



**JUZGADO TREINTA Y SEIS ADMINISTRATIVO
DEL CIRCUITO JUDICIAL BOGOTÁ
-SECCIÓN TERCERA-**

Bogotá, D. C., 5 de julio de 2022

Juez :	Luis Eduardo Cardozo Carrasco
Ref. Expediente :	110013336036-2022-00109-00
Demandante :	Jairo Alberto Páez Domínguez
Demandado :	Nación – Ministerio de Transporte, municipio de Facatativá – Secretaría de Tránsito y Transporte, Concesión Runt S.A.

REPARACIÓN DIRECTA
RECHAZA DE PLANO DEMANDA

I. ANTECEDENTES

Correspondió a este Despacho la demanda de reparación directa, instaurada por el señor Luis Enrique Aponte Téllez en contra de la Nación – Ministerio de Transporte – Secretaría de Tránsito y Transporte de Facatativá y Concesión Runt S.A.

Para resolver se hacen las siguientes:

II. CONSIDERACIONES

En el presente asunto, la parte actora presentó demanda en los siguientes términos:

“PRIMERA: Declarar administrativa y solidariamente responsable a la NACIÓN - - MINISTERIO DE TRANSPORTE - ALCALDÍA DE FACATATIVÁ - SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE FACATATIVÁ - CONCESIÓN RUNT S.A., por los daños y perjuicios económicos que se le han causado a mi representado con ocasión a la falla en el servicio presentada y que dieron como consecuencia que mi representado asumiera una carga que no se encontraba en la obligación de soportar, como lo es asumir patrimonialmente y de manera obligatoria el saneamiento del registro del vehículo SRM008, so pena de ser anulado su registro, pese a no ser el responsable de dicha inconsistencia. (...)

De la lectura de la narración fáctica realizada en la demanda, se observa que la parte actora aduce ser propietaria del vehículo de placas SRM-008, del que manifiesta fue registrado desde el año 2006 sin presentar ninguna irregularidad, y respecto del que, presuntamente por irregularidades atribuibles a las demandadas, se determinó que presentaba falencia en su registro, lo que impidió que el vehículo pudiera ser explotado económicamente, hasta que se saneara dicha situación ilegal.

Al respecto, se indicó que de conformidad con la circular No. 20184000477161 del 22 de noviembre de 2018 y el radicado MT. No. 20204020063071 del 11 de marzo de 2020, el Ministerio de Transporte referenció un listado de vehículos de carga, que presuntamente presentaban omisiones en su registro inicial, y que debían ser saneadas en el término de 1 mes, so pena de ser incluidos en el listado definitivo de vehículos de carga con omisión en su registro inicial.

Se adujo que, el Ministerio de Transporte faltando a los principios del debido proceso y seguridad jurídica, constrañó a los particulares a que se acogieran de manera casi inmediata a las medidas de saneamiento señaladas en el Decreto 153 de 2017, quienes debieron cancelar altas sumas de dinero, derivado de la publicación e implementación de las sanciones.

Precisó que el listado publicado se trataba de una actuación ilegal, pues el Ministerio de Transporte no cumplió con el procedimiento establecido, garantizando un debido proceso o

derecho a la defensa administrativa, en el que se pudieran demostrar la falta de legitimación e incidencia en la presunta mala matrícula, pues se trataba de hechos atribuibles a la administración.

Adujo que, los trámites de matrícula de los vehículos eran de índole netamente administrativa, en virtud del principio de coordinación, por lo que no podía imputársele las inconsistencias surtidas en este trámite a los particulares o propietarios de los vehículos, y que, en caso de ser responsables, debía constar en un acto administrativo de carácter sancionatorio o sentencia judicial contenciosa administrativa y/o penal.

Por lo que, en todo caso, al haberse aprobado su registro inicial por la administración mediante actos administrativos, estos derechos se consolidaron, y solo podían ser desconocidos previo el surtimiento del procedimiento administrativo establecido para este fin, con las garantías de un debido proceso.

Adicionalmente, indicó que las demandadas omitieron notificar esta decisión al entonces propietario para que ejerciera debidamente su derecho a la defensa y contradicción, aunado a tampoco verificaron la información aportada por las autoridades de tránsito involucradas en el trámite de matrícula del vehículo SRM-008, para proceder a reportarlo con deficiencia en su aplicativo y su matrícula, lo que impidió la expedición de manifiestos de carga y la consecuente explotación económica del vehículo.

