

Señor (a):

JUEZ 28 CIVIL MUNICIPAL DE BOGOTÁ

E. S. D.

REFERENCIA: RECURSO DE APELACIÓN

DEMANDANTE: GIROS Y FINANZAS COMPAÑÍA DE FINANCIAMIENTO S.A

DEMANDADO: JOSE ALIRIO RODRIGUEZ BERMUDEZ, C.C. 79242895

RADICACIÓN: 2019-00377

ROSSY CAROLINA IBARRA, de condiciones civiles conocidas, obrando como apoderada judicial de la entidad demandante, por medio del presente escrito interpongo RECURSO DE APELACIÓN contra el auto de fecha 03 de noviembre de 2020, notificado por estados el 04 de noviembre de 2020.

PROCEDENCIA Y OPORTUNIDAD DEL RECURSO

Se interpone el presente recurso de reposición contra el auto de fecha 03 de noviembre de 2020, dentro del término legal para ello ya que dicho auto se notificó por estados el 04 de noviembre de 2020, por lo que el último día para interponer el presente recurso es el 09 de noviembre de 2020. Además, es procedente el mismo conforme a los artículos 320 y 321 del código general del proceso:

SUSTENTO DEL RECURSO

Resuelve el despacho, mediante el auto atacado, no tener en cuenta el avalúo del cupo del taxi por cuanto la medida de embargo y secuestro recae únicamente sobre el vehículo de placas VEP-733.

Pues bien, me permito señalar que el despacho pasa por alto que el valor del cupo del vehículo tipo taxi, de placas VEP-733, es intrínseco al rodante, por lo que la medida de embargo y secuestro sí recae sobre dicho automotor.

Recuerde señor juez que el valor del cupo, es el valor monetario que se cotiza en el mercado para que cualquier vehículo tipo taxi, pueda operar en determina ciudad, y éste valor es usualmente diferente al valor comercial del automotor, pero ambos están integrados de manera directa al rodante, por lo que no se podría decir que existe valor de un cupo sin que exista el vehículo como tal, pues el uno depende del otro.

A manera de ejemplo, es como si se excluyera del remate uno de los retrovisores o alguna de las partes del rodante, cuando es sabido que ambas tienen una completa correlación que hacen del vehículo un todo.

Señor juez, con la certificación emitida por RADIO TAXI AEROPUERTO S.A, se constata el valor del cupo del taxi de placas VEP-733 es de \$62.000.000 PESOS, mientras que el avalúo comercial del mismo es de \$7.700.000 pesos, por lo que si su despacho solamente aprueba el avalúo por el último valor, ello significaría que eventualmente el rodante se remate por una minúscula proporción de su valor real.

Al presente, me permito adjuntar el concepto MT-1350-2 – **50755 del 30 de agosto de 2007** y MT No. : **20091340242771 del 17 de junio de 2009**,

del ministerio de transporte, en donde claramente expresa:

“El vehículo que haya sido objeto de medida cautelar de embargo y secuestro, sigue conservando el cupo, hasta tanto quede en firme el acto administrativo de desvinculación del mismo o la decisión judicial, toda vez que éste hace parte de la capacidad transportadora de la empresa.”

“Así las cosas y en cuanto a la consulta por usted formulada es imperioso concluir que, salvo decisión en contrario por la autoridad judicial competente, el vehículo sobre el cual pesaba la medida cautelar de embargo y sobre el que se ordenó el remate, no puede separarse de la capacidad transportadora (“CUPO” al que usted se refiere), de la empresa a la cual se encuentra vinculado, toda vez que como vehículo de servicio público, según su registro, debe estar vinculado a una empresa de servicio público, según su registro, debe estar vinculado a una empresa de servicio público legalmente constituida y debidamente habilitada, para poder operar en dicho servicio, razón por la cual es inconcebible, que perteneciendo a esta clase de servicio, no corresponda a la capacidad transportadora de una empresa”

Es por ello, señor juez, que no se puede desligar un valor del otro cuando ambos constituyen, a la postre, uno solo, pues al rematarse el rodante, igualmente se remata el cupo del mismo, y si se desconoce desde ahora el valor de dicho cupo, se desconocería el valor real del vehículo.

