



OFICINA ASESORA JURIDICA

220.49.2

Tuluá, 18 de agosto del 2021

Doctor.

RAMÓN GONZÁLEZ GONZÁLEZ

Juez Tercero Administrativo Oral del Circuito de Guadalajara de Buga
J03activobuga@cendoj.ramajudicial.gov.co
Buga- Valle.

Referencia: Contestación Medio de Control
Acción: Nulidad y Restablecimiento del Derecho
Demandante: Federman Quintero Sánchez
Demandado: Municipio de Tuluá – Secretaria de Movilidad
Radicación: 2021-00021-00

ALONSO BETANCOURT CHÁVEZ, abogado en ejercicio, vecino y residente en el Municipio de Tuluá (V), identificado como aparece al pie de mi correspondiente firma, actuando en mi calidad de jefe de la oficina asesora jurídica y en ejercicio del poder que me ha conferido el Abogado **JOHN JAIRO GOMEZ AGUIRRE**, quien obra en su calidad de Alcalde del Municipio de Tuluá, procedo a contestar el medio de control de la referencia, en los siguientes términos:

A LOS HECHOS

PRIMERO: Es cierto como se acredita en las documentales aportadas en el escrito de la demanda, que el actor ostenta la calidad de propietario del vehículo tipo Taxi, clase Automóvil, Marca Hyundai, Modelo 2015, Placa SQ-F659.

SEGUNDO: Es parcialmente cierto, es cierto que el vehículo Marca Hyundai, Modelo 2015, Placa SQF659, propiedad del demandante, suscribió el contrato de vinculación del vehículo de servicio público terrestre colectivo, en calidad de propietario, tenedor, poseedor y/o apoderado del vehículo de Placa SQF-659 el 1 de julio del 2016, con la empresa LIDERTANS S.A.S., del cual derivaron derechos y obligaciones entre las partes, tal y como se acredita en el expediente que reposa en el Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial en adelante D.A.M.S.V. (se anexa contrato privado entre las partes – carpeta 1 vehículo, folios 27 al 33).

Es de acalrar que según certificación expedida por la empresa LIDERTANS S.A.S., el vehículo en mención estuvo vinculado desde el 26 de mayo del 2019 hasta el 31 de diciembre del mismo año. (se anexa certificación expedida por la empresa Lidertrans – carpeta 2 del vehículo, folio 21).

Con relación a la ruta de prestación de servicio Tuluá la Marina y viceversa, si bien la empresa LIDERTRANS S.A.S., se encuentra habilitada para dicha ruta en la modalidad colectiva acorde a la **Resolución No. 340-54-03-2479 del 13 de Junio de 2016**, expedida por el D.A.M.S.V "Por medio de la cual se modifica la Resolución 430-054-0379 de 12 de Mayo de 2012 en la que se autorizó a la empresa Lidertrans Ltda una nueva capacidad transportadora y se le concedió habilitación" lo cierto es que **el vehículo propiedad del hoy demandante NO reúne las condiciones exigidas por el Ministerio de transporte para desarrollar la prestación de servicio público colectivo**, toda vez que dicho vehículo tiene la característica de automóvil de servicio público con carrocería Sedan, es decir modalidad





OFICINA ASESORA JURIDICA

individual. (se anexa resolución No. 340-54-03-2479 del 13 de junio de 2016 - folios 4 al 10 del expediente administrativo recurso de reposición)

Cabe indicar al despacho que el Decreto 1079 del 2015 “Por medio del cual se expide el Decreto Único reglamentario del sector transporte” establece las condiciones para que operen las modalidades de servicio colectivo y su respectiva carrocería; en este caso el vehículo propiedad del actor como consta en el certificado de tradición aportado con la demanda es un automóvil con carrocería Sedan, y dicha carrocería solo puede prestar el servicio público de transporte en modalidad individual, especial y por carretera.

En lo referente a la capacidad de pasajeros la **Resolución No. 340-054-5356 del 19 de Diciembre de 2018** expedida por el D.A.M.S.V. “por medio de la cual se unifica y se modifica la capacidad transportadora otorgada a la empresa Lidertrans S.A.S mediante resolución 340-54-03-2479 del 13 de junio del 2016”, agrupó la capacidad transportadora de dicha empresa, precisando que los vehículos clase AUTOMOVIL Y CAMIONETAS, autorizados dentro del grupo A en la capacidad transportadora mínima de LIDERTRANS S.A.S, estaría conformado solo por camionetas con un cupo mínimo de 35 vehículos y máximo de 42.

En tal sentido y conforme a la citada resolución, los vehículos clase automóvil tipo taxi y tipo servicio especial que se encuentran vinculados a la empresa LIDERTRANS S.A.S, debieron realizar su cancelación en un plazo máximo de 6 meses, quedando solo habilitados los vehículos tipo camionetas para prestar el servicio público colectivo, para lo cual se encuentra habilitada la empresa LIDERTRANS S.A.S. (se anexa resolución No. 340-054-5356 del 19 de diciembre de 2018 - folios 34 al 46 del expediente administrativo recurso de reposición).

TERCERO: No es cierto, la prestación de servicio público colectivo en la ruta Tuluá la marina y viceversa, prestada por la empresa LIDERTRANS S.A.S, está habilitada desde el **13 de junio del 2016** conforme a la **Resolución No. 340-54-03-2479**, expedida por el D.A.M.S.V, empresa en la cual estuvo vinculado administrativamente el vehículo con Placa SQF659 propiedad del hoy actor, según certificación de la mencionada empresa LIDERTRANS S.A.S, esto es, desde 26 mayo del 2019 hasta el 31 de diciembre del 2019, es decir 7 meses 5 días.

CUARTO: Es parcialmente cierto. Es cierto que mediante **Resolución No. 340.54-03-2479 del 13 de junio de 2016** expedida por el D.A.M.S.V, se autorizó la prestación del servicio público de transporte automotor de pasajeros por carretera rural del Municipio de Tuluá a la empresa LIDERTRANS Ltda, especificando rutas y horarios, entre los que se encuentran la ruta Tuluá – Corregimiento la Marina, como actualmente acontece. Las demás afirmaciones no nos constan, pues deberán ser probadas por la parte actora dentro del presente proceso.

QUINTO: Es cierto que el vehículo propiedad del actor se encontraba habilitado hasta el año 2018 para prestar el servicio de transporte en la ruta Tuluá - La Marina en modalidad colectiva.

Es cierto que mediante la ya referida **Resolución No. 340-054.5356 del 19 de Diciembre de 2018** el D.A.M.S.V la cual resolvió ORDENAR LA NO EXPEDICION DE LAS TARJETAS DE OPERACIÓN de los vehículos clase automóvil tipo taxi que prestaban el servicio terrestre colectivo municipal en el área rural de Tuluá, toda vez que no reunía las condiciones exigidas por el ministerio de transporte para desarrollar la prestación de servicio público colectivo.



OFICINA ASESORA JURIDICA

asimismo es cierto que el hoy demandante FEDERMAN QUINTERO SÁNCHEZ ejerció el derecho constitucional de acción de Tutela por la supuesta vulneración de derechos fundamentales.

SEXTO: Es parcialmente cierto, No es cierto que por parte del Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial, se haya actuado de manera errónea en la interpretación de la normatividad, y menos aún, que se haya causado afectación a sus derechos fundamentales como lo pretende u observa el apoderado de la parte actora, dado que las decisiones por parte del D.A.M.S.V., se realizaron acorde con los fundamentos de facticos y jurídicos que sustentaron el acto administrativo objeto de la Litis.

Es cierto que el Juzgado Cuarto Penal Municipal de Tuluá, tuteló los derechos al trabajo y mínimo vital, tal y como lo transcribe el apoderado del actor en el presente hecho, pero lo fue mediante Sentencia No. 184 del 26 de septiembre del 2018.

Se debe aclarar que el amparo constitucional de dichos derechos lo fue de manera transitoria, hasta tanto la jurisdicción contenciosa administrativa resolviera en fallo ejecutoriado la controversia, el despacho dispuso de un término de seis (6) meses siguientes al fallo para ejercer la acción correspondiente, so pena de perder los efectos del amparo otorgado, sin embargo el señor FERDERMAN QUINTERO SANCHEZ, hoy demandante no ejerció ninguna acción dentro de dicho término concedido perdiendo los efectos de la sentencia ya referenciada, pues dicho amparo constitucional data del año 2018.