Precisó que se vio obligado a adoptar el procedimiento de saneamiento del registro inicial que promulgó el Ministerio del Transporte a través de los Decretos 153 del 2017, Resolución 332 del 2017, Resolución 721 de 2018 y Resolución 0003913 de 2019.

De manera que las demandadas debían responder por los actos administrativos emitidos:

- Decreto 153 del 03 de febrero del 2017 “Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1079 de 2015, en relación con las medidas especiales y transitorias para normalizar el registro inicial de vehículo de transporte de carga, por infracción a norma superior.
- Acto administrativo sancionatorio de registro en aplicativo RNDC que inhabilitó la generación de manifiestos de carga a los vehículos registrados en la lista en contra del vehículo SRM008.
- Acto de Registro en el Aplicativo del Registro Automotor del vehículo SRM008 de la página RUNT, casilla “Normalización y Saneamiento” el cual señalaba “DEFICIENCIA EN MATRICULA: SI” , actos administrativos que perjudicaron al señor Jairo Alberto Páez Domínguez.

A juicio del Despacho, de conformidad con los hechos de la demanda, el daño cuya reparación se pretende, deriva de actuaciones materializadas en actos administrativos, respecto de los que se indicó que el vehículo de placa SRM-008, presentaba irregularidades en su registro y matrícula inicial, de manera que el medio de control idóneo no es el de Reparación Directa, sino el de Nulidad y Restablecimiento del Derecho de que trata el artículo 138 del CPACA.

Lo anterior, en tanto el medio de control de reparación directa en los términos del artículo 140 del CPACA, procede para reparar el daño antijurídico ya por acción u omisión “*cuando su causa sea un hecho, una omisión, una operación administrativa o la ocupación temporal o permanente de inmueble por causa de trabajos públicos o por cualquiera otra causa imputable a una entidad pública o a un particular que haya obrado siguiendo una expresa instrucción de la misma*”.

Conforme a la documental allegada al plenario, se encuentra acreditado que, mediante el oficio 20204020063071 del 11 de marzo de 2020, el Ministerio de Transporte referenció un listado de vehículos de carga matriculados en el año 2005 al 2007, que presuntamente presentaban omisiones en su registro inicial, y que debían ser saneadas en el término de 1 mes, so pena de ser incluidos en el listado definitivo de vehículos de carga con omisión en su registro inicial, entre esto, se incluyó al vehículo de placa SRM-008.

En el asunto bajo estudio, la parte actora enmarca el daño, en la presunta afectación que se dio en la explotación del vehículo automotor, pues pese a que había cumplido con todos los trámites de registro inicial desde el año 2006, las entidades demandadas lo incluyeron en el listado definitivo de vehículos de carga con omisión en su registro inicial y lo reportaron como mal matriculado.

De conformidad con lo previsto en los artículos 135 a 148 a del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y lo sostenido en la jurisprudencia del Consejo de Estado, la escogencia de los medios de control en ejercicio de los cuales se deben tramitar los asuntos de conocimiento de esta jurisdicción no depende de la discrecionalidad del demandante, sino del origen del perjuicio alegado y del fin pretendido, al punto de que la nulidad y restablecimiento del derecho procede en aquellos eventos en los cuales los perjuicios alegados son consecuencia de un acto administrativo que se considera ilegal y la reparación directa en los casos en los que la causa de las pretensiones se encuentra en un hecho, omisión, operación administrativa o en un acto administrativo, siempre que no se cuestione su legalidad.¹

En ese orden de ideas, el daño que adujo la parte actora, se concretó la expedición del Decreto 153 de 2017 y el oficio 20204020063071 del 11 de marzo de 2020, por el que, el Ministerio de Transporte referenció un listado de vehículos de carga matriculados en el año 2005-2007, que presuntamente presentaban omisiones en su registro inicial, y que debían ser saneadas en el término de 1 mes, so pena de ser incluidos en el listado definitivo de vehículos de carga con omisión en su registro inicial, incluyendo en este el vehículo de placa SRM-008.

Así como en la expedición del registro sancionatorio en el aplicativo RNDC que inhabilitó la generación de manifiestos de carga a los vehículos registrados en la lista en contra del vehículo SRM008, y el registro en el aplicativo de la página RUNT, de la casilla “Normalización y Saneamiento” el cual señalaba “DEFICIENCIA EN MATRICULA: SI”.