El numeral 5 del artículo 444 del C.G.P establece:

Artículo 444. Avalúo y pago con productos. *Practicados el embargo y secuestro, y notificado el auto o la sentencia que ordene seguir adelante la ejecución, se procederá al avalúo de los bienes conforme a las reglas siguientes:*

5. Cuando se trate de vehículos automotores el valor será el fijado oficialmente para calcular el impuesto de rodamiento, sin perjuicio del derecho otorgado en el numeral anterior. En tal caso también podrá acompañarse como avalúo el precio que figure en publicación especializada, adjuntando una copia informal de la página respectiva.

La norma anterior debe interpretarse armónicamente con el artículo 3 de la ley 336 de 1996, porque, no obstante no se refiere al avalúo del cupo de los vehículos tipo taxi, debe tenerse en cuenta que el artículo 12 del C.G.P establece que *“Cualquier vacío en las disposiciones del presente código se llenará con las normas que regulen casos análogos. A falta de estas, el juez determinará la forma de realizar los actos procesales con observancia de los principios constitucionales y los generales del derecho procesal, procurando hacer efectivo el derecho sustancial”*

Por lo anterior, menester resulta tener en cuenta que 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, como lo consagra el artículo 3º de la Ley 336 de 1996.

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.

Lo anterior ha sido expuesto por la misma corte constitucional a través de la Sentencia T-510/12, lo que se traduce que efectivamente el valor del cupo de un vehículo tipo taxi, mientras este último no se destruya totalmente, su hurte o desaparezca o exporta, siempre va a estar integrado al vehículo como tal; tanto así que al momento de querer negociar su compra y venta, debe incluirse siempre, dentro de dicha negociación el cálculo del avalúo del taxi como del cupo, pues el primero no puede circular ni operar sin el segundo; pero el segundo puede existir sin necesidad del primero, siempre y cuando se cumplan con alguna de las condiciones antes expuesta.

Por lo anterior expuesto, solicito de manera respetuosa:

1. **CONCEDA RECUSO DE APELACIÓN** de la decisión adoptada a través del auto de fecha 03 de noviembre de 2020.
2. **REMITA** al superior jerárquico el expediente para que este se pronuncie al respecto.

Atentamente,



ROSSY CAROLINA IBARRA
CC 38.561.989 de Cali
T.P N° 132.669 del C.S. de la J



MT-1350-2 – 50755 del 30 de agosto de 2007
Bogotá, D. C.

Señor
HUMBERTO CASTRO ANAYA
Calle 9 No. 8-14
Floridablanca - Santander

Asunto: Transporte. Cupos y capacidad transportadora.

Me permito dar respuesta a la solicitud efectuada a través del oficio de fecha 09 de agosto de 2007, radicado bajo el número MT-53662, mediante el cual solicita información sobre los cupos y capacidad transportadora. Esta Asesoría Jurídica en cumplimiento de lo preceptuado en el artículo 25 del Código Contencioso Administrativo se pronuncia en los siguientes términos:

La ley 105 de 1993, desarrolla los principios por los cuales se interpretan y se ajustan al sistema jurídico el servicio público del transporte, del cual nos permitimos señalar:

El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios:

(... .)” c. Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo.”

El principio reseñado contiene un elemento indispensable de la política del transporte, la racionalización, ello quiere decir que los medios de transporte deben ser acordes a la demanda insatisfecha, en atención a los estudios técnicos y la infraestructura existente, pudiendo en caso de sobreoferta tomar las medidas conducentes a organizar el sistema y de igual manera



con el principio de racionalización dar respuesta a las peticiones de los particulares.