SEPTIMO: Es parcialmente cierto. Es cierto que la **Resolución No. 340-59-1829 del 24 de Julio de 2020** "por medio de la cual se deroga la Resolución No. 340.59-3430 del 05 de noviembre de 2019" expedida por el D.A.M.S.V actualmente vigente, como su nombre lo indica, derogó en su totalidad dicha resolución de acuerdo a lo transcrito por el apoderado de la parte actora en el presente hecho. (se anexa Resolución 340-59-1829 del 24 de Julio de 2020 - folios 92 al 100 del expediente administrativo recurso de reposición)

No es cierto que la **Resolución No. 340-59-1829 del 24 de Julio de 2020** adolece de vía de hecho o falsa motivación; pues se debe aclarar que al respecto existen tres situaciones factico jurídicas importantes que se encuentran como sustento en los antecedentes administrativos y que corresponden con la realidad de los hechos que fundaron dicha decisión:

a). El **5 de Noviembre de 2019** mediante la **Resolución No. 340-59-3430** el D.A.M.S.V en búsqueda de una solución para los propietarios de los vehículos tipo sedán vinculados a la empresa LIDERTRANS S.A.S, entre los que se encuentra el vehículo de placa SQF-659 propiedad del demandante, previa concertación con los representantes de la empresa LIDERTRANS S.A.S y las empresas de taxis de la ciudad de Tuluá, se ordenó que los vehículos con carrocería sedan matriculados en modalidad colectiva a la empresa LIDERTRANS S.A.S, se vincularan a las empresas habilitadas para transporte terrestre automotor individual de pasajeros en el Municipio de Tuluá, es decir a las empresas de taxis de esta ciudad. (se anexa Resolución No. 340-59-3430 del 5 de noviembre del 2019 – folios 54 al 64 del expediente administrativo recurso de reposición)

b). La mencionada resolución fue recurrida por los representantes de las empresas de taxis el día 28 de noviembre del 2019, solicitando su revocatoria directa por razones de derecho.

c). El día 29 de enero de 2020 el gerente de LIDERTRANS S.A.S, empresa en la cual se encuentra vinculado el vehículo del actor, solicitó y autorizó la revocatoria de la **Resolución No. 340-59-3430 de 5 de Noviembre de 2019**, y en respuesta a dicha



OFICINA ASESORA JURIDICA

solicitud la Administración Municipal a través del D.A.M.S.V, estudió las razones de derecho invocadas en dicha petición y decide emitir la ya citada **Resolución No. 340-59-1829 del 24 de Julio de 2020** la cual deroga como ya se dijo por las razones de derecho invocadas por los solicitantes la resolución anterior, es decir la **Resolución No. 340-59-3430 de 5 de Noviembre de 2019**.

Es por ello que NO es cierto, que el acto administrativo que se pretende nulificar, esto es, la **Resolución No. 340-59-1829 del 24 de Julio de 2020** adolezca de falsa motivación y menos aún de desviación de poder, toda vez que contiene claramente los elementos normativos en los que funda su decisión como es la Ley 769 del 2002 “por la cual se expide el código nacional de tránsito terrestre y se dictan otras disposiciones” y el Decreto 1079 del 2015 “por medio del cual se expide el decreto único reglamentario del sector transporte” los cuales obedecen esencialmente a fines normativos, por lo que dicho acto goza de presunción de legalidad puesto que fue expedido por funcionario competente quien ejerció a su vez la vigilancia y control conforme al mentado decreto.

OCTAVO: Es parcialmente cierto, es cierto que el señor FEDERMAN QUINTERO SÁNCHEZ, interpuso en su propio nombre el recurso de apelación contra la **Resolución No. 340-059-1829 del 24 de julio del 2020**, el día 10 de agosto del 2020, pero es de aclarar que el apoderado de la parte demandante omitió que el escrito del recurso presentado fue de reposición en subsidio de apelación, tal y como se acredita en las documentales anexas al escrito de la demanda.

Cabe indicar que el recurso de reposición fue proferido mediante **Resolución No. 340-59-3184 el 19 de octubre del 2020**, por el D.A.M.S.V., el cual dispuso no reponer y se notificó de manera personal al hoy demandante el día 19 de octubre del 2020. *(se anexa notificación personal - folio 116 del expediente administrativo recurso de reposición)*.

De igual manera, NO es cierto que el recurso de apelación no se haya resuelto, pues se aclara que mientras se desataba el recurso en segunda instancia en el despacho de la Alcaldía Municipal, de manera conjunta el señor FEDERMAN QUINTERO SÁNCHEZ mediante apoderado presentó solicitud de conciliación prejudicial ante la procuraduría 57 judicial I para asuntos administrativos, según Radicación No. 9782 del 29 de octubre del 2020, misma que aportó con la demanda.

En igual sentido se debe indicar que el recurso de apelación en segunda instancia fue resuelto mediante **Resolución No. 200.059-220 del 18 de marzo del 2021**, confirmando en todas sus partes la precitada resolución, decisión comunicada al hoy demandante el día 30 de marzo y 21 de abril del 2021, por medio de correo electrónico a la empresa LIDERTRANS S.A.S., y de manera personal el día 5 de marzo del 2021. Es por ello que no se configura el silencio administrativo negativo presunto como lo hace creer el apoderado de la parte actora. *(se anexa resolución y notificación personal – folios 25 – 37 al 42 del expediente administrativo del recurso de apelación)*.

NOVENO: No es cierto como se ha manifestado con anterioridad, la Administración Municipal a través de D.A.M.S.V emitió la **Resolución No. 340-054-5356 del 19 de Diciembre de 2018** “por medio de la cual se unifica y se modifica la capacidad transportadora otorgada a la empresa Lidertrans S.A.S”, ordenando la no expedición de las tarjetas de operación de aquellos vehículos clase automóvil tipo taxi y tipo servicio especial que prestaban el servicio colectivo en el área rural de Tuluá, entre los cuales se encuentra el vehículo propiedad del demandante, dicho acto administrativo tuvo como fundamentos jurídicos la Ley 105 de 1993, Ley 769 de 2002, modificada por la Ley 1383 de 2012 y los Decretos 172 y 175 del 2001, y el Decreto 1079 de 2015.

Se debe precisar que el señor FEDERMAN QUINTERO SÁNCHEZ, en calidad de propietario conocía la existencia del impedimento legal que se encontraba sujeto el vehículo, es decir, la restricción de la no expedición de las tarjetas de operación y la orden



OFICINA ASESORA JURIDICA

de cancelación de las licencias de conducción conforme con el **Resolución No. 340-054-5356 del 19 de diciembre de 2018.**

De igual modo, NO es cierto que con la expedición del mencionado acto administrativo emitido por parte de la Administración Municipal - D.A.M.S.V se le haya causado perjuicio económico alguno al demandante, y menos aún, a su núcleo familiar, toda vez que dicho pronunciamiento obedeció a un mandato legal de obligatorio cumplimiento el cual genero efectos jurídicos, en virtud de la solicitud de revocatoria directa incoada por el representante de la empresa LIDERTRANS S.A.S del parque automotor al cual pertenece el vehículo y la posterior aceptación por parte del D.A.M.S.V.

Asimismo, lejos de acreditar el presunto perjuicio se debe precisar que el vehículo con Placa SQF-659 propiedad del hoy actor, como se manifestó con anterioridad según certificación de la mencionada empresa LIDERTRANS S.A.S, estuvo vinculado administrativamente desde 26 mayo del 2019 hasta el 31 de diciembre del 2019, es decir 7 meses 5 días. Para posteriormente vincularse el citado vehículo a la empresa Transportes la Esperanza del Mañana S.A.S según carta de aceptación de fecha 16 de abril del 2021, como se acredita en el expediente administrativo anexo al presente contestación, *(se anexa carta de aceptación expedida por la empresa Transportes la Esperanza del Mañana S.A.S carpeta 2 del vehículo – folios 33).*

DECIMO: Es parcialmente cierto, es cierto que el actor ha venido pagando el impuesto vehicular, sobre el vehículo de placa SQF-659, pero se aclara que dicho pago, no significa que el vehículo se encuentre habilitado para el servicio público en la modalidad colectiva.