En un caso similar, el Consejo de Estado² precisó:

Primer problema jurídico

29. La Sala deberá determinar si los actos administrativos denominados “[...] primer listado enviado por el Ministerio de Transporte de vehículos que posiblemente presentan deficiencias en su matrícula [...]”, el “[...] acto sancionatorio de registro en el aplicativo RNDC [...]” y el “[...] acto de registro en el registro automotor en la página del RUNT, casilla «Normalización y Saneamiento» el cual señala «DEFICIENCIA EN MATRICULA: SI» [...]”, expedidos por la Nación- Ministerio de Transporte son susceptibles de control judicial y, en caso afirmativo si es procedente la exigencia de las constancias de notificación, publicación comunicación o ejecución de los actos administrativos demandados,

30. Para abordar el primer problema jurídico la Sala desarrollará los siguientes argumentos: i) el marco normativo de los actos administrativos definitivos; ii) el marco normativo y desarrollo jurisprudencial sobre el registro de vehículos de transporte de carga; iii) el marco normativo sobre la ejecutoria y exigibilidad de las providencias judiciales y iv) análisis del caso concreto del primer problema jurídico

Marco normativo de los actos administrativos definitivos

31. Visto el artículo 43 de la Ley 1437, son actos definitivos los que deciden directa o indirectamente el fondo del asunto o hacen imposible continuar con la actuación

32. Así, se advierte que únicamente las decisiones de la administración producto de la conclusión de un procedimiento administrativo, o los actos de trámite que hacen imposible la continuación de esa actuación, son susceptibles de control de legalidad por parte de la jurisdicción contenciosa administrativa, de modo tal que los actos de trámite o preparatorios distintos de los antes señalados se encuentran excluidos de dicho control.

Marco normativo y desarrollo jurisprudencial sobre el registro de vehículos de transporte de carga

¹ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, sentencia del 27 de abril de 2006, rad. 16.079, C.P. Ramiro Saavedra Becerra.

² Ver providencia del 23 de julio de 2021 - Radicación: 25000 23 41 000 2017 01601 01 - Consejero ponente: Hernando Sánchez Sánchez

33. Esta Sección³ ha indicado que de conformidad con lo estatuido con los artículos 2.2.1.7.7.1.1. y subsiguientes del Decreto 1079 de 2015⁴, el Ministerio de Transporte adoptó una serie de medidas especiales y transitorias, para resolver la situación administrativa de vehículos de transporte de carga que presentaban omisiones en el cumplimiento de las condiciones y los procedimientos establecidos en las normas vigentes al momento de su registro inicial entre los años 2005 y 2015.

34. En efecto, las citadas providencias indicaron en el artículo 2.2.1.7.7.1.5. de la citada disposición normativa se dispuso que el Ministerio de Transporte, en un término de treinta (30) días hábiles contados a partir del 3 de febrero de 2017, enviaría a todos los organismos de tránsito los listados de los vehículos que presuntamente presentaban omisiones en su registro inicial. Por su parte, los organismos de tránsito, en un término de dos (2) meses contados a partir del suministro de la referida información, debían indicar al Ministerio demandado el tipo de omisión en el que se encontraban los vehículos.

35. Asimismo, una vez fueran identificados los camiones que presentaron inconsistencias en su registro inicial, el Ministerio de Transporte a través del RUNT, debía realizar una anotación señalando que el automotor había incurrido en alguna omisión.

36. En este punto, es preciso advertir que, de conformidad con el artículo 2.2.1.7.7.1.13. del Decreto 1079 de 2015, es condición para la contratación de la prestación del servicio y la expedición del manifiesto de carga que el vehículo no presente omisiones en el cumplimiento de las condiciones y procedimientos establecidos en el registro inicial; así:

“[...] Artículo 2.2.1.7.7.1.13. Adicionado por el Decreto 153 de 2017 artículo 1. Condición para la contratación y expedición del manifiesto de carga. Cuando el generador de la carga o la empresa de transporte habilitada para la prestación del servicio en la modalidad de carga contrate la prestación del servicio o expida manifiestos de carga a vehículos que presentan omisiones en el cumplimiento de las condiciones y los procedimientos establecidos en la normativa vigente al momento de su registro inicial, la Superintendencia de Puertos y Transporte adelantará, dentro del marco de sus competencias, las investigaciones a que haya lugar de conformidad con lo dispuesto en las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996.

