



JUZGADO OCTAVO ADMINISTRATIVOS DEL CIRCUITO
DE CARTAGENA

EDICTO No. 016

LA SUSCRITA SECRETARIA DEL JUZGADO OCTAVO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE CARTAGENA POR MEDIO DEL PRESENTE EDICTO NOTIFICA A LAS PARTES DE LA SENTENCIA PROFERIDA DENTRO DEL EXPEDIENTE No. 13001-33-31-008-2007-00090-00

CLASE DE ACCIÓN	: ACCIÓN POPULAR
RADICACIÓN	: 13001-33-31-008-2007-00090-00
DEMANDANTE	: FABIAN RAMÍREZ - LAUREANO RODRÍGUEZ
DEMANDADO	: MIN DE TRANSPORTE - MUNICIPIO DE CALAMAR
FECHA DE LA PROVIDENCIA	: 05 DE AGOSTO DE 2013

EL PRESENTE EDICTO ELECTRONICO SE FIJA EN LOS MEDIOS INFORMATIVOS DE LA RAMA JUDICIAL Y EN UN LUGAR PUBLICO Y VISIBLE DE LA OFICINA DE APOYO Y SERVICIO DE LOS JUZGADO ADMINISTRATIVOS POR EL TERMINO DE TRES (3) DIAS, HOY LUNES DOCE (12) DE AGOSTO DEL DOS MIL TRECE (2013) A LAS OCHO DE LA MAÑANA (8:00 A.M).

DESFIJACIÓN: EL ANTERIOR EDICTO SE DESFIJARÁ EL MIERCOLES CATORCE (14) DE AGOSTO DEL DOS MIL TRECE (2013) A LAS CINCO DE LA TARDE (5:00 P.M.).

Yadira E. Arrieta Lozano
YADIRA E. ARRIETA LOZANO
SECRETARIA.



REPUBLICA DE COLOMBIA
JUZGADO OCTAVO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE CARTAGENA

Cartagena de Indias D. T. y C., Cinco (05) de dos mil trece (2013)

REFERENCIA	ACCION POPULAR
RADICACION	13-001-33-31-008-2007-00090-00
ACCIONANTE	FABIAN RAMIREZ - LAUREANO RODRIGUEZ
DEMANDADO	MIN. DE TRANSPORTE – MUNICIPIO DE CALAMAR

Procede el Juzgado a dictar sentencia de la ACCION POPULAR presentada por los señores FABIAN RAMIREZ y LAUREANO RODRIGUEZ, contra el MINISTERIO DE TRANSPORTE – MUNICIPIO DE ARENAL DEL SUR en aras de proteger los derechos Colectivos A LA LIBRE COMPETENCIA ECONOMICA E INICIATIVA PRIVADA Y AL TRABAJO Y A LA LIBERTAD DE ESCOGER OFICIO O PROFESION (Artículo 4 de la Ley 472 de 1998 numeral i, Artículo 25 y 26 C.N.)

La parte actora, solicitó que en el presente proceso se hicieran las siguientes:

I. D E C L A R A C I O N E S Y C O N D E N A

PRIMERA: Que se reconozca la existencia y por ende la legalidad del mototransporte, como sistema masivo de transporte de personas mediante el vehículo denominado motocicleta, de igual forma la dignidad de las personas que ejercen dicha actividad.

SEGUNDA: Se sirva de ordenar al Ministerio de Transporte, para que en la menor brevedad posible, se efectúen todas las gestiones, proyectos, planes de carácter general necesarios para la homologación y habilitación tanto de los medios como de las empresas para el funcionamiento Sistema de transporte en el Municipio de Calamar, en coordinación con los demás entes accionados, quienes dentro de sus competencias, deberán en concordancia con el Ministerio de Transporte, elaborar las medidas y planes necesarios que permitan la coexistencia con el resto del sistema tradicional de transporte masivo.

TERCERO: Reconocer incentivo a los accionantes.

II. H E C H O S

Los hechos de la demanda se resumen así:

PRIMERO: Entre los inventos mas destacados del siglo XX, se encuentra la motocicleta, a la motocicleta se le define en pocas palabras como un vehículo destinado al transporte de personas. Consta de dos ruedas (la trasera, la motriz) y de un cuadro, que constituye la estructura fundamental del vehículo. Normalmente la rueda anterior se encarga de la dirección y la rueda posterior se ocupa de la tracción.

Comúnmente, en castellano se la conoce mediante la abreviatura "moto". Las motocicletas pueden llevar dos personas, para ello, se necesitan cumplir los siguientes requisitos:



REPUBLICA DE COLOMBIA
JUZGADO OCTAVO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE CARTAGENA

- Que el asiento sea lo suficientemente ancho para que quepan dos personas.
- Que tenga reposapiés trasero.
- Asidero
- Que ambos ocupantes lleven el casco de protección.
- Tiene que estar el seguro del vehículo en el Que conste Que están asegurados los dos ocupantes.

SEGUNDO: No es desconocida para la comunidad internacional, tanto económica como política, desde todos los puntos de vista, que la motocicleta: "es por excelencia un vehículo popular. Países como Taiwán y en su época Japón e Italia impulsaron su desarrollo a través de la versatilidad y economía de este vehículo" (revista ANOI No. 183, Julio y Agosto)

Expresa la misma revista cuyo autor es el comité automotor de la ANDI, que en países como indonesia, por ejemplo caracterizada por su pobre infraestructura y alta población rural, apoya ampliamente el desarrollo de la motocicleta como vehículo de transporte popular, como resultado, indonesia posee un mercado de casi 2 millones de motocicletas al año y tiene un parque de mas de 10 millones de las mismas. Taiwán, país altamente desarrollado y con una excelente infraestructural vial, posee una motocicleta por cada 2 habitantes.