Es del caso traer a colación apartes de la sentencia C-043 de 1998, en la que la Corte Constitucional expresó: “El derecho positivo colombiano define el servicio público como "... toda actividad organizada que tienda a satisfacer necesidades de interés general en forma regular y continua, de acuerdo con un régimen jurídico especial, bien que se realice por el Estado directa o indirectamente o por personas privadas.” (Art. 430 del Código Sustantivo del Trabajo). Tal afirmación encuentra fundamento en lo dispuesto por el artículo 365 de la Constitución Política, según el cual “Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado” y es deber de éste “asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional”. Para tales efectos, la norma otorga al legislador la facultad para fijar el régimen jurídico de los servicios públicos, autorizando su prestación directa o indirecta, por parte de comunidades organizadas o por particulares, pero reservando al Estado su regulación, control y vigilancia.

La operación del transporte público en Colombia es un servicio público, inherente a la finalidad social del Estado y sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades competentes, en cuya prestación juega un papel decisivo la participación del sector privado. La ley define este servicio como “... una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector [aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre], en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica...”.

“Pero además, la ley 336 de 1996, “por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte”, en armonía con la ley 105 de 1993, le otorga “El carácter de servicio público esencial...” y resalta la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en lo que tiene que ver con la garantía de la prestación del servicio y la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones establecidas en la Constitución, la ley y los reglamentos.

De acuerdo a lo anterior en el transporte público no existen derechos adquiridos y expresa directivas de intervención, por la primacía del interés general sobre el particular, al respecto el Consejo de Estado ha dicho:



“El artículo 18 de la Ley 336 de 1996 es claro en señalar que “El permiso para prestar el servicio público de transporte es ... revocable” lo que permite inferir que no genera derechos adquiridos, por lo que desde esta misma perspectiva tampoco los generarían las autorizaciones otorgadas en virtud de los convenios. Y ello encuentra su razón de ser en los objetivos y principios que gobiernan la actividad transportadora, como la seguridad relacionada con la protección de los usuarios.

(... .) “Las licencias, permisos o habilitaciones son actos administrativos de autorización otorgados por el Estado a los particulares, en ejercicio del poder de policía administrativa, para que, cumplidos ciertos requisitos legales o reglamentarios que consultan las necesidades del bien común y de la seguridad pública, aquéllos desarrollen una actividad amparada por el ordenamiento jurídico, como ocurre en el caso de los servicios públicos. Por esta razón, la licencia, permiso o habilitación constituye el título sin el cual la actividad desplegada por el particular deviene ilegítima.”

Con base en lo expuesto, no puede considerarse que el otorgamiento de licencias de funcionamiento para operar el servicio público de transporte genere derechos adquiridos a favor de los operadores de dicho servicio, entendiendo como tales -lo ha dicho la Corte- aquellos que “se entienden incorporados válida y definitivamente o pertenecen al patrimonio de una persona”. Se trata simplemente de derechos temporales de operación, sujetos a las nuevas condiciones y modificaciones que se deriven de la regulación legal y reglamentaria, que busca, en todo caso, coordinarlos con los derechos e intereses de la comunidad.

En conclusión el servicio público de transporte no genera ninguna expectativa a los particulares en los que se confía su prestación, siendo de la administración pública el control y vigilancia de los mismos, lo que validamente le faculta para que en ejercicio de su competencia de policía administrativa, tome las decisiones que el bien común así le precisen.

Agrega igualmente la Corte Constitucional que:

“El servicio de transporte colectivo es un servicio público. Introducir modificaciones a las decisiones adoptadas por las autoridades de tránsito, es una de las prerrogativas legítimas de las que puede hacer uso el Estado en su función reguladora en la prestación del servicio público de transporte...”