Parágrafo. Para efecto de lo dispuesto en el presente artículo, los generadores de carga o las empresas de transporte habilitadas para la prestación del servicio en la modalidad de carga deberán consultar el Registro Nacional Automotor (RUNT). [...]”

37. Ahora bien, aunque se advierte que el mismo Decreto 1079 de 2015 prevé distintos mecanismos para la subsanación de las omisiones o irregularidades en el registro inicial, lo cierto es que los mismos son de índole potestativo de los propietarios de los vehículos, por lo que su ejercicio no es obligatorio. De lo anterior da cuenta el artículo 2.2.1.7.7.1.3. que es el del siguiente tenor:

“[...] Artículo 2.2.1.7.7.1.3. Modificado por el Decreto 153 de 2017 artículo 3. Plazo. Los propietarios, poseedores o tenedores de buena fe exenta de culpa de los vehículos de transporte de carga que presenten omisiones en el trámite de registro inicial podrán normalizarlas de acuerdo con lo establecido en la presente Subsección, dentro del término de un (1) año contado a partir del 3 de febrero de 2017 [...]” (Subrayas de la Sala)

38. Entre tanto, los artículos 2.2.1.7.7.1.7. y 2.2.1.7.7.1.7. señalaron:

“[...] Artículo 2.2.1.7.7.1.7. Modificado por el Decreto 153 de 2017 artículo 6. Normalización del trámite para los vehículos descritos en los numerales 3 y 4 del artículo 2.2.1.7.7.1.4 del presente decreto. Para subsanar las omisiones presentadas en el registro inicial de un vehículo de transporte de carga, descritas en los numerales 2, 3 y 4 del artículo 2.2.1.7.7.1.4 del presente decreto, el propietario, poseedor o tenedor de buena fe exenta de culpa vehículo podrá:

a) Desintegrar otro vehículo de carga que cumpla con las equivalencias establecidas en el artículo 2.2.1.7.7.3 de este decreto o en las normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan.

b) Cancelar el valor de la caución que debió constituir para el momento de la matrícula inicial del vehículo. Los recursos recibidos por este concepto se destinarán de conformidad con las normas que regulan la materia.

c) Utilizar los certificados de cumplimiento de requisitos que no hayan sido utilizados con anterioridad para la reposición de un vehículo de carga.

³ Ver entre otras: i) Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, auto de 2 de abril de 2020, C.P. Nubia Margoth Peña Garzón, número único de radicación: 25000-23-41-000-2017-01584-01; ii) Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, auto de 25 de abril de abril de 2019 C.P. Oswaldo Giraldo López, número único de radicación: 25000-23-41-000-2017-01420-01 y iii) Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, auto de 18 de octubre de 2019 C.P. Roberto Serrato Valdés, número único de radicación: 25000-23-41-000-2017-01562-01,

⁴ “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte”.

Parágrafo 1. El Ministerio de Transporte regulará lo dispuesto en los literales a), b) y c) del presente artículo, en un término no mayor a un mes.

Parágrafo 2. Cuando para subsanar las omisiones presentadas en el registro inicial de un vehículo de transporte de carga, descritas en los numerales 3 y 4 del artículo 2.2.1.7.7.1.4 del presente decreto se dé aplicación a lo dispuesto en el literal a) del artículo 2.2.1.7.7.1.7, el propietario, poseedor o tenedor de buena fe exenta de culpa del vehículo deberá agotar el procedimiento establecido en el artículo 2.2.1.7.7.1.8 del presente decreto.

Parágrafo 3. Los organismos de tránsito deberán conservar los expedientes de los vehículos que presenten omisiones en el registro inicial, así como los documentos soportes del proceso de normalización del trámite de registro inicial, con el fin de tener a disposición de las autoridades competentes copia de los mismos y facilitar así las investigaciones señaladas en el artículo 2.2.1.7.7.1.11 del presente decreto.