Además, se precisa que el impuesto vehicular es un gravamen que recae sobre los vehículos que estén o no estén en circulación, independientemente del servicio que se preste, bien sea público o particular, es decir dicho impuesto es diferente al concepto de tarjeta de operación.

DECIMO PRIMERO: No es cierto, toda vez que el impuesto de tarjeta de operación no existe, pues se aclara que el concepto al que hace referencia el apoderado de la parte demandante es una afirmación subjetiva, puesto que lo que se paga en realidad es el impuesto vehicular del que está obligado por ley todo propietario de un vehículo.

DECIMO SEGUNDO: Con relación a dicha afirmación, me permito precisar que el vehículo propiedad del demandante como se ha reiterado, se encontraba vinculado a la empresa LIDERTRANS S.A.S mediante un contrato regido por el derecho privado desde el año 2016. Dicha empresa se encuentra habilitada para la prestación de servicio público colectivo y su capacidad transportadora en el Grupo A, está conformada solo por camionetas, con un cupo ya limitado; en tal sentido, el hecho de que el vehículo no preste ningún tipo de servicio público, obedece a la habilitación que tiene la empresa en la cual está vinculado el vehículo del actor, y cuyas características como ya se anotó anteriormente, es un vehículo clase automóvil con carrocería Sedan individual servicio especial y por carretera.

Es de recordar que la ya citada **Resolución No. 340-054.5356 del 19 de diciembre del 2018** ordeno la cancelación de la matrícula del vehículo en cuestión entre otros, y ordenó la no expedición de las tarjetas de operación a los vehículos que no cumplieran con dichos presupuestos normativos.

Así las cosas, se itera que el mencionado vehículo, pertenece desde el día tres (3) de septiembre del 2015 al hoy actor, como se acredita en el certificado de tradición aportado con la demanda, y fue este quien suscribió el contrato de vinculación del vehículo de servicio público terrestre colectivo, en calidad de propietario, tenedor, poseedor y/o apoderado del vehículo de ya referenciado de Placa SQF-659 el 1 de julio del 2016 con la





OFICINA ASESORA JURIDICA

empresa LIDERTANS S.A.S. Certificación de vinculación que según dicha empresa lo fue desde el día veintiséis (26) de mayo del 2019 al 31 de diciembre del 2019.

Por lo que el mencionado contrato regido por el derecho privado, solo genera obligaciones y responsabilidades entre las partes, es decir, entre la empresa LIDERTRANS S.A.S y el propietario, tenedor o poseedor del vehículo, quienes lo suscribieron. Luego las presuntas afectaciones de las que hace alusión el apoderado de la parte demandante, son ajenas a esta administración no nos consta y ni siquiera se existe prueba sumaría al respecto, pues dicha decisión administrativa que hoy son objeto de la presente demanda, obedecen a un imperativo de carácter legal de obligatorio cumplimiento.

DECIMO TERCERO: No nos conta dichas aseveraciones, en todo caso son vicisitudes que deben ser probadas.

DECIMO CUARTO: Con relación al presente hecho me permito manifestar que si bien se acredita con los registros civiles de nacimiento el parentesco de los menores con relación al actor, no nos consta dichas afirmaciones en todo caso que se pruebe.

DECIMO QUINTO: No son ciertas las presuntas afectaciones de las que hace mención el apoderado de la parte demandante, y menos aún cuentan con sustento probatorio en la demanda impetrada, pues las actuaciones, según los antecedentes administrativos del D.A.S.M.V no fueron caprichosas, toda vez que obedecieron a solicitudes de revocatoria directa y fundadas en normas legales de obligatorio cumplimiento, el cual originó efectos jurídicos de conformidad con la Ley 105 de 1993, Ley 769 de 2002, modificada por la Ley 1383 de 2012 y los Decretos 172 y 175 del 2001, y el Decreto 1079 de 2015.

A LAS PRETENSIONES

En mi condición de apoderado judicial del Municipio de Tuluá Valle, me opongo a todas y cada una de las pretensiones esbozadas por la parte demandante en el libelo de la demanda, puesto que el Municipio de Tuluá Valle a través del Departamento Administrado de Movilidad y Seguridad realizó el trámite que es de su competencia, además de ejercer vigilancia y control conforme a derecho. Es de indicar que las pretensiones se tornan improcedentes y sin ninguna justificación legal, dado que el acto administrativo objeto del presente litigio se encuentran ajustado a la Constitución Nacional y a la normatividad legal vigente, fue expedido por funcionario competente y bajo un razonamiento respecto de los fundamentos fácticos y jurídicos que llevaron a su motivación, cuya finalidad consistía en tomar una decisión de fondo como efectivamente aconteció, por lo que dichas pretensiones no son de recibo para esta Administración Municipal.

Cabe resaltar, como se señaló en precedencia, que conforme a la **Resolución No. 340-54-03-2479 del 13 de Junio de 2016**, expedida por el D.A.M.S.V, la empresa LIDERTRANS S.A.S., se encuentra habilitada en la modalidad colectiva en la ruta para la prestación de servicio Tuluá la Marina y viceversa, pero diferentes es que el vehículo de Placa SQF659, propiedad del demandante NO reunía las condiciones exigidas por el Ministerio de transporte para desarrollar la prestación de servicio público colectivo, toda vez que el vehículo en cuestión tiene la característica de automóvil de servicio público con carrocería Sedan, es decir modalidad individual.

Por tal razonamiento el Acto Administrativo objeto de la presente acción, esto es, la **Resolución No. 340-59-1829 del 24 de Julio de 2020** no adolece de falsa motivación y menos aún de desviación de poder, toda vez que dicha resolución se fundó conforme a la Ley 769 del 2002 *"por la cual se expide el código nacional de tránsito terrestre y se dictan otras disposiciones"* y el Decreto 1079 del 2015 *"por medio del cual se expide el decreto único reglamentario del sector transporte"*.



OFICINA ASESORA JURIDICA

FUNDAMENTACIÓN FACTICA Y JURIDICA

Es necesario iniciar nuestro argumento haciendo referencia a la Constitución Política y demás normatividad que rige en materia de servicio de transporte público terrestre de la siguiente manera.

La Constitución Política establece en el Capítulo 5 la finalidad social del estado y de los servicios públicos.

*"Artículo 365. Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional.
(...)"*

Con relación al servicio de transporte público de pasajeros por carretera, como servicio esencial y empresas de transporte público de pasajeros por carretera, habilitación, requisitos, en ejercicio de una demanda de acción pública de Nulidad, el Consejo de Estado en Sala de lo Contencioso Administrativo de fecha 22 de septiembre del 2011 ha precisado lo siguiente:

"De conformidad con lo dispuesto por el artículo 365 de la Constitución Política de 1991, los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado y por lo mismo, es deber de las autoridades asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. Uno de esos servicios es precisamente el de transporte público de pasajeros por carretera, el cual, dada la inmensa repercusión que tiene en la vida nacional, es catalogado como un servicio público de carácter esencial, circunstancia ésta que contribuye a explicar el por qué su prestación se encuentra sujeta a la regulación, el control y la vigilancia del Estado (Art. 5° de la Ley 336 de 1996). Bajo tales parámetros, para que los empresarios puedan asumir la prestación de ese servicio público esencial, deben solicitar y obtener previamente una habilitación por parte de las autoridades competentes, tal como lo establece el artículo 11 de la Ley 336 de 1996, lo cual en modo alguno riñe con la libertad de empresa. Antes por el contrario, la mencionada exigencia se explica y justifica por la necesidad de garantizar que la prestación del servicio se de en condiciones óptimas de calidad y seguridad, consultando el interés general y las necesidades de la comunidad. En ese orden de ideas, el ordenamiento jurídico establece que para poder prestar el servicio de transporte público de pasajeros por carretera, es preciso obtener la respectiva habilitación, previa demostración de su capacidad técnica, operativa, financiera y de seguridad y de la procedencia del capital aportado (...). Dentro de los requisitos establecidos para la obtención de la referida Habilitación, se encuentra precisamente el de allegar los contratos de vinculación de los vehículos a la empresa, celebrados entre ésta y los propietarios de los mismos, los cuales están sometidos a las cláusulas que llegaren a pactar los contratantes en ejercicio de su autonomía privada, quienes en todo caso se encuentran obligados a respetar las normas que regulan la materia. Adicionalmente, el ordenamiento jurídico exige a las empresas del sector la obtención de las correspondientes tarjetas de operación para los vehículos a ellas vinculados, las cuales son expedidas por las autoridades competentes, previa verificación de que los automotores cumplen las condiciones de idoneidad, seguridad, comodidad y accesibilidad, con lo cual se busca garantizar la eficiente prestación del servicio. Al fin y al cabo y tal como lo dispone las leyes 105 de 1993 y lo reitera la ley 336 de 1996, "La seguridad especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte."

