, licencias, registros o permisos de operación.*
- 4. Cancelación de matrículas, licencias, registros o permisos de operación.*
- 5. Suspensión o cancelación de la licencia de funcionamiento de la empresa transportadora.*
- 6. Inmovilización o retención de vehículos”.*

Ciertamente, el párrafo del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 dispone que, para la aplicación de las multas a allí establecidas, se tendrán en cuenta los parámetros relacionados con cada modo de transporte, precisando frente al Transporte Terrestre que dicha sanción oscilará entre uno (1) y setecientos (700) salarios mínimos mensuales vigentes.

Mírese al efecto que conforme lo determina el artículo 1° de la Ley 336 de 1996 **“La presente ley tiene por objeto unificar los principios y los criterios que servirán de fundamento para la regulación y reglamentación del Transporte Público Aéreo, Marítimo, Fluvial, Férreo, Masivo y Terrestre y su operación en el Territorio Nacional, de conformidad con la Ley 105 de 1993, y con las normas que la modifiquen o sustituyan”.**



Entonces, por disposición del legislador, dicha ley ha venido a desarrollar lo ya postulado en materia de regulación y reglamentación en la ley 105 de 1993.

Ahora, no desconoce el despacho que sería deseable, por técnica legislativa, que tanto la infracción como la sanción estuvieran contenidas en un mismo cuerpo normativo, pero no ha sido esta la opción que acató el legislador en el presente caso, lo que en todo caso no vulnera en absoluto el principio de tipicidad, por cuanto aquel sí fue claro en determinar, en el artículo 46 literal e), que las conductas que no tuvieran asignada una sanción específica y constituyeran violación a las normas del transporte, deberían ser graduadas conforme lo indica el mismo artículo.

Puestas de presente así las cosas, contrario a lo establecido por la Sociedad demandante, deberá indicarse que la obligación legal cuyo incumplimiento se le endilga, efectivamente está consagrada en una norma reguladora de la actividad transportadora, como ya se vio, concretamente en el artículo 7° de la Ley 105 de 1993, a la cual la misma ley le ha asignado como consecuencia la aplicación de la sanción de multa que le fuera impuesta por la Superintendencia accionada, luego de culminar el proceso sancionatorio seguido en su contra, dentro de los rangos legalmente establecidos.

En consecuencia, el Despacho deberá denegar también, la configuración de este cargo de nulidad impetrado frente a los actos demandados, puesto que como acaba de quedar plenamente establecido, no se configura la atipicidad deprecada por la parte demandante.

Por lo antes expuesto, las pretensiones de la demanda serán despachadas desfavorablemente, puesto que a través de los cargos de nulidad impetrados por la Sociedad demandante, no logró desvirtuarse la presunción de legalidad que cobija a los actos acusados.

COSTAS

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 188 del C.P.A.C.A., salvo en los procesos donde se ventile un interés público, la sentencia dispondrá sobre la condena en costas, cuya liquidación y ejecución se regirán por las disposiciones del Código de Procedimiento Civil, hoy C.G.P.

A su turno, el artículo 365 del C.G.P., fija las reglas para la condena en costas, señalando en su núm. 1º que se condenará en costas a la parte vencida en el



Rama Judicial

República de Colombia

proceso. Por su parte, el Acuerdo No. PSAA16-10554 del agosto 5 de 2016 expedido por el Consejo Superior de la Judicatura, señala los parámetros para su fijación.

Así las cosas, se condenará en costas de primera instancia a la PARTE DEMANDANTE siempre y cuando se hubieren causado y en la medida de su comprobación. Por Secretaría se tasarán incluyendo en la liquidación el equivalente a dos (02) Salarios Mínimos Legales Mensuales Vigentes por concepto de agencias en derecho de conformidad con el Acuerdo precitado y a favor de la Entidad accionada.

En mérito de lo expuesto, el **JUZGADO CUARTO ADMINISTRATIVO ORAL DEL CIRCUITO DE IBAGUÉ**, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley,

R E S U E L V E:

PRIMERO: DENEGAR las pretensiones de la demanda, por las razones antes expuestas.

SEGUNDO: CONDENAR en costas de primera instancia a la PARTE DEMANDANTE, siempre y cuando se hubieren causado y en la medida de su comprobación. Por Secretaría se tasarán incluyendo en la liquidación el equivalente a dos (02) Salarios Mínimos Legales Mensuales Vigentes por concepto de agencias en derecho.

TERCERO: Ejecutoriada ésta providencia, se ordena el archivo definitivo del expediente, previas constancias de rigor y anotaciones en el Sistema Informático Justicia Siglo XXI, así como la comunicación a la entidad demandada para su ejecución y cumplimiento

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,

SANDRA LILIANA SERENO CAICEDO
JUEZA



Rama Judicial

República de Colombia