“En consecuencia, La Secretaría de Tránsito y Transporte de cada localidad recupera la facultad discrecional de proferir las modificaciones que sean necesarias en materia de cupos de vehículos, como reflejo de las funciones y prerrogativas constitucionales de que goza el Estado en materia de regular la prestación eficiente del servicio público de transporte colectivo a todos los habitantes del territorio nacional. Es entendido que como todos los actos administrativos pueden ser objeto de control de legalidad de conformidad con lo señalado en el artículo 43 del Decreto 170 de 2001, la autoridad competente fijará la capacidad transportadora mínima y máxima con la cual la empresa prestará los servicios autorizados. El parque automotor no podrá estar por fuera de los límites de la capacidad transportadora mínima y máxima fijada a la sociedad transportadora.

El Decreto 3366 de 2003, establece en el artículo 14 literal m) sanción de multa entre 11 a 15 SMMLV, para las empresas de transporte público colectivo de pasajeros y mixto del radio de acción metropolitano, municipal o distrital que no mantengan en operación los mínimos de capacidad transportadora autorizada.

De otra parte según lo establecido en los citados Decretos, si con la desvinculación que autorice el Ministerio de Transporte se afecta la capacidad transportadora mínima exigida a la empresa, ésta tendrá un plazo de seis (6) meses improrrogables, contados a partir de la ejecutoria de la resolución correspondiente, para suplir la deficiencia en su parque automotor. Sí en este plazo no sustituye el vehículo, se procederá a ajustar la capacidad transportadora de la empresa, reduciéndola en esta unidad.

Por lo tanto, por analogía podemos afirmar que adoptando el procedimiento descrito en el párrafo anterior, la autoridad local concederá a la sociedad transportadora un plazo no superior a seis (6) meses para suplir la deficiencia de su parque automotor, sino se reducirá mediante acto administrativo, el cual es susceptible de los recursos de la vía gubernativa.

La racionalización de equipos se encuentra desarrollada en los Decretos 170s de 2001, los cuales son reglamentarios de la Ley 336 de 1996. En dicha racionalización se tiene en cuenta que el número de sillas de los vehículos que salen del servicio sea equivalente al número de sillas de los vehículos que ingresen a formar parte del parque automotor.



Ministerio de Transporte
República de Colombia

En el aspecto puntual de su consulta, de conformidad con lo señalado anteriormente, los denominados “cupos” no existen desde el punto de vista de consagración legal; pero el Decreto 170 de 2001 contempla el concepto de capacidad transportadora de una empresa, la cual se asigna a la misma para prestar el servicio.

Dentro de un proceso judicial, tanto el vehículo como la capacidad transportadora, son objeto de medidas cautelares de embargo y secuestro y pueden ser subastados, aclarando que la capacidad transportadora no tiene asignado valor alguno por las normas de transporte.

Cuando existe una medida cautelar de embargo o cualquier medida que afecte el derecho de dominio de un vehículo automotor, de mutuo acuerdo el propietario y la empresa podrán solicitar la desvinculación administrativa o el cambio de empresa, siempre y cuando el juez de conocimiento autorice estos actos.

El vehículo que haya sido objeto de medida cautelar de embargo y secuestro, sigue conservando el cupo, hasta tanto quede en firme el acto administrativo de desvinculación del mismo o la decisión judicial, toda vez que éste hace parte de la capacidad transportadora de la empresa.

Atentamente,

Antonio José Serrano Martínez
Jefe Oficina Asesora Jurídica



Libertad y Orden

Ministerio de Transporte
República de Colombia



Libertad y Orden

Ministerio de Transporte
República de Colombia

BICENTENARIO
de la Independencia de Colombia
1810-2010



Para contestar cite:
Radicado MT No.: **20091340242771**

Fecha: **17-06-2009**

Bogotá, D.C.

Señora
NADRA POSADA
nadrap@hotmail.com

Asunto: Transporte. Remate de Vehículos de servicio público de pasajeros.