Así mismo la referida sentencia señala sobre la diferencias entre contrato de vinculación y obtención de la tarjeta de operación.

**"EMPRESAS DE TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS POR CARRETERA -
Diferencias entre contrato de vinculación y obtención de la tarjeta de operación /
TARJETA DE OPERACION - Concepto**



OFICINA ASESORA JURIDICA

Una cosa es la celebración del contrato de vinculación y otra muy diferente la obtención de la tarjeta de operación. En tanto que la primera se refiere al establecimiento de una relación negocial de carácter privado, la segunda corresponde a un acto unilateral mediante el cual las autoridades de tránsito y transporte, en ejercicio de las potestades que les son propias, autorizan a cada vehículo automotor para asumir la prestación del servicio público de transporte, tras constatar su idoneidad y verificar el cumplimiento de las exigencias mínimas establecidas por el ordenamiento jurídico. En ese orden de ideas, resulta claro que la celebración del contrato produce una serie de efectos y consecuencias jurídicas para las partes contratantes, pero ha de tenerse en cuenta que el solo perfeccionamiento de tales negocios jurídicos no es en sí mismo suficiente para poder asumir la prestación del servicio. Es precisamente por ello que la autoridad de tránsito y transporte se reserva la potestad de otorgar la tarjeta de operación, con la cual se "oficializa" la vinculación del automotor a la empresa, tal como lo señala el artículo 53 del decreto acusado. La obtención de dicha tarjeta de operación no constituye entonces una formalidad ad substantiam actus caprichosamente añadida por la administración como requisito de validez o existencia de los contratos, pues en realidad se trata de una actuación administrativa sucedánea a la celebración y perfeccionamiento de aquellos. Expresado de otra manera, una cosa es que el contrato de vinculación se perfeccione al concurrir la voluntad de los celebrantes y otra muy distinta que el Estado, con posterioridad a ello y en ejercicio de sus potestades de control y vigilancia, expida la tarjeta de operación de los vehículos. Ese documento, siendo ulterior a la celebración del contrato, no forma parte del mismo y es, en últimas, un acto de autorización que emiten las autoridades competentes para que los automotores puedan rodar por las calles y carreteras del país como vehículos de transporte público, tras comprobarse su aptitud e idoneidad para asegurar la adecuada prestación del servicio."

Dicha corporación también indica que el contrato de vinculación de los vehículos se rige por normas del derecho privado.

“SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS - Contrato de vinculación de los vehículos: se rige por las normas del derecho privado / CONTRATO DE VINCULACION - Utilización de mecanismos alternativos de solución de conflictos por mutuo acuerdo sin que obligatoriamente deba estipularse / DECRETO 171 DE 2001 - Nulidad parcial del artículo 54

En cuanto a las objeciones que se formulan contra los apartes pertinentes del artículo 54 del Decreto demandado (171 de 2001), debe tenerse presente que dicha norma dispone expresamente que el Contrato de Vinculación se regirá por las normas de derecho privado, lo que encuentra soporte en el artículo 983 del Código de Comercio, el cual consagra la procedencia del Contrato de Vinculación entre la Empresa de Transporte y el propietario del vehículo. Ahora, tanto el artículo 983 como el 999 del Código de Comercio posibilitan la expedición de normas reglamentarias del Contrato de Vinculación, obviamente en armonía con lo dispuesto por el numeral 11 del artículo 189 constitucional, atribución que fundamenta que en el citado artículo 54 se exija un mínimo de condiciones en términos generales, cuyo contenido y alcance debe ser pactado por las partes, tales como las que se establecen en los apartes demandados. Sin embargo, la Sala decretará la nulidad de la condición que se impone en el sentido de que el Contrato de Vinculación deberá contener lo relativo a "...y los mecanismos alternativos de solución de conflictos al que se sujetarán las partes", a que se refiere el inciso primero del artículo 54 controvertido, por cuanto dado el desplazamiento del Juez Natural del conflicto, la utilización obligatoria de tales mecanismos se encuentra reservada a la potestad configurativa del Legislador, tal como se ha regulado en las Leyes 23 de 1991, 446 de 1998 y 640 de 2001. Lo anterior no excluye que en cualquier momento las partes, de mutuo acuerdo, puedan recurrir a la utilización de los mecanismos alternativos de solución de conflictos, sin que obligatoriamente deban anticipadamente estipularlo así en el Contrato de Vinculación."

En igual sentido se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, **Decreto 1079 de 2015**, con el objetivo de compilar y racionalizar la



OFICINA ASESORA JURIDICA

normatividad expedida por el Gobierno Nacional, para la cumplida ejecución de las leyes del sector transporte del cual se traen a colación las siguientes definiciones para el caso concreto.

Generalidades en cuanto a la actividad transportadora y el transporte público.

“ARTÍCULO 2.1.2.1. Definiciones generales. Para la interpretación y aplicación del presente Libro se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

- *Actividad transportadora: de conformidad con el artículo 6 de la Ley 336 de 1996, se entiende por actividad transportadora un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes, basadas en los reglamentos del Gobierno Nacional.*
- *Transporte público: de conformidad con 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.*

(...)

(Decretos 170, 171, 172, 173 y 175 de 2001, artículos 3, 4 y 5 y Decreto 3109 de 1997, artículo 2).

Referente al servicio público de transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros indica: “Artículo 2.2.1.1.3. Servicio público de transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros. Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en ésta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para recorrer total o parcialmente una o más rutas legalmente autorizadas.”

(Decreto 170 de 2001, artículo 6).

De las autoridades competentes. “ARTÍCULO 2.2.1.1.2.1. Autoridades de transporte. Son autoridades de transporte competentes las siguientes:

. En la Jurisdicción Nacional: el Ministerio de Transporte.

• En la Jurisdicción Distrital y Municipal: los Alcaldes Municipales y/o distritales o en los que estos deleguen tal atribución.

(...)

(Decreto 170 de 2001, artículo 10).

En cuanto a la Habilitación dispone “ARTÍCULO 2.2.1.1.3.1. Habilitación. Las empresas legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Colectivo de Pasajeros en el radio de acción Metropolitano, Distrital y Municipal deberán solicitar y obtener habilitación para operar.

La habilitación concedida autoriza a la empresa para prestar el servicio solamente en la modalidad solicitada. Si la empresa, pretende prestar el servicio de transporte en una modalidad diferente, debe acreditar ante la autoridad competente de la nueva modalidad, los requisitos de habilitación exigidos.”

(Decreto 170 de 2001, artículo 12).

Vinculación y Desvinculación de Equipos. “ARTÍCULO 2.2.1.1.10.1. Equipos. Las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de Transporte Público Colectivo, Terrestre Automotor de Pasajeros del radio de acción Metropolitano, Distrital y/o Municipal sólo podrán hacerlo con equipos registrados para dicho servicio.”



OFICINA ASESORA JURIDICA

(Decreto 170 de 2001, artículo 46).

“ARTÍCULO 2.2.1.1.10.2. Vinculación. La vinculación de un vehículo a una empresa de transporte público es la incorporación de este al parque automotor de dicha empresa. Se formaliza con la celebración del respectivo contrato entre el propietario del vehículo y la empresa y se oficializa con la expedición de la tarjeta de operación por parte de la autoridad de transporte competente.

(Decreto 170 de 2001, artículo 47).