TERCERO: Ya dentro del marco nacional, expresa el precitada revista: Colombia después de Brasil, es el segundo país suramericano con mas circulación de motocicletas y además el segundo productor de las mismas en todo el continente, hoy por hoy, el parque de motocicletas en Colombia asciende a 1.2 millones y la producción alcanza las 90.000 motocicleta anuales en promedio en el ultimo quinquenio.

Señala además el interesante artículo informativo en cuanto al mercado y la distribución nacional de las motocicletas: "un alto porcentaje del mercado de la motocicleta en Colombia es de vehículos de menos de 185 centímetros cúbicos, puesto que por su tamaño, costos y características, se constituyen en una herramienta de trabajo. Bases de datos de las diferentes ensambladoras (con muestras de más de 25.000 usuarios) indican como el 97% de las motocicletas son empleadas por personas de bajos recursos como vehículos de transporte y de trabajo, mientras que solo el 3% restante es empleado para la recreación o deporte.

Un 90% de los usuarios de motos pertenece a los estratos 1, 2 y 3, utilizando este vehículo para actividades de mensajería repartición de correos y periódicos. Definitivamente, la motocicleta es un instrumento de trabajo neta mente popular".

CUARTO: Vista la importancia de la utilización de la motocicleta en Colombia, entiendo en cuenta, además, de factores como la falta de empleo, la necesidad de medios de transportes mas ágiles entre otros, ha surgido entre los colombianos de escasos recursos, desempleados en general un novedoso y revolucionario medio



REPUBLICA DE COLOMBIA
JUZGADO OCTAVO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE CARTAGENA

de transporte mal denominado "mototaxismo", pero que en adelante llamaremos "MOTOTRANSPORTE" partiendo del concepto de servicio publico destinado al transporte de personas, mediante el vehículo denominado motocicleta.

QUINTO: Ante la anterior innovación y como parte del surgimiento y creatividad criolla, las autoridades nacionales, departamentales, distritales y municipales, han desconocido la realidad social del mototransporte (mototaxismo), además, de la oposición al sistema de los gremios de transportadores tradicionales, no solo como medio de subsistencia de miles de familias colombianas, sino como alternativa legal de empleo y de transporte a miles de cientos de personas, se estima que unas 400.000 mil personas en todo el país se benefician de forma clandestina, de esta ancla economía, que jalona en muchas formas el sector automotriz, tales como las ensambladoras, motopartistas, combustible y además en una nueva fuente de rentas no explotada por la nación, además, de la oposición al sistema de los gremios de transporte actuales.

SEXTO: Pero este invento del mototaxismo no es reciente, tal como lo señala en la pagina de Internet: "Hace una década, decenas de desempleados de las zonas marginales del departamento de Córdoba sacaron a relucir su ingenio para ganar unos pesos: utilizaron sus motocicletas para transportar personas y muy pronto se convirtieron en una seria competencia del transporte público tradicional. Por escasos 500 ó 1.000 pesos, según el trayecto, llevaban a los usuarios de puerta a puerta.

Obsérvese, además, que dicho fenómeno se presenta en todas partes a lo largo del territorio nacional tal como lo expresa el mismo artículo de Internet: " La avalancha de moto taxis o motorratones (como son llamados en el departamento de Valle) obligó a las autoridades a buscar alternativas para regular su funcionamiento. Los alcaldes establecieron el sistema de pico y placa y fue restringida la circulación a determinadas horas. Aun así, estas medidas resultaron infructuosas y, por el contrario, las estadísticas de accidentalidad se dispararon".

SEPTIMO: De acuerdo a lo anteriormente expuesto, es elevada ante esta honorable instancia, la necesidad de protección de los derechos colectivos vulnerados a todos aquellos mototransportadores (mototaxistas, motorratones, etc.) , por la falta de una debida regulación e implementación del novedoso y revolucionario sistema del mototransporte, además, de la oposición presentada por los diversos medios de transportes tradicionales.

III. DERECHOS VULNERADOS

Derecho colectivo a la libre competencia económica e iniciativa privada y al trabajo y a la libertad de escoger oficio o profesión.



REPUBLICA DE COLOMBIA
JUZGADO OCTAVO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE CARTAGENA

Las normas violadas y el concepto de violación:

Son fundamentos de derecho de esta demanda los siguientes:

Artículo 25, 26, 333 y 334 de la Constitución Política de 1991 y Artículo 4 de la Ley 472 de 1998 numeral i.

IV. T R A M I T E D E L P R O C E S O

Mediante acta individual de reparto fechada el día 20 de Junio de 2007, se repartió al Juzgado Octavo Administrativo la presente ACCION POPULAR.

Mediante auto de fecha 22 de Junio de 2007 se inadmite la presente acción popular, y por medio de memorial presentado por el actor el día 04 de Julio de 2007 subsana y es admitida por auto del día 09 de Julio de 2007.

A través de auto fechado el día 14 de Noviembre de 2012, se dispuso señalar Audiencia Especial de Pacto de Cumplimiento para el día 03 de Diciembre de 2012 la cual resultó fallida porque No asistieron las partes.