Con todo comedimiento y en respuesta a la comunicación del asunto remitida vía correo electrónico, a través de la cual solicita concepto en relación con el remate de una buseta de servicio público junto con el "cupo". Al respecto y de conformidad con lo preceptuado en el artículo 25 del Código Contencioso Administrativo, le informo lo siguiente:

En primer lugar es preciso mencionar que en desarrollo de las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, se han expedido entre otros, los Decretos reglamentarios del transporte números: 170, 172, 174 y 175 de 2001, según sea la modalidad de transporte, los cuales contemplan dos (2) formas de **desvinculación de los vehículos**, distinguiendo la desvinculación de común acuerdo entre el propietario y la empresa de transporte público terrestre automotor, de la desvinculación administrativa cuando no haya acuerdo entre las partes.

La desvinculación de común acuerdo se plasma en un documento privado, mediante el cual propietario y empresa informan a la autoridad competente, su deseo de desvincular el vehículo, mientras que la desvinculación administrativa se ordena mediante acto administrativo motivado, previo el desarrollo de un proceso, en el que el funcionario competente, decide si se dan unas causales establecidas para su declaratoria, bien sea por parte de la empresa o por parte del propietario, en donde se comprueba la ocurrencia de las causales previstas en cada decreto para tal efecto.

Ha concluido este despacho, que existen tres condiciones para que se decrete la desvinculación administrativa: que no exista acuerdo entre las partes, que el contrato de vinculación este vencido y que se prueben una o más causales, expresamente señaladas para el efecto, además debe agotarse un procedimiento en donde se garantice el derecho a la defensa tanto para la empresa, como para el propietario, según sea el caso.

Ahora bien, el remate de bienes se encuentra precedido de una medida cautelar de embargo, de conformidad con la sentencia Sentencia C-379/04, expedida por la corte suprema de justicia, *"las medidas cautelares, son aquellos instrumentos con los cuales el ordenamiento protege, de manera provisional, y mientras dura el proceso, la integridad de un derecho que es controvertido en ese mismo proceso. De esa manera el ordenamiento protege preventivamente a quien acude a las autoridades judiciales a reclamar un derecho, con el fin de garantizar que la decisión adoptada sea materialmente ejecutada. Por ello, esta Corporación señaló, en casos anteriores, que estas medidas buscan asegurar el cumplimiento de la decisión que se adopte, porque los fallos serían ilusorios si la ley no*



Libertad y Orden

Ministerio de Transporte
República de Colombia



Libertad y Orden

Ministerio de Transporte
República de Colombia

BICENTENARIO
de la Independencia de Colombia
1810-2010



Para contestar cite:

Radicado MT No.: **20091340242771**



Fecha: **17-06-2009**

estableciera mecanismos para asegurar sus resultados, impidiendo la destrucción o afectación del derecho controvertido." (Negrillas fuera del texto).

Cabe resaltar que las órdenes de embargo tienen por finalidad la de **sacar los bienes del comercio para colocarlos a disposición del respectivo despacho**, sin que por ello dejen de pertenecer a la persona afectada con el embargo.

De conformidad con el Código Nacional de Tránsito Terrestre, según la clase de servicio, los vehículos pueden ser:

- De servicio particular: Vehículo automotor destinado a satisfacer las necesidades privadas de movilización de personas, animales o cosas.
- **De servicio público: Vehículo automotor homologado, destinado al transporte de pasajeros**, carga o ambos por las vías de uso público mediante el cobro de una tarifa, porte, flete o pasaje.
- De servicio oficial: Vehículo automotor destinado al servicio de entidades públicas.
- De servicio diplomático o consular: Vehículo automotor destinado al servicio de funcionarios diplomáticos o consulares.

El Estatuto de Transporte dispone que el servicio público de Transporte sea prestado únicamente por empresas de transporte públicas o privadas, formadas por personas naturales o jurídicas legalmente constituidas y autorizadas para tal fin y que la operación del servicio deberá realizarse con vehículos de **"servicio público"**.