ARTÍCULO 2.2.1.1.10.3. Contrato de vinculación. El contrato de vinculación del equipo se regirá por las normas del derecho privado debiendo contener como mínimo las obligaciones, derechos y prohibiciones de cada una de las partes, causales de terminación y preavisos requeridos para ello, así como aquellas condiciones especiales que permitan definir la existencia de prórrogas automáticas y los mecanismos alternativos de solución de conflictos.”

(...)

(Decreto 170 de 2001, artículo 48).

En lo relativo a las tarjetas de operación definición y expedición prescribe.

“ARTÍCULO 2.2.1.1.11.1. Definición. La tarjeta de operación es el documento único que autoriza a un vehículo automotor para prestar el servicio público de transporte de pasajeros bajo la responsabilidad de una empresa de transporte, de acuerdo con los servicios autorizados.

(Decreto 170 de 2001, artículo 55).

ARTÍCULO 2.2.1.1.11.2. Expedición. La autoridad de transporte competente expedirá la tarjeta de operación únicamente a los vehículos legalmente vinculados a las empresas de transporte público debidamente habilitadas, de acuerdo con la capacidad transportadora fijada a cada una de ellas.”

(Decreto 170 de 2001, artículo 56).

Del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi. **“ARTÍCULO 2.2.1.3.1. Objeto y Principios.** El presente Capítulo tiene por objeto reglamentar la habilitación de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en los niveles básico y de lujo, y la prestación por parte de éstas de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a los cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la ley y los convenios internacionales.

(Modificado por el Decreto 2297 de 2015. Art, 1)

ARTÍCULO 2.2.1.3.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente Capítulo se aplicarán integralmente a la modalidad de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, en todo el territorio nacional, de acuerdo con los lineamientos establecidos en la Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996.

(Decreto 172 de 2001, artículo 2).

ARTÍCULO 2.2.1.3.3. Servicio público de transporte terrestre automotor, Individual de Pasajeros en los niveles básico y de lujo. El Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en los niveles básico y de lujo, es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino. El recorrido será establecido libremente por las partes contratantes.



OFICINA ASESORA JURIDICA

(...)"

(Modificado por el Decreto 2297 de 2015. Art, 2)

Habilitación del servicio público de transporte individual.
"ARTÍCULO 2.2.1.3.2.1. Habilitación. Las empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros, deberán solicitar y obtener habilitación para operar en el nivel básico y/o de lujo. La habilitación lleva implícita la autorización para la prestación del servicio público de transporte en esta modalidad, en el o los niveles de servicio autorizados.

La habilitación concedida autoriza a la empresa para prestar el servicio solamente en la modalidad solicitada y en el o los niveles de servicio que le sean autorizados. Si la empresa, persona natural o jurídica, pretende prestar el servicio de transporte en una modalidad diferente, deberá acreditar ante la autoridad competente de la nueva modalidad, los requisitos de habilitación exigidos.

(...)"

(Modificado por el Decreto 2297 de 2015, Art, 4º).

Conforme con lo esbozado, es claro que el demandante ostenta la calidad de propietario del vehículo tipo Taxi, clase Automóvil, Marca Hyundai, Modelo 2015, Placa SQF-659; quien suscribió el mencionado contrato de vinculación administrativa del vehículo de servicio público terrestre colectivo con la empresa LIDERTRANS S.A.S., en calidad de propietario, tenedor, poseedor y/o apoderado del vehículo; contrato realizado el día 1 de julio del 2016 y según certificación expedida por la misma empresa, tal y como se acredita lo fue desde el día 26 de mayo del 2019 con fecha de terminación 31 de diciembre del 2019.

Es de indicar, que si bien la empresa LIDERTRANS S.A.S., se encuentra actualmente habilitada para prestar la ruta en la modalidad colectiva acorde a la **Resolución No. 340-54-03-2479 del 13 de Junio de 2016**, expedida por el Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial "Por medio de la cual se modifica la Resolución 430-054-0379 de 12 de Mayo de 2012 en la que se autorizó a la empresa Lidertrans Ltda una nueva capacidad transportadora y se le concedió habilitación" lo cierto es que el vehículo propiedad del hoy demandante NO reunía las condiciones exigidas por el aludido Decreto 1079 del 2015, para desarrollar la prestación de servicio público colectivo, puesto que dicho vehículo como ya se anotó, tiene la característica de automóvil de servicio público con carrocería Sedan, es decir, modalidad individual. Es por ello, que de acuerdo a la **Resolución No. 340-054-5356 del 19 de diciembre de 2018**, proferida por el D.A.M.S.V, los vehículos clase automóvil tipo taxi y tipo servicio especial que se encuentran vinculados a la empresa Lidertrans S.A.S, debieron realizar su cancelación en un plazo máximo de 6 meses, quedando solo habilitados los vehículos tipo camionetas para prestar el servicio público colectivo.

Luego entonces el actor, para la fecha de adquisición del vehículo conocía los efectos de la celebración de dicho contrato, además de las restricciones de la no renovación y cancelación de las tarjetas de operación, **puesto que el vehículo tenía características para la modalidad de servicio de transportes público individual mas no colectivo**, derivándose así de dicho contrato derechos como también responsabilidades y obligaciones para cada una de las partes de conformidad con el "artículo 2.2.1.1.10.3. **Contrato de vinculación.** El contrato de vinculación del equipo se registrá por las normas del derecho privado debiendo contener como mínimo las obligaciones, derechos y prohibiciones de cada una de las partes, causales de terminación y preavisos requeridos para ello, así como aquellas condiciones especiales que permitan definir la existencia de prórrogas automáticas y los mecanismos alternativos de solución de conflictos."





OFICINA ASESORA JURIDICA

Es por ello que ambos contratantes conocían los efectos jurídicos posteriores al aludido contrato de vinculación de servicio colectivo, pues como bien lo señala la sentencia arriba referenciada la cual precisa la diferencias entre contrato de vinculación y obtención de la tarjeta de operación lo siguiente:

“Una cosa es la celebración del contrato de vinculación y otra muy diferente la obtención de la tarjeta de operación. En tanto que la primera se refiere al establecimiento de una relación negocial de carácter privado, la segunda corresponde a un acto unilateral mediante el cual las autoridades de tránsito y transporte, en ejercicio de las potestades que les son propias, autorizan a cada vehículo automotor para asumir la prestación del servicio público de transporte, tras constatar su idoneidad y verificar el cumplimiento de las exigencias mínimas establecidas por el ordenamiento jurídico. En ese orden de ideas, resulta claro que la celebración del contrato produce una serie de efectos y consecuencias jurídicas para las partes contratantes, pero ha de tenerse en cuenta que el solo perfeccionamiento de tales negocios jurídicos no es en sí mismo suficiente para poder asumir la prestación del servicio. Es precisamente por ello que la autoridad de tránsito y transporte se reserva la potestad de otorgar la tarjeta de operación, (...)”

Por tal motivo, para la Administración Municipal de Tuluá, no es viable acceder a las pretensiones del demandante puesto que la actuación administrativa que hoy es objeto del presente del medio de control se fundan en la Ley 769 del 2002 “por la cual se expide el código nacional de tránsito terrestre y se dictan otras disposiciones” como también el Decreto 1079 del 2015 “por medio del cual se expide el decreto único reglamentario del sector transporte” norma que compila y racionaliza la normatividad, para la cumplida ejecución de las leyes del sector transporte. Por lo que la decisión de la administración a través del D.A.M.S.V obedece esencialmente a fines eminentemente normativos, por tanto, dicho acto goza de presunción de legalidad, además de ser expedido por funcionario competente y en ejercicio de sus potestades de control y vigilancia como lo determina la norma en cita.

Es por ello que le solicito de manera comedida al Honorable Juzgado Administrativo no acceder a la declaratoria de nulidad del acto administrativo objeto de controversia, pues de lo contrario implicaría contrariar disposiciones de obligatorio cumplimiento, además de generar una afectación de manera directa al erario público por presuntos perjuicios alegados que son completamente ajenos para este ente territorial.

SOLICITUD VINCULACIÓN LITISCONSORTE.