Artículo 2.2.1.7.7.1.8. Procedimiento para el saneamiento de los vehículos descritos en el numeral 2 del artículo 2.2.1.7.7.1.4 del presente decreto. *El propietario del vehículo, a través de la plataforma tecnológica dispuesta por el RUNT, postulará para saneamiento el vehículo registrado con omisión en su registro inicial, diligenciando el formulario electrónico que para el efecto se establezca. En este, el propietario indicará que se encuentra inmerso en la situación descrita en el numeral 2 del artículo 2.2.1.7.7.1.4 del presente decreto.*

El procedimiento para la desintegración del vehículo de que trata el artículo anterior será el establecido en el Capítulo II del Título II de la Resolución número 7036 de 2012 y las normas que la modifiquen, adicionen o sustituyan.

Una vez verificada y validada la información, el Grupo de Reposición Vehicular del Ministerio de Transporte, o quien haga sus veces, procederá a emitir a través del RUNT la autorización de saneamiento del vehículo que presente omisiones en el registro inicial y haya sido indicado en la solicitud de postulación.

Surtido el proceso de verificación y validación, se emitirá a través del RUNT el comprobante único de pago que indique el valor correspondiente a la inscripción de la autorización de saneamiento del registro inicial [...]

(...)

Análisis del caso concreto del primer problema jurídico

40. En el presente asunto, se observa que la parte demandante solicitó la nulidad de los actos administrativos señalados en el numeral 1 *supra*.

41. Conforme lo ha considerado la Sala⁵ en ocasiones anteriores, la lista enviada por el Ministerio de Transporte a los organismos de tránsito, en la que informa que los vehículos de propiedad de la parte demandante tienen deficiencias y/o omisiones en el registro inicial, y el error en la descarga de los manifiestos de carga de los citados automotores en el aplicativo RNDC, no son pasibles de control judicial, en razón a que en tales actuaciones la entidad dio impulso el trámite contemplado artículo 2.2.1.7.7.1.5. del Decreto 1079 de 2015.

42. Así pues, es con el acto de registro automotor de los vehículos WWA765, SXU504 y WWA695, mediante el cual el RUNT comunica que los vehículos de propiedad de la demandante tienen deficiencias en la matrícula y que no se encuentra normalizados, que se finaliza la actuación administrativa de normalización de los registros iniciales de los vehículos que prestan el servicio de transporte de carga. Lo anterior tiene, además, la connotación de crear una situación jurídica concreta en la parte demandante pues le impide prestar el servicio de transporte de carga en tanto que dicho registro no le permite descargar el correspondiente manifiesto, lo que se traduce en que no puede ser contratado para dicho servicio. Todo lo anterior lo reviste como un acto definitivo susceptible de ser controvertido mediante la acción contenciosa.

(...)

44. La Sala observa que, en el caso *sub examine*:

⁵ Ver entre otras: i) Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, auto de 2 de abril de 2020, C.P. Nubia Margoth Peña Garzón, número único de radicación: 25000-23-41-000-2017-01584-01; ii) Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, auto de 25 de abril de abril de 2019 C.P. Oswaldo Giraldo López, número único de radicación: 25000-23-41-000-2017-01420-01 y iii) Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, auto de 18 de octubre de 2019 C.P. Roberto Serrato Valdés, número único de radicación: 25000-23-41-000-2017-01562-01,

44.1. La parte demandante en el escrito de demanda solicitó la declaratoria de nulidad, entre otros, del “[...] acto de Registro en el Registro Automotor de los vehículos WWA765, SXU504 y WWA695. en el aplicativo de la página RUNT, casilla “Normalización y Saneamiento [...]”.

44.2. El Magistrado Ponente de la Subsección B de la Sección Primera del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, mediante el auto proferido el 12 de marzo de 2018, inadmitió la demanda por considerar, entre otros aspectos que la parte demandante no anexó las constancias de publicación, comunicación, notificación o ejecución de los actos administrativos demandados. Este auto fue notificado por estado de 13 de marzo de 2018.

44.3. La parte demandante no interpuso ningún recurso contra el mencionado auto, por lo que quedó obligada a darle cumplimiento, so pena de rechazo de la demanda.

44.4. La parte demandante presentó, el 23 de marzo de 2018, el escrito de subsanación de la demanda, en el cual indicó que no era procedente remitir la constancia de notificación, publicación comunicación o ejecución de los actos administrativos demandados, en la medida que la Nación- Ministerio de Transporte nunca les notificó el inicio de las actuaciones administrativas, ni de la expedición de los citados actos.