Mediante auto de fecha 07 de Diciembre de 2012 se señaló el día 15 de Enero de 2013 para la Celebración de la Audiencia de Pacto, la cual se llevo a cabo, pero se declara fallida por la inasistencia de las partes y se ordena seguir adelante el proceso.

Por auto del 08 de fecha 24 de Enero de 2013, se abrió a pruebas el proceso de acuerdo con lo previsto el artículo 28 de la Ley 472 de 1998 después de intentada la Audiencia Especial de Pacto de Cumplimiento y siendo declarada fallida la misma.

El 15 de Mayo de 2013, habiéndose agotado periodo probatorio, se profirió auto que dio traslado común a las partes para que alegaran en conclusión.

Por último, entró al Despacho para sentencia el 08 de Julio de 2013 para dictar sentencia.

V. R A Z O N E S D E L A D E F E N S A

MUNICIPIO DE CALAMAR: Se opuso a la pretensión de la demanda, además hace las siguientes precisiones:

HECHO PRIMERO: Es una apreciación subjetiva y muy particular del accionante, seguramente que existirán muchas personas que estén de acuerdo con su apreciación sobre lo señalado con relación a la invención de la motocicleta, y del igual forma, en un número no menos importante, estarán en total desacuerdo respecto de tal afirmación. En lo concerniente a la descripción de la motocicleta, en términos generales no tenemos reparos.

HECHO SEGUNDO: Es discutible, porque si bien existen motocicletas con precios populares, existen también muchas cuyos costos superan los de otros vehículos, incluyendo los automóviles.



REPUBLICA DE COLOMBIA
JUZGADO OCTAVO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE CARTAGENA

HECHO TERCERO: El accionante cita una revista, de la cual no señala su año "revista ANOI No. 183, julio y agosto", lo cual no nos permite realizar un juicio de valor sobre lo citado en este punto, ya que nos resulta imposible establecer en esas condiciones la veracidad de lo esgrimido, de tal forma que más allá ser simples datos, al no tener claridad respecto de la fuente de los mismos, resultan irrelevantes para el asunto en discusión.

HECHO CUARTO: Es cierto que en Colombia hay una realidad llamada mototaxismo, que se encarga de prestar el servicio de transporte a un importante número de personas en distintas partes de nuestro país.

HECHO QUINTO: Se equivoca el accionante al plantear que "las autoridades nacionales, departamentales, distritales y municipales, han desconocido la realidad social del mototransporte (mototaxismo)". Precisamente ocurre todo lo contrario, pese a que el legislador colombiano (Congreso de la República) ha intentado infructuosamente en varias ocasiones expedir una ley que se ocupe del mototaxismo, como inclusive se está tramitando en los actuales momentos, la realidad es que en nuestro Estado es una actividad ilegal, y pese a que una de las características primordiales de un Estado Social de Derecho como el nuestro, es el sometimiento de TODOS, incluyendo a los mototaxistas al ordenamiento jurídico superior, por las dificultades económicas y la precariedad en el de empleo, las autoridades se han hecho los de la vista gorda, permitiendo la vulneración del ordenamiento jurídico, al no realizar los controles e implementar las medidas correspondientes para una actividad ilegal como lo es hoy en Colombia el mototaxismo. Más allá de las bondades que pueda realizar la actividad como tal y del empleo que genere, mientras no se regule, mientras no se permita a través de la correspondiente norma jurídica, seguirá siendo una actividad ilegal.

HECHO SEXTO: Insistimos en que por ser una actividad ilegal, poco importa que tenga una o más décadas de estarse presentando, y además en la medida en que amparados en la necesidad se asuman posiciones permisivas frente actividades ilegales o ilícitas, estaremos fomentando la anarquía, desconociendo normas elementales de convivencia, de tal forma que cada quien pueda hacer lo que más le convenga, en detrimento del bien común, del interés general.

HECHO SEPTIMO: Con todo respeto su Señoría no es Usted competente, como lo pretende en este hecho el accionante, para establecer, vía jurisprudencial, las normas jurídicas que habiliten una actividad hoy ilegal en nuestro Estado. Dentro de la división de poderes en nuestro Estado, esa es una competencia exclusiva del legislador, independientemente de que lo haga bien o mal, o simplemente no lo haga.

Finalmente, solicita que sean desestimadas todas y cada una de las pretensiones cuyo cumplimiento se demanda.

EXCEPCIÓNES PRESENTADAS POR EL MUNICIPIO DE ECALAMAR

INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD DEL MUNICIPIO

Tal y como se dejó entrever en los hechos de la demanda y en las pruebas en ella relacionadas, y que serán debatidas en la oportunidad procesal correspondiente, no existe responsabilidad imputable al Municipio por los conceptos señalados por el accionante, ya que en nuestro ordenamiento jurídico no es posible, a partir de una actividad ilegal pretender reconocimiento alguno, y menos incentivos,



REPUBLICA DE COLOMBIA
JUZGADO OCTAVO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE CARTAGENA

derogados de nuestro ordenamiento jurídico para la acción en estudio.

El Ministerio de Transporte no presentó contestación de la demanda.

ALEGATOS DE CONCLUSION.

El Municipio de Calamar presento alegatos de conclusión en los siguientes términos:

El artículo 88 de la Constitución Nacional señala que "La ley regulará las acciones populares para la protección de los derechos e intereses colectivos, relacionados con el patrimonio, el espacio, la seguridad y la salubridad públicos, la moral administrativa, el ambiente, la libre competencia económica y otros de similar naturaleza que se definen en ella. También regulará las acciones originadas en los daños ocasionados a un número plural de personas, sin perjuicio de las correspondientes acciones particulares.