Sobre el particular como figura procesal y procedencia, muy respetuosamente solicito al señor Juez Administrativo que de conformidad con el Artículo 61 del Código General del Proceso, se vincule a la Empresa Lideres del Transporte S.A.S “LIDERTRANS S.A.S”, con NIT 821.003.072 – 2 en calidad de demandado como litisconsorte e integración del contradictorio dentro del presente proceso, quien funge como presentante legal la señora LORENA CAMPO ROMO, quien se identifica con la cedula de ciudadanía No. 1.192.788.123 considerando que es pertinente su vinculación conforme a los hechos de la demanda como de la contestación, en el entendido que puede tener un interés directo y actual en las resultas del proceso, y más aún de alguna manera tiene una relación con el D.A.M.S.V., con relación a la prestación del servicio público de transporte terrestre, y a su vez contratada de manera individual con los propietarios, poseedores, tenedores de los vehículos adscritos a ella, como en el caso que nos ocupa. Es decir, considero que existe o existió una relación jurídico sustancial entre el demandante y la citada empresa, dicho pedimento se funda en lo siguiente.

1. Como se señaló en la presente contestación y como se acredita en las documentales a portadas en la presente respuesta, el hoy demandante funge en calidad de propietario del vehículo tipo Taxi, clase Automóvil, Marca Hyundai, Modelo 2015, Placa SQF659.

2. El hoy actor suscribió el contrato de vinculación del vehículo de servicio público terrestre colectivo, en calidad de propietario, tenedor, poseedor y/o apoderado del



OFICINA ASESORA JURIDICA

vehículo de ya referenciado el mes de julio del 2016 con la empresa LIDERTANS S.A.S., con certificación de la misma empresa desde el 26 de mayo el 2019 hasta el 31 de diciembre del 2019 tal y como se acredita en la relación de documentos que acompañan este escrito.

3. La empresa LIDERTRANS S.A.S., se encuentra habilitada para la ruta de prestación de servicio Tuluá la Marina y viceversa, en la modalidad colectiva acorde a la **Resolución No. 340-54-03-2479 del 13 de Junio de 2016**, expedida por el D.A.M.S.V pero ello no significa que el vehículo que es propiedad del hoy demandante reunía las condiciones exigidas por el Ministerio de transporte para desarrollar la prestación de servicio público colectivo, toda vez que dicho vehículo tiene la característica de automóvil de servicio público con carrocería Sedan, es decir modalidad individual.

4. El mencionado contrato regido por el derecho privado, solo genera obligaciones y responsabilidades entre las partes, es decir entre la empresa LIDERTRANS S.A.S y el propietario, tenedor o poseedor del vehículo, luego las presuntas afectaciones de las que hace alusión el apoderado de la parte demandante, son ajenas a esta administración, pues dicha decisión administrativa que hoy es objeto de la presente demanda, obedecen a un imperativo de carácter legal de obligatorio cumplimiento. Luego la empresa LIDERTRANS S.A.S es la llamada a responder por las consecuencia derivadas de dicho contrato privado, pues como se dijo en precedencia, una cosa es la celebración del contrato de vinculación y otra muy diferente la obtención de la tarjeta de operación, ya que para fecha de adquisición del vehículo el actor conocía de las restricciones de la modalidad del vehículo a la empresa en la cual se encuentra vinculado, como de la respectiva cancelación de la tarjeta de operación.

Por lo anterior su señoría solicito respetuosamente integrar el contradictorio en calidad de demandado a la Empresa Lideres del Transporte S.A.S "LIDERTRANS S.A.S", con NIT 821.003.072 – 2 como litisconsorte e integración del contradictorio, quien puede ser notificada en la Carrera 20 No. 25 – 75 Barrio centro de Tuluá, correo electrónico lidertransltda@hotmail.com (Se anexa certificado de existencia y representación de la empresa Lideres del Transporte S.A.S)

Pruebas que se acompañan a la presente solicitud:

- Certificado de existencia y representación de la empresa Lideres del Transporte S.A.S.
- Contrato de vinculación del vehículo de servicio público terrestre colectivo.

EXCEPCIONES DE MÉRITO O DE FONDO

1. LEGALIDAD DEL ACTO ADMINISTRATIVO.

La motivación del acto administrativo acusado es legal, dado que lo que pretende el demandante es que se nulite la **Resolución No. 340-59-1829 del 24 de julio del 2020** "por medio de la cual se deroga la Resolución No. 340.59-3430 del 05 de noviembre de 2019" proferida por el D.A.M.S.V

El acto administrativo derogado ordenaba que los vehículos con carrocería sedan matriculados en modalidad colectiva a la empresa LIDERTRANS SAS, se vincularan a las empresas habilitadas para transporte terrestre automotor individual de pasajeros en el Municipio de Tuluá, es decir a las empresas de taxis de esta ciudad. Lo que derivó la solicitud de revocatoria por parte de los representantes legales de las empresas de taxis, como del gerente de LIDERTRANS SAS, empresa a la cual se encontraba vinculado el vehículo propiedad del actor.

Ahora bien, en respuesta a dicha solicitud la Administración Municipal a través del Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial de Tuluá, verifico las razones



OFICINA ASESORA JURIDICA

de derecho que soportaban las peticiones, por lo que el D.A.M.S.V decidió emitir la aludida **Resolución No. 340-59-1829 del 24 de Julio de 2020** la cual no adolece de falsa motivación, como tampoco de garantías constitucionales y menos aún desviación de poder, por cuanto ésta contiene claramente los elementos normativos en los que funda su decisión, como es la Ley 769 del 2002 *"por la cual se expide el código nacional de tránsito terrestre y se dictan otras disposiciones"* y el Decreto 1079 del 2015 *"por medio del cual se expide el decreto único reglamentario del sector transporte"* decreto último que compila la debida ejecución de las leyes del sector Transporte.

Acorde a lo anterior se desprende que la empresa **LIDERTRANS - S.A.S** con NIT 821.003.072-2 domiciliada en el Municipio de Tuluá, es una empresa legalmente constituida que presta un servicio público de transporte de pasajeros por carretera con radio de acción municipal habilitada en la Modalidad Colectiva. Dicho Servicio público de transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros lo define el artículo 2.2.1.1.3., del Decreto 1079 del 2015, como aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en ésta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para transitar total o parcialmente en una o más rutas legalmente autorizadas.

Por su parte el artículo 2.2.1.3.3., modificado por el Decreto 2297 del 2015, define el servicio público de transporte terrestre automotor, Individual de pasajeros en los niveles básico y de lujo el que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino, el recorrido será establecido libremente por las partes contratante. Por tanto el vehículo en cuestión, corresponden a la clase de automóvil y tipo de carrocería sedan, por lo que tienen la particularidad o modalidad individual, especial y por carretera. Es por ello, que conforme al mencionado decreto no existe una correspondencia para la modalidad del servicio colectivo, modalidad para la cual la empresa **LIDERTRANS - S.A.S** se encuentra habilitada. Es así que no es jurídicamente posible dar alcance a las pretensiones del libelo de la demanda, pues la decisión objeto de la presente acción de nulidad y restablecimiento obedece eminentemente a dar aplicación a normas legales de obligatorio cumplimiento.

Así mismo, se debe tener de presente lo establecido en el **artículo 91 del Código Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo** el cual prescribe que los actos administrativos serán obligatorios mientras no hayan sido anulados o suspendidos por la jurisdicción en lo contencioso administrativo, pero perderán su fuerza ejecutoria en los siguientes casos:

1. Cuando sean suspendidos provisionalmente sus efectos por la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo.
2. Cuando desaparezcan sus fundamentos de hecho o de derecho.
3. Cuando al cabo de cinco (5) años de estar en firme, la autoridad no ha realizado los actos que le correspondan para ejecutarlos.
4. Cuando se cumpla la condición resolutoria a que se encuentre sometido el acto.
5. Cuando pierdan vigencia.

De esta manera, la presunción de legalidad de los actos administrativos consiste en suponer que todo acto administrativo ha sido expedido de acuerdo con el ordenamiento jurídico, es decir, de acuerdo con las reglas para su creación, tanto desde el punto de vista material, o sea, en relación con su contenido, como desde el punto de vista formal, esto es, en lo concerniente a sus elementos, la competencia, requisitos, trámites, oportunidad y demás aspectos sustantivos y adjetivos para la expedición de cada acto administrativo.