De la normatividad antes citada se concluye que los vehículos de servicio público, están destinados a operar por contratos de transporte, que a su vez solo puede celebrarse con empresas debidamente habilitadas, por cuanto de nada sirve tener un vehículo de servicio público si no está vinculado a una empresa de Transporte ya sea permanente o temporalmente, razón por la que, cuando un vehículo de servicio público es embargado, lo correcto es que la autoridad de conocimiento disponga las implicaciones sobre la vinculación del vehículo embargado, teniendo en cuenta también la intención del interesado en la medida cautelar.

Así las cosas, para no vulnerar los derechos de terceros a quienes las autoridades judiciales han amparado con la orden de medida cautelar, para la desvinculación de un vehículo embargado tendrá que mediar la autorización de la autoridad judicial que la ordenó.

Con todo, si el vehículo no ha sido desvinculado, teniendo en cuenta que el trámite de solicitud de tarjeta de operación esta reglado por el decreto respectivo en cada modalidad, deberá informarse al Juzgado que la solicitud de tarjeta de operación debe ser tramitada directamente por la empresa, por ser esta a quien se le autoriza la prestación del servicio bajo su responsabilidad, como se indicó en la parte inicial de la presente comunicación y es a ésta a



Ministerio de Transporte
República de Colombia



Ministerio de Transporte
República de Colombia

BICENTENARIO
de la Independencia de Colombia
1810-2010



Para contestar cite:

Radicado MT No.: **20091340242771**



Fecha: **17-06-2009**

quien le corresponde llenar los requisitos necesarios ante el Ministerio para la expedición de la respectiva tarjeta de operación.

Ahora bien, si el vehículo fue desvinculado, debe informársele a la Autoridad Judicial sobre la imposibilidad de tramitar la tarjeta de operación con base en los requisitos legales establecidos para tal efecto, es decir por carecer de vinculación a una empresa autorizada, que tenga capacidad disponible, los perjuicios causados con la desvinculación, deberán reclamarse al responsable de la desvinculación, si la intención del demandante desde un principio fue explotar la vinculación del vehículo embargado.

Finalmente debe dejarse en claro que no es procedente el embargo o remate de "cupos" o "tarjetas de operación", porque las normas específicas del transporte prohíben su negociación, por ello en este caso no puede desligarse el bien embargado (vehículo), de su vinculación, para otorgarle a una parte del proceso el vehículo y a otra la vinculación del mismo.

Así las cosas y en cuanto a la consulta por usted formulada es imperioso concluir que, salvo decisión en contrario por la autoridad judicial competente, el vehículo sobre el cual pesaba la medida cautelar de embargo y sobre el que se ordenó el remate, no puede separarse de la capacidad transportadora ("CUPO" al que usted se refiere), de la empresa a la cual se encuentra vinculado, toda vez que como vehículo de servicio público, según su registro, debe estar vinculado a una empresa de servicio público legalmente constituida y debidamente habilitada, para poder operar en dicho servicio, razón por la cual es inconcebible, que perteneciendo a esta clase de servicio, no corresponda a la capacidad transportadora de una empresa.

Por lo anterior, es preciso manifestar que una vez se determine la modalidad del servicio público de transporte, a la cual se encuentra vinculado el vehículo, deberá darse aplicación a lo establecido para el efecto en el respectivo decreto reglamentario y en consecuencia deberá la empresa justificar las razones por las cuales desvinculó la buseta y la causal o causales invocadas para el efecto, así como demostrar el procedimiento surtido al respecto. En caso contrario deberá permitir que el automotor continúe a ella vinculado y prestando el servicio.

Cordialmente,

ORIGINAL FIRMADO POR:
ANTONIO JOSÉ
SERRANO MARTÍNEZ

ANTONIO JOSÉ SERRANO MARTÍNEZ
Jefe Oficina Asesora Jurídica

Proyecto: MÉRCEDES PRETOM.
Revisó: JAIQUE H. RAMÍREZ B.
Fecha de elaboración: 17.06.09
Número de radicado que respalda: 024. CONTRATO ELECTRÓNICO
Tipo de radicado: Total (X) Parcial ()