Así mismo, definirá los casos de responsabilidad civil objetiva por el daño inferido a los derechos e intereses colectivos." Los derechos en mención se encuentran señalados en el CAPITULO III. De los Derechos Colectivos y del Ambiente.

Por su parte, la Ley 472 de 1998 "Por la cual se desarrolla el artículo 88 de la Constitución Política de Colombia en relación con el ejercicio de las acciones populares y de grupo y se dictan otras disposiciones", nos define "ACCIONES POPULARES. Son los medios procesales para la protección de los derechos e intereses colectivos". Y finaliza diciendo que "Las acciones populares se ejercen para evitar el daño contingente, hacer cesar el peligro, la amenaza, la vulneración o agravio sobre los derechos e intereses colectivos, o restituir las cosas a su estado anterior cuando fuere posible".

A partir de las normas jurídicas citadas, insistimos su Señoría en que se equivocan los accionantes al plantear que "las autoridades nacionales, departamentales, distritales y municipales, han desconocido la realidad social del mototransporte (mototaxismo)". Precisamente ha ocurrido todo lo contrario, pese a que el legislador colombiano (Congreso de la República) ha intentado infructuosamente en varias ocasiones expedir una ley que se ocupe del mototaxismo, como inclusive se está tramitando en los actuales momentos, la realidad es que en nuestro Estado es una actividad ilegal, y a pesar de que una de las características primordiales de un Estado Social de Derecho como el nuestro, es el sometimiento de TODOS, incluyendo a los mototaxistas al ordenamiento jurídico superior, por las dificultades económicas y la precariedad en el de empleo, las autoridades han sido tolerantes, permitiendo la vulneración del ordenamiento jurídico al no realizar los controles e implementar las medidas correspondientes para una actividad ilegal como lo es hoy en Colombia el mototaxismo.

Más allá de las bondades que pueda realizar la actividad como tal y del empleo que genere, mientras no se regule, mientras no se permita a



REPUBLICA DE COLOMBIA
JUZGADO OCTAVO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE CARTAGENA

través de la correspondiente norma jurídica, seguirá siendo una actividad ilegal, y a partir de una actividad ilícita no puede pretenderse el amparo de derechos colectivos o individuales.

La ley 472 de 1998 en su artículo 30 señala que el onus probandi o carga de la prueba en estos procesos corresponderá al demandante, es decir, que le compete al demandante, a través de los diversos medios allegados al proceso mediante el cumplimiento de los requisitos legales que contienen los motivos o razones, llevar al juez a la certeza de los hechos o circunstancias que se debaten en el proceso. En el proceso que nos ocupa, la parte accionante no logra este cometido, ya que del acervo probatorio no se establece en modo alguno vulneración o quebrantamiento de los derechos A LA LIBRE COMPETENCIA ECONOMICA E INICAITVA PRIVADA y AL TRABAJO por parte del Municipio de Calamar. Las pruebas solicitadas por la parte accionante: oficiar a empresas ensambladoras sobre el estimado en ventas y medias de seguridad aplicadas a las motocicletas; oficiar a FASECOLDA, para que emita concepto sobre aplicación del SOAT; oficiar a periódicos, a la Alcaldía para que remita "opiniones del señor Alcalde Municipal o sus subalternos y demás funcionarios , sobre el tema de los mototaxistas", etc., no tienen ninguna conducencia frente a las peticiones esgrimidas y no aportan nada a la causa de los accionantes.

En lo que respecta a la libertad económica, de competencia y de empresa, es claro que es un derecho fundante del Estado Social de Derecho, y que su sustento legal se encuentra contenido en la Constitución Política, pero ello no significa que por su carácter Constitucional sea absoluto pues se debe regir por las condiciones tanto legales y Constitucionales que se imponen para su ejercicio.

La Honorable Corte Constitucional en sentencia C- 398 de 2005 frente al tema tratado se refirió en los siguientes términos:

"En un Estado Social de Derecho donde el Poder Público asume responsabilidades tales como la dirección general de la economía, el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes y la regulación, el control y la vigilancia de los servicios públicos, la libre iniciativa privada no puede erigirse como un derecho absoluto ni como un obstáculo insuperable para la actividad de intervención del Estado, particularmente en materia económica y de servicios públicos".

En el mismo sentido La Honorable Corte Constitucional en sentencia C- 408 de 2004 manifestó: "En materia de servicios públicos, la intervención económica adquiere una finalidad específica -asegurar la satisfacción de necesidades básicas que se logra con su prestación- y tiene un soporte Constitucional expreso en el artículo 334 de la Carta. Pero, adicionalmente, en tal materia el Estado dispone de especiales competencias de regulación, control y vigilancia, pues tal prestación se considera inherente a la finalidad social del Estado, por lo cual es deber de las autoridades asegurar que ella sea eficiente y cobije a todos los habitantes del territorio nacional. En efecto, el artículo 365



REPUBLICA DE COLOMBIA
JUZGADO OCTAVO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE CARTAGENA

superior prescribe que los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley y que en todo caso el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios.