OFICINA ASESORA JURIDICA

Sobre el particular el Consejo de Estado lo ha sostenido: "Como lo dicen la Ley, la doctrina y la jurisprudencia, uno de los atributos del acto administrativo, entendido como emisión de la voluntad de un organismo o entidad pública con el propósito de que produzca efectos jurídicos, es la denominada "presunción de legalidad", que también recibe los nombres de "presunción de validez", "presunción de justicia" y "presunción de legitimidad".

Se trata de una prerrogativa que gozan los pronunciamientos de esa clase, que significa que, al desarrollarse y al proyectarse la actividad de la Administración, ello responde a todas las reglas y que se han respetado todas las normas que la enmarca. Legalidad es sinónimo de perfección, de regularidad, se inspira en motivos de conveniencia pública, en razones de orden formal y material en pro de la ejecutoriedad y de la estabilidad de esa manifestación de voluntad" (Sentencia de la Sección Segunda, radicación No. 6264 de 17 de febrero de 1994).

Así las cosas, el acto administrativo objeto de la presente demanda como ya se dijo se considera acorde con el ordenamiento jurídico en todos los aspectos o elementos que lo conforman, esto es, que lo expidió el órgano o funcionario autorizado para ello (con competencia), con el objeto o contenido previsto en las normas superiores pertinentes y dentro del marco de las mismas, por las causales o motivos necesarios, con la forma y fines aplicables al caso.

En atención a lo anterior, comedidamente solicito se declare probada la excepción de mérito en comento.

2. COBRO DE LO NO DEBIDO.

Esta excepción se fundamenta en el entendido de que el demandante está solicitando a título de restablecimiento del derecho, se declare que al actor le asiste razón para que el Municipio de Tuluá, autorice que el vehículo de Placa SQF659 adscrito a la empresa LIDERTRANS SAS, y preste el servicio público colectivo de transporte de pasajeros en la ruta Tuluá corregimiento la Marina, además de pagar una presunta indemnización por presuntos perjuicios del orden patrimonial que no se acreditan y menos a un le adeuda la Alcaldía Municipal de Tuluá.

Al respecto, para este ente territorial no es jurídicamente viable contrariar las disposiciones contenidas en el acto que sustenta la **Resolución No. 340-59-1829 del 24 de Julio de 2020** "por medio de la cual se deroga la Resolución No. 340.59-3430 del 05 de noviembre de 2019" expedida por el D.A.M.S.V actualmente vigente, es decir, conforme a la Ley 769 del 2002 "por la cual se expide el código nacional de tránsito terrestre y se dictan otras disposiciones" y Decreto 1079 del 2015 "por medio del cual se expide el decreto único reglamentario del sector transporte".

Conforme a lo anterior, el vehículo de Placa SQF-659 propiedad del actor, corresponden a la clase de automóvil y tipo de carrocería sedan, por lo que tienen la particularidad o modalidad individual, especial y por carretera. Es por ello, que conforme al mencionado decreto no existe una correspondencia para la modalidad del servicio colectivo, modalidad para la cual la empresa LIDERTRANS - S.A.S se encuentra habilitada. Por tanto, no es jurídicamente posible dar alcance a las pretensiones del libelo de la demanda.

De igual manera vale reiterar que el demandante propietario del vehículo ya descrito, fue quien suscribió el contrato de vinculación del vehículo de servicio público terrestre



OFICINA ASESORA JURIDICA

colectivo, en calidad de propietario, tenedor, poseedor y/o apoderado el día 1 de julio del 2016 con la empresa LIDERTANS S.A.S., por lo que el actor conocía de la existencia del impedimento legal en el que se encontraba sujeto el vehículo, es decir, la restricción de la no expedición de las tarjetas de operación conforme con el **Resolución No. 340-054-5356 del 19 de diciembre de 2018**. Por lo que se colige que, de dicho contrato de derecho privado, solo deriva derechos y obligaciones entre las partes contratantes.

Es así que el sustento normativo base de las declaraciones y condenas que sustentan las pretensiones del actor, no cuentan con una causa real y legal que le permita al Municipio de Tuluá acceder a la petición de autorizar que dicho vehículo preste un servicio para el cual no se encuentra habilitado y menos aún, acceder al pago solicitado por concepto de un presunto perjuicio del orden material o extrapatrimonial que no se debe y que además está lejos de acreditar. Es por ello que la excepción alegada deberá ser decretada.

3. INEXISTENCIA DE LA OBLIGACIÓN.

La presente excepción se funda en el sentido que el demandante está solicitando a título de restablecimiento del derecho, se nulite un acto administrativo expedido por un funcionario competente, contrariando las disposiciones relacionada con el sector transporte, sin bases fácticas y jurídicas que sustenten tales pretensiones, además, el pago de presuntos perjuicios que no existen o no deben y que son ajenos respecto de la Administración Municipal.

Pues como ya se ha reiterado, el vehículo de Placa SQF-659 propiedad del demandante, corresponden a la clase de automóvil y tipo de carrocería sedan, por lo que tienen la particularidad o modalidad individual, especial y por carretera. Es por ello, que conforme al Decreto 1079 del 2015 *"por medio del cual se expide el decreto único reglamentario del sector transporte"*, no existe una correspondencia para la modalidad del servicio colectivo, modalidad para la cual la empresa LIDERTRANS - S.A.S se encuentra habilitada. Por lo que no es jurídicamente posible dar alcance a las pretensiones invocadas por el actor.

Igualmente se precisa que el actor, mismo quien suscribió con la empresa LIDERTANS S.A.S el día 1 de julio del 2016 el contrato de vinculación del vehículo de servicio público terrestre colectivo, en calidad de propietario, tenedor, poseedor y/o apoderado del vehículo ya referenciado, conocía de la existencia del impedimento legal que se encontraba sujeto el vehículo, es decir, la restricción de la no expedición de las tarjetas de operación. Además de la modalidad de su vehículo y la modalidad que prestaba la empresa a la cual se afilio.

Así mismo se indicar que el vehículo de placa SFQ-659 propiedad del señor FEDERMAN QUINTERO SÁNCHEZ solicitó la terminación del contrato de vinculación del vehículo por mutuo acuerdo con la empresa LEDERTRANS S.A.S., desde el mes de abril del 2021, vinculándose según carta de aceptación a la empresa de Transportes la Esperanza del Mañana S.A.S., el 16 de abril del 2021 tal y como se acredita en las documentales anexas a la presente contestación.

Es por ello que el sustento, base de la solicitud de las declaraciones y condenas que apoyan las pretensiones de la demanda, no cuentan con una causa real y legal que permita acceder a la petición de nulitar el acto administrativo objeto de la presente acción, pues de acceder y autorizar que dicho vehículo preste un servicio para el cual no se encuentra habilitado y menos aún acceder al pago solicitado por concepto de un presunto perjuicios del orden material que no se debe, conllevaría de manera flagrante a contrariar la normatividad legal vigente. Por tal motivo es imperioso solicitar de la manera más respetuosa decretar la excepción alegada.



OFICINA ASESORA JURIDICA

4. INEXISTENCIA DE PRUEBA DEL PERJUICIO RECLAMADO.

Sobre el particular es pertinente resaltar que dentro de las documentales allegadas con la demanda, no existe prueba alguna que acredite presuntas afectación o perjuicios para reclamar sumas dinerarias a título de restablecimiento del derecho, la cual se relacionen con la decisión de la Administración Municipal que hoy es objeto de la presente demanda.

Se debe insistir que el vehículo de placa SFQ-659 que pertenece al actor, según certificado de tradición aportado con la demanda, mismo quien suscribió el contrato de vinculación del vehículo de servicio público terrestre colectivo, en calidad de propietario, tenedor, poseedor y/o apoderado del vehículo de ya referenciado el día 1 de julio del 2016 con la empresa LIDERTANS S.A.S., conocía de la existencia del impedimento legal en el que se encontraba sujeto el vehículo, es decir, la restricción de la no expedición de las tarjetas de operación. Por lo que en el eventos remoto de existir y probarse las presuntas afectaciones producto de la decisión administrativa, la presunta responsabilidad se consideran que se causaron en razón o con ocasión del contrato privado de vinculación del vehículo en cuestión con la empresa LIDERTRANS S.A.S.