En la Sentencia en sentencia C. 408 de 2004 el Alto Tribunal refiriéndose al mismo tema, manifestó lo siguiente: "Así las cosas, quien haya cumplido los requisitos que por ministerio de la ley se exigen para la prestación del servicio público de transporte, y en tal virtud haya obtenido la habilitación y permiso correspondiente, puede ejercer libremente su actividad económica dentro de los límites que para el efecto establezcan la Constitución y la ley. Cosa distinta es pretender prestar el servicio en cuestión sin el cumplimiento de los requisitos exigidos, porque, si bien la Constitución garantiza la libertad de empresa como base del desarrollo, ella tiene una función social que implica obligaciones, mucho más, si se trata de un servicio público en donde la participación de los particulares debe ser especialmente regulada, vigilada y controlada por el Estado, pues su deber es garantizar la prestación eficiente del mismo, en aras del bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población.

Con todo lo esgrimido por la Corte Constitucional en las Sentencias precitadas, es claro que la libertad de empresa, así como la libre competencia económica, no son derechos absolutos, y en dicho sentido desde que las autoridades no excedan sus competencias, les está permitido establecer cierto tipo de regulación para propender por una correcta implementación de este derecho.

Por todo lo anterior, no puede verse la limitación o la implementación de requisitos para el ejercicio de una actividad, como una forma de vulneración, pues al contrario de lo dicho lo que se busca es la protección del interés general en el sentido de prestarle un buen servicio y con las mejores calidades, y garantizar al tiempo que las personas que compiten en el mercado tengan las mismas oportunidades, siempre y cuando cumplan con los requisitos establecidos para tal fin.

El artículo 4 de la ley 336 de 1996 señala: "ARTICULO 40. El transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el Plan Nacional de Desarrollo, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda ser encomendada a los particulares." Es decir que es una actividad absolutamente reglada y controlada por el Estado, su prestación está condicionada a la autorización que en tal sentido otorgue el Estado.

El artículo 1 del decreto 4116 de 2008 dispone: "Artículo 1°. Modificar el artículo 10 del Decreto 2961 del 4 de septiembre de 2006, así: "En los municipios o distritos donde la autoridad municipal o distrital verifique que se está desarrollando una modalidad ilegal de servicio



REPUBLICA DE COLOMBIA
JUZGADO OCTAVO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE CARTAGENA

público de transporte de pasajeros utilizando la movilización de personas en motocicletas, dicha autoridad deberá tomar las medidas necesarias para restringir la circulación de acompañantes o parrilleros, por zonas de su jurisdicción o en horarios especiales, de acuerdo con la necesidad. Dichas medidas se tomarán por períodos inferiores o iguales a un año".

El artículo 2 del decreto en comento dispone: "Artículo 2°. Los conductores de motocicletas que incumplan las previsiones establecidas en la normatividad vigente de tránsito, incurrirán en las sanciones de la Ley 769 de 2002 o la norma que la modifique o sustituya."

El artículo 2 de decreto 2961 de 2006 señala: "ARTICULO SEGUNDO. El conductor o propietario de una motocicleta que circule con acompañante o parrillero dentro de las zonas u horarios objeto de restricción será sancionado de conformidad con las normas aplicables por la prestación ilegal del servicio público de transporte de pasajeros o servicio no autorizado.

Es absolutamente claro a la luz de nuestro ordenamiento jurídico que esta actividad es ilegal, de tal forma que no puede pretenderse el amparo de derechos colectivos a partir de conductas ilícitas como lo es el motatixismo en Colombia, proceder en ese sentido es un camino altamente peligroso, conducente a la anarquía, a la ley del más fuerte y al ocaso mismo de nuestro Estado Social de Derecho.

"La posibilidad de ordenar a las accionadas la reglamentación de un servicio que es restringido y que no cuenta con una reglamentación propia, motivo por el cual no estaría dado el Juez proferir una orden en ese sentido, pues como bien lo expresó la A quo, eso sería inmiscuirse de manera arbitraria en funciones delegadas expresamente a otra Rama del Poder Público, como lo es la legislativa, y de hacerlo, se estaría con ello excediendo la competencia otorgada por la Constitución a los jueces de la República." (Expediente: 2009-00148-00. Actor: FUNDACIÓN JURÍDICA POPULAR DE COLOMBIA. Demandado: MUNICIPIO DE POPAYÁN - CONCEJO MUNICIPAL- MINISTERIO DE TRANSPORTE. Acción: POPULAR - SEGUNDA INSTANCIA.)

Por todo lo anterior su Señoría, autorizar la prestación del servicio Público de transporte (en este caso a través de motocicletas) sin el cumplimiento de los requisitos legales, no sólo constituiría una inaceptable falencia del Estado en perjuicio de la comunidad, sino que sería avalar la violación del derecho a la igualdad de quienes en cumplimiento y sometimiento de la normas legales correspondientes, obtienen las habilitaciones y permisos requeridos para la prestación eficiente del servicio público de transporte.

Finalmente su Señoría, con la ley expedición de la Ley 1425 de 2010, quedaron derogados los artículos 39 y 40 de la ley 472 de 1998, es decir, desaparecieron los incentivos consagrados para esta acción,



REPUBLICA DE COLOMBIA
JUZGADO OCTAVO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE CARTAGENA

siendo así las cosas, esta pretensión por parte de los accionantes tampoco está llamada a prosperar.

Por todas las anteriores razones consideramos respetuosamente que las pretensiones de los accionantes no están llamadas a prosperar y por ello, solicito muy comedidamente al Señor Juez se declare denegar las pretensiones impetradas por la parte actora y mediante sentencia condenarlo las costas originadas en el proceso.

VI. CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

No existiendo causal de nulidad que invalide lo actuado y habiendo excepciones por resolver, las cuales versan sobre el asunto materia del litigio y lo cual será objeto de estudio al momento de fallar de fondo la presente acción, por tanto, procede el despacho a pronunciarse de fondo sobre el asunto sometido a control judicial.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA JURIDICO

El Problema Jurídico:

¿Existe o no una real afectación de los derechos colectivos invocados por el accionante, como son a la libre competencia económica e iniciativa privada y al trabajo y a la libertad de escoger oficio o profesión?

Tesis del Despacho

Después de haber revisado el expediente, advierte este despacho que en el presente caso se debate, la posibilidad de ordenar a los accionados, MINISTERIO DE TRANSPORTE Y MUNICIPIO DE CALAMAR, la reglamentación de un servicio que es restringido y que no cuenta con una reglamentación propia, motivo por el cual no estaría dado el Juez proferir una orden en ese sentido, eso sería inmiscuirse de manera arbitraria en funciones delegadas expresamente a otra Rama del Poder Público, como lo es la legislativa, y de hacerlo, se estaría con ello excediendo la competencia otorgada por la Constitución a los jueces de la República; por lo tanto las pretensiones no son procedentes.

Normatividad y Jurisprudencia Aplicable Generales a la Acciones Populares.

El artículo 88 de la Constitución Política dispone:

«La ley regulará las acciones populares para la protección de los derechos e intereses colectivos, relacionados con el patrimonio, el espacio, la seguridad y la salubridad públicas, la moral administrativa, el ambiente, la libre competencia económica y otros de similar naturaleza que se definan en ella.»

En desarrollo de este precepto constitucional se expidió la Ley 472 de 1998 (25 de



REPUBLICA DE COLOMBIA
JUZGADO OCTAVO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE CARTAGENA

agosto) cuyo artículo 2º define las acciones populares así:

«Artículo 2. Las acciones populares son los medios procesales para la protección de los derechos e intereses colectivos.

Las acciones populares se ejercen para evitar el daño contingente, hacer cesar el peligro, la amenaza, la vulneración o agravio sobre los derechos e intereses colectivos, o restituir las cosas a su estado anterior cuando fuere posible».

Los derechos cuyo amparo se pretende son, ciertamente, derechos colectivos, contemplado en el literal c del artículo 4º de la Ley 472 de 1998 y, en consecuencia, susceptible de protección mediante el ejercicio de la acción popular.

Por vía jurisprudencial, el Consejo de Estado, Sección Tercera en el año 2005, consideró importante establecer que:

“la acción popular no está diseñada para acudir a ella ante cualquier violación de la ley, irregularidad o disfunción que se presente ya sea en el ámbito público o privado. Por el contrario, la acción popular tiene un papel preventivo y/o remedial de protección de derechos e intereses, cuando quiera que estos se ven amenazados o están siendo vulnerados, pero en uno y otro evento, tanto la amenaza como la vulneración, según el caso, deben ser reales y no hipotéticas, directas, inminentes, concretas y actuales, de manera tal que en realidad se perciba la potencialidad de violación del derecho colectivo o la verificación del mismo, aspectos todos que deben ser debidamente demostrados por el actor popular, quien conforme a lo dispuesto en el Art. 30 de la ley 472 de 1998, tiene la carga de la prueba.”¹

EL PRINCIPIO DE LA LIBRE COMPETENCIA ECONÓMICA Y LIBERTAD DE EMPRESA.

La libertad económica, de competencia y de empresa, es un derecho fundante del Estado Social de Derecho, y su sustento legal se encuentra contenido en la Constitución Política, pero ello no significa que por su carácter Constitucional sea absoluto pues se debe regir por las condiciones tanto legales y Constitucionales que se imponen para su ejercicio.

La Corte Constitucional en sentencia C- 398 de 2005 frente al particular se refirió en los siguientes términos:

“[e]n un Estado Social de Derecho donde el Poder Público asume responsabilidades tales como la dirección general de la economía, el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes y la regulación, el control y la vigilancia de los servicios públicos, la libre iniciativa privada no puede erigirse como un derecho absoluto ni como un obstáculo

¹ CONSEJO DE ESTADO, SECCIÓN TERCERA, Exp. AP-1499 de 2005



REPUBLICA DE COLOMBIA
JUZGADO OCTAVO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE CARTAGENA

insuperable para la actividad de intervención del Estado, particularmente en materia económica y de servicios públicos".

La Corte Constitucional en sentencia C- 408 de 2004 frente al tema también estableció:

"[E]n materia de servicios públicos, la intervención económica adquiere una finalidad específica –asegurar la satisfacción de necesidades básicas que se logra con su prestación- y tiene un soporte Constitucional expreso en el artículo 334 de la Carta.

En esta materia el Estado dispone de especiales competencias de regulación, control y vigilancia, pues tal prestación se considera inherente a la finalidad social del Estado, por lo cual es deber de las autoridades asegurar que ella sea eficiente y cobije a todos los habitantes del territorio nacional. En efecto, el artículo 365 superior prescribe que los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley y que en todo caso el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios.

Según lo anteriormente expuesto por la Corte Constitucional es claro que la libertad de empresa, así como la libre competencia económica, no son derechos absolutos, y en dicho sentido desde que las autoridades no excedan sus competencias, les está permitido establecer cierto tipo de regulación para propender por una correcta implementación de este derecho.