En tal sentido el acto administrativo demandado se considera acorde con el ordenamiento jurídico en todos los aspectos o elementos que lo conforman, esto es, lo expidió el órgano o funcionario autorizado para ello, dentro de un marco normativo como se anotó líneas arriba, con la forma y fines aplicables al caso. Por lo que las pretensiones que hoy invoca el actor carecen de fundamentación, no solo legal sino de elemento probatorios, pues brilla dentro del libelo de la demanda la inexistencia de prueba que sustente presunto perjuicios del orden material o extra patrimonial reclamado que se le pueda endilgar a este ente territorial. Por lo que se solicita comedidamente sea probada la excepción propuesta.

5. EXCEPCIÓN GENÉRICA O INNOMINADA

En virtud del alcance del principio de búsqueda de la verdad formal en materia de excepciones, frente a los poderes oficiosos del juez en necesario afirmar que lo fundamental no es la relación de los hecho que configuran una determinada excepción, sino la prueba de los mismos, por ende, si el juez encuentra probados los hechos que lo constituyen deberá reconocerla oficiosamente.

Por lo anterior, solicito al señor juez ordenar de oficio la práctica de las pruebas pertinentes, así como declarar oficiosamente, las excepciones que aparezcan probadas de conformidad con el ordenamiento procesal.

PRUEBAS

Comedidamente solicito al despacho se tengan en cuenta las siguientes documentos que acreditan y sustentan la contestación y que hace parte del expediente administrativo que reposa en el D.A.M.S.V.

Documentales:

- 1. Copia Certificado de tradición actualizado/ histórico vehicular de placa SFQ-659.
- 2. Antecedentes administrativos del recurso de reposición.
- 3. Antecedentes administrativos del recurso de apelación.
- 4. Antecedentes carpeta 1 del vehículo de placa SFQ-659.
- 5. Antecedentes carpeta 1 del vehículo de placa SFQ-659.
- 6. Certificado de existencia y representación de la empresa Lidertrans S.A.S.



OFICINA ASESORA JURIDICA

Interrogatorio De Parte:

Respetuosamente me permito solicitar se decrete el interrogatorio de parte que se le formulará a la señora LORENA CAMPO ROMO quien se identifica con la cedula de ciudadanía No. 1.192.788.123, quien funge en calidad de representante legal de la empresa Lideres del Transporte S.A.S "LIDERTRANS S.A.S", con NIT 821.003.072 – 2, o quien haga sus veces quien puede ser ubicado en la carrera 20 No. 25 – 75 de Tuluá, correo electrónico lidertransltda@hotmail.com para que deponga sobre los hechos objeto de la presente demanda y su contestación, específicamente en relación los hechos primero, segundo, tercero, séptimo, noveno y decimo segundo.

Finalmente solicito al Honorable Juez me reconozca personería suficiente para actuar como apoderado del Municipio de Tuluá conforme al poder que me ha otorgado el Doctor **JOHN JAIRO GOMEZ AGUIRRE**, en su condición de Alcalde y Representante del mismo.

ANEXOS

- Poder para actuar.
- Documentos que acreditan la calidad del alcalde.
- Documentos aducidos como prueba.

NOTIFICACIÓN

La vinculada empresa LIDERTRANS S.A.S., recibirá notificaciones en la Carrera 20 No. 25 – 75 Barrio centro de Tuluá, correo electrónico lidertransltda@hotmail.com

La suscrita recibirá notificaciones en la Carrera 25 con Calle 25 Esquina, Palacio Municipal, o en la secretaria de su despacho.

De igual manera y dando cumplimiento a lo ordenado en la Ley 1437 del año 2011, la entidad demanda tiene como correo electrónico para recibir notificaciones el siguiente: juridico@tulua.gov.co - asesoria_juridica@tulua.gov.co

Del Señor Juez administrativo,

Atentamente,

ALONSO BETANCOURT CHAVEZ
C.C. No. 94.367.905 de Tuluá V.
T.P. No. 129.431 del C.S.J.

*Redactores y transcriptores: Héctor Fabio Londoño Sánchez. Profesional Contratista - Oficina Asesora Jurídica.
Yurany Correales – P Contratista D.A.M.S.V
Reviso: Yurany Hincapié Velásquez – Profesional Universitario de la Oficina Asesora Jurídica.
Aprobó: Alonso Betancourt Chávez - Jefe de la Oficina Asesora Jurídica.*





OFICINA ASESORA JURIDICA

Señor.
JUEZ TERCERO ADMINISTRATIVO ORAL DEL CIRCUITO DE GUADALAJARA DE BUGA
J03adtivobuga@cendoj.ramajudicial.gov.co
Bugá- Valle
E.S.D.

Referencia: Memorial Poder
Acción: Nulidad y Restablecimiento del Derecho
Demandante: Federman Quintero Sánchez
Demandado: Municipio de Tuluá – Secretaria de Movilidad
Radicación: 2021-00021-00

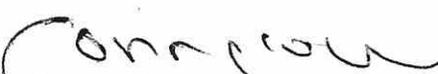
JOHN JAIRO GOMEZ AGUIRRE, mayor de edad, vecino y residente en el Municipio de Tuluá, identificado como aparece al pie de mi correspondiente firma, en mi condición de Alcalde y por ende representante legal del Municipio de Tuluá, comedidamente permítame a través del presente escrito conferir poder especial, amplio y suficiente al **Dr. ALONSO BETANCOURT CHAVEZ**, igualmente mayor y vecino de esta ciudad, identificado con la cédula de ciudadanía No. 94.367.905 de Tuluá Valle, portador de la Tarjeta Profesional No. 129.431 expedida por el Consejo Superior de la Judicatura, para que asuman la representación del Municipio, como apoderado principal y como apoderados suplentes a la **Dra. YURANY HINCAPIE VELASQUEZ** identificada con la cédula de ciudadanía No. 38.793.503 de Tuluá (V) portadora de la Tarjeta Profesional No. 170884 expedida por el Consejo Superior de la Judicatura y al **Dr. DARÍO ALEXIS OCAMPO GUEVARA**, identificado con la cédula de Ciudadanía No. 1.116.261.675 de Tuluá(V) portador de la Tarjeta Profesional No. 348173 expedida por el Consejo Superior de la Judicatura, para que en lo sucesivo representen los intereses del Municipio de Tuluá Valle dentro del proceso de la referencia.

Los apoderados tienen las facultades para contestar la demanda, notificarse, conciliar, recibir, transigir, sustituir, reasumir, y en general todo para que, en cuanto a derecho estime conveniente.

Sírvase señor Juez Administrativo reconocerles personería jurídica a los **Doctores ALONSO BETANCOURT CHAVEZ, YURANY HINCAPIE VELASQUEZ y DARÍO ALEXIS OCAMPO GUEVARA**, para que puedan actuar conforme al mandato por mi conferido.

Del Señor Juez Administrativo,

Atentamente,


JOHN JAIRO GOMEZ AGUIRRE
Alcalde Municipal de Tuluá Valle.
C.C. No. 16.367.059 de Tuluá Valle.

Acepto:


ALONSO BETANCOURT CHAVEZ
C.C. No. 94.367.905 de Tuluá V.
T.P. No. 129431 del C.S.J.


YURANY HINCAPIE VELASQUEZ
C.C. No. 38.793.503 de Tuluá V
T.P. No. No. 170884 del C.S.J


DARÍO ALEXIS OCAMPO GUEVARA
C.C. No. 1.116.261.675 de Tuluá V.
T.P. No. 348173 del C.S.J.



03

341967



REPÚBLICA DE COLOMBIA
NOTARÍA TERCERA DEL CÍRCULO DE TULUÁ (V)

DILIGENCIA DE PRESENTACIÓN PERSONAL

Ante el Despacho de la Notaría Tercera del Círculo
de Tuluá(Valle), hoy 18/08/2021a las 10:24 a. m.

Este memorial va dirigido a:

INTERESADO

Fue presentado personalmente por:

JOHN JAIRO GOMEZ AGUIRRE

Quien se identificó con documento de Identidad:

73A533851FD724D02

C.C 16.367.059

CAMILO BUSTAMANTE ALVAREZ
NOTARIO 3 DEL CÍRCULO DE TULUÁ
Calle 29 No. 24-10 - Tel (2) 225 87 74
notaria3.tulua@supernotariado.gov.co