De esta manera no se puede ver la limitación o la implementación de requisitos para el ejercicio de una actividad, como una forma de vulneración, pues al contrario de lo dicho lo que se busca es la protección del interés general en el sentido de prestarle un buen servicio y con las mejores calidades, y garantizar al tiempo que las personas que compiten en el mercado tengan las mismas oportunidades, siempre y cuando cumplan con los requisitos establecidos para tal fin.

SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN MOTOCICLETA.

Si bien es cierto que no existe norma expresa que prohíba el mototaxismo, también es cierto que los requisitos para la prestación del servicio de transporte público están establecidos y claramente reglamentados.

Es así que, por tratarse de un servicio público mediante el cual se transportan vidas humanas, no se puede llegar a la conclusión que, al no estar prohibido transportar personas en una motocicleta ello signifique que el mototaxismo, como práctica que se pretenda ser tenida en cuenta como medio de transporte público, deba avalarse sin mediar normatividad expresa que lo reglamente, pues con ello se busca propender por una correcta prestación del servicio que redunde en una completa seguridad para los usuarios.

En el presente caso se debate, la posibilidad de ordenar a los accionados, MINISTERIO DE TRANSPORTE Y MUNICIPIO DE CALAMAR, la reglamentación de un servicio que es restringido y que no cuenta con una reglamentación propia, motivo por el cual no estaría dado el Juez proferir una orden en ese sentido, eso sería inmiscuirse de manera arbitraria en funciones delegadas expresamente a otra Rama del Poder Público, como lo es la legislativa, y de hacerlo, se estaría con ello excediendo la competencia otorgada por la Constitución a los jueces de la República.



REPUBLICA DE COLOMBIA
JUZGADO OCTAVO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE CARTAGENA

DE LOS REQUISITOS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE.

La Corte Constitucional ha puesto ha dejado claras las condiciones para la prestación del servicio público de transporte y cual es la finalidad de las restricciones, es así como en sentencia C. 408 de 2004 refiriéndose al tema, manifestó lo siguiente:

"Así las cosas, quien haya cumplido los requisitos que por ministerio de la ley se exigen para la prestación del servicio público de transporte, y en tal virtud haya obtenido la habilitación y permiso correspondiente, puede ejercer libremente su actividad económica dentro de los límites que para el efecto establezcan la Constitución y la ley.

Cosa distinta es pretender prestar el servicio en cuestión sin el cumplimiento de los requisitos exigidos, porque, si bien la Constitución garantiza la libertad de empresa como base del desarrollo, ella tiene una función social que implica obligaciones, mucho más, si se trata de un servicio público en donde la participación de los particulares debe ser especialmente regulada, vigilada y controlada por el Estado, pues su deber es garantizar la prestación eficiente del mismo, en aras del bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población.

Autorizar la prestación del servicio público de transporte sin el cumplimiento de los requisitos legales, no sólo constituiría una inaceptable falencia del Estado en perjuicio de la comunidad, sino que sería avalar la violación del derecho a la igualdad de quienes en cumplimiento de claras normas legales obtienen las habilitaciones y permisos requeridos para la prestación eficiente del servicio público de transporte.

La reglamentación existente en materia de prestación del servicio público de transporte, mas que limitar la libre empresa o vulnerar derechos colectivos de libre competencia económica, o evitar que las personas deriven su sustento de alguna actividad, busca proteger al ciudadano, y el interés general, al autorizar sólo a las empresas que cumplen con todas los requisitos previstos por la ley, y brinden todas las garantías para la correcta prestación del servicio y la protección del usuario.

REGULACION DEL TRANSPORTE PÚBLICO.

De acuerdo a la definición incorporada en el artículo 3° de la Ley 105 de 1993 el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas, por medio de vehículos apropiados, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica, que se rige por una serie de principios, como los de permitir que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad.²

A su vez la Ley 336 de Dic. de 1996 Por la cual se adopta el Estatuto Nacional del Transporte, en su Art. 9 consagra:

² Ley 105 de 1993, Artículo 3



REPUBLICA DE COLOMBIA
JUZGADO OCTAVO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE CARTAGENA

"El servicio público de transporte dentro del país tiene un alcance nacional y se prestará por empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas de acuerdo con las disposiciones colombianas y debidamente habilitadas por la autoridad de transporte competente."

En efecto el artículo 23 de la citada norma, establece que las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte deberán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio, previamente homologados ante el Ministerio de Transporte, que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos establecidos de acuerdo con la infraestructura de cada modo de transporte.

Disponen, tanto la Ley 105 de 1993, como la Ley 336 de 1996¹⁵, que para la prestación del servicio público de transporte, los operadores o empresas de transporte, esto es, las personas naturales o jurídicas constituidas como unidad de explotación económica permanente que cuenten con los equipos, instalaciones y órganos de administración que les permitan prestar adecuadamente el servicio, deben tener autorización del Estado.

Tal como se ha señalado por el H. Consejo de Estado, *"esta autorización o habilitación que debe otorgarse mediante acto de naturaleza administrativa, sustentada en las funciones de policía administrativa, le permiten al Estado cerciorarse del cumplimiento de las condiciones legales y reglamentarias mínimas que deben acreditar quienes pretenden prestar el servicio público de transporte, con el fin de garantizar que su prestación se va a realizar en condiciones de seguridad, continuidad, responsabilidad y eficiencia."*³

De acuerdo con la normatividad que regula la materia, las empresas habilitadas sólo pueden prestar el servicio con equipos matriculados o registrados para dicho servicio y previamente homologados ante el Ministerio de Transporte, según lo prevé el artículo 23 de la ley 336 de 1996.

En concepto mayo de 2006 la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado sintetizó así las características que se predicen del servicio público de transporte:

- "- Su objeto consiste en movilizar personas o cosas de un lugar a otro, a cambio a una contraprestación pactada normalmente en dinero.*
- Cumple la función de satisfacer las necesidades de transporte de la comunidad, mediante el ofrecimiento público en el contexto de la libre competencia;*
- El carácter de servicio público esencial implica la prevalencia del interés público sobre el interés particular, especialmente en relación con la garantía de su prestación - la cual debe ser óptima, eficiente, continua e ininterrumpida -, y la seguridad de los usuarios - que constituye prioridad*

³ Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, Concepto de 18 de mayo de 2006, Radicación número: 11001-03-06-000-2006-00040-00(1740).



REPUBLICA DE COLOMBIA
JUZGADO OCTAVO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE CARTAGENA

esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte (ley 336/96, art. 2°) -;

- *Constituye una actividad económica sujeta a un alto grado de intervención del Estado;*
- *El servicio público se presta a través de empresas organizadas para ese fin y habilitadas por el Estado.*

- *Todas las empresas operadoras deben contar con una capacidad transportadora específica, autorizada para la prestación del servicio, ya sea con vehículos propios o de terceros, para lo cual la ley defiere al reglamento la determinación de la forma de vinculación de los equipos a las empresas (ley 336/96, art. 22), y*

- *Su prestación sólo puede hacerse con equipos matriculados o registrados para dicho servicio;*

- *Implica necesariamente la celebración de un contrato de transporte entre la empresa y el usuario.*

- *Cuando los equipos de transporte no son de propiedad de la empresa, deben incorporarse a su parque automotor, a través de una forma contractual válida."*

- *Su objeto consiste en movilizar personas o cosas de un lugar a otro, a cambio a una contraprestación pactada normalmente en dinero.*

- *Cumple la función de satisfacer las necesidades de transporte de la comunidad, mediante el ofrecimiento público en el contexto de la libre competencia;*

- *El carácter de servicio público esencial implica la prevalencia del interés público sobre el interés particular, especialmente en relación con la garantía de su prestación - la cual debe ser óptima, eficiente, continua e ininterrumpida -, y la seguridad de los usuarios - que constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte (ley 336/96, art. 2°) -;*

- *Constituye una actividad económica sujeta a un alto grado de intervención del Estado;*

- *El servicio público se presta a través de empresas organizadas para ese fin y habilitadas por el Estado.*

- *Todas las empresas operadoras deben contar con una capacidad transportadora específica, autorizada para la prestación del servicio, ya sea con vehículos propios o de terceros, para lo cual la ley defiere al reglamento la determinación de la forma de vinculación de los equipos a las empresas (ley 336/96, art. 22), y*

- *Su prestación sólo puede hacerse con equipos matriculados o registrados para dicho servicio;*

- *Implica necesariamente la celebración de un contrato de transporte entre la empresa y el usuario.*



REPUBLICA DE COLOMBIA
JUZGADO OCTAVO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE CARTAGENA

- Cuando los equipos de transporte no son de propiedad de la empresa, deben incorporarse a su parque automotor, a través de una forma contractual válida."

Por otro lado el Decreto 4116 de 2008 consagro lo siguiente:

"ARTÍCULO 1º. Modificar el artículo 1º del Decreto 2961 del 4 de septiembre de 2006, así:

En los municipios o distritos donde la autoridad municipal o distrital verifique que se está desarrollando una modalidad ilegal de servicio público de transporte de pasajeros utilizando la movilización de personas en motocicletas, dicha autoridad deberá tomar las medidas necesarias para restringir la circulación de acompañantes o parrilleros, por zonas de su jurisdicción o en horarios especiales, de acuerdo con la necesidad. Dichas medidas se tomarán por períodos inferiores o iguales a un año...

ARTÍCULO 2º. Los conductores de motocicletas que incumplan las previsiones establecidas en la normatividad vigente de tránsito, incurrirán en las sanciones de la Ley 769 de 2002 o la norma que la modifique o sustituya".

En virtud de lo anteriormente expuesto y en consecuencia, este despacho advierte que en el presente caso donde se debate, la posibilidad de ordenar a los accionados, MINISTERIO DE TRANSPORTE Y MUNICIPIO DE CALAMAR, la reglamentación de un servicio que es restringido y que no cuenta con una reglamentación propia, considera que no estaría dado el Juez proferir una orden en ese sentido, eso sería inmiscuirse de manera arbitraria en funciones delegadas expresamente a otra Rama del Poder Público, como lo es la legislativa, y de hacerlo, se estaría con ello excediendo la competencia otorgada por la Constitución a los jueces de la República; por lo tanto las pretensiones no son procedentes.

VIII. DECISIÓN

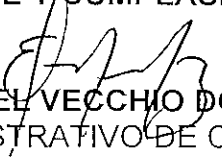
El Juzgado Octavo Administrativo del Circuito de Cartagena, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley,

F A L L A:

PRIMERO: DENIÉGASE las pretensiones de la demanda, por las razones expuestas en la parte motiva.

SEGUNDO: Una vez en firme ésta sentencia, archívese el expediente dejando las constancias del caso.

NOTIFÍQUESE Y CUMPLASE


ENRIQUE ANTONIO DEL VECCHIO DOMINGUEZ
JUEZ OCTAVO ADMINISTRATIVO DE CARTAGENA

COB