45. Por tanto, conforme lo señalado supra, los reparos que se tuvieran contra lo previsto en el auto inadmisorio de la demanda debían proponerse a través del recurso de reposición y no en el escrito de subsanación de la demanda, el cual era procedente conforme el artículo 170 de la Ley 1437 y, en esa medida, la Sala considera que, en el caso sub examine, el auto proferido el 16 de mayo de 2018, por medio del cual se rechazó la demanda, se ajusta a derecho, comoquiera que la parte demandante no la corrigió en los términos advertidos en el auto inadmisorio, cuyos argumentos eran de obligatorio cumplimiento al no haberse interpuesto el recurso de reposición.

Segundo problema jurídico

46. Se deberá determinar si se presentó la caducidad del medio de control de nulidad y restablecimiento del derecho respecto del Decreto 153 de 2017.

46.1. Para abordar el segundo problema jurídico la Sala desarrollará los siguientes aspectos: i) la naturaleza jurídica del Decreto 153 de 2017 y medio de control procedente; ii) el marco normativo sobre la oportunidad para presentar la demanda y iii) el análisis del caso concreto respecto del segundo problema jurídico planteado,

Naturaleza jurídica del Decreto 153 de 2017 y medio de control procedente

47. Esta Sala⁶, en reiterados autos se ha pronunciado respecto a la naturaleza del Decreto 153 de 2017 y del medio de control procedente, en los siguientes términos:

[...] 4.2.1. Sea lo primero advertir que, acorde con lo dispuesto en los artículos 137 y 138 del C.P.A.C.A., los actos administrativos de carácter general son pasibles de impugnación judicial a través del medio de control de nulidad; mientras que, para los actos particulares, el medio es el de nulidad y restablecimiento del derecho, respectivamente. Ahora bien, las citadas disposiciones normativas previenen que en algunos eventos y siguiendo determinadas pautas, esta regla general puede encontrar una verdadera excepción funcional, es decir, la posibilidad de atacar actos de carácter general a través de la acción de nulidad y restablecimiento del derecho, o de hacer uso de la acción pública de nulidad para demandar actos administrativos de carácter particular.

Así, las circunstancias descritas han sido enmarcadas dentro de un ámbito funcional restringido y excepcional y, por consiguiente, deben ceñirse a unos criterios o derroteros específicos que, igualmente, se encuentran previstas en las anotadas disposiciones.

En ese orden de ideas, para determinar la viabilidad del medio de control de nulidad y restablecimiento del derecho en contra de actos administrativos generales, deben concurrir los siguientes dos presupuestos: (i) que con la aplicación directa de dichos actos se lesione eventualmente un derecho subjetivo del demandante amparado por el ordenamiento jurídico y (ii) que la acción se interponga dentro del término de presentación oportuna, es decir, dentro de los cuatro (4) meses siguientes a la publicación del acto general, salvo que exista un acto intermedio que ejecute o de cumplimiento al acto general, pues en este último caso, el término se contará a partir de la notificación de aquél. En otras palabras, si existe un acto particular que desarrolle el general, se podrá impugnar el general a través del medio de control de

⁶ Ver entre otras: i) Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, auto de 2 de abril de 2020, C.P. Nubia Margoth Peña Garzón, número único de radicación: 25000-23-41-000-2017-01584-01; ii) Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, auto de 25 de abril de abril de 2019 C.P. Oswaldo Giraldo López, número único de radicación: 25000-23-41-000-2017-01420-01 y iii) Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, auto de 18 de octubre de 2019 C.P. Roberto Serrato Valdés, número único de radicación: 25000-23-41-000-2017-01562-01

nulidad y restablecimiento del derecho, siempre que la demanda se haya interpuesto dentro de los cuatro (4) meses siguientes a la notificación de los actos particulares que desarrollen o den cumplimiento el acto general⁷. Así lo dispone el artículo 138 ibidem:

[...]

Ahora, del texto de la demanda y de los anexos de ella, se desprende que el interés que le asistió al Ministerio de Transporte al expedir el Decreto 153 de 2017, fue el de establecer medidas especiales y transitorias tendientes a normalizar el trámite del registro inicial de vehículos de transporte de carga que presuntamente poseen omisiones y/o inconsistencias en su registro.

Así las cosas, queda debidamente dilucidado que la citada disposición normativa es un acto administrativo de carácter general y que en esas condiciones la regla es que, si se pretende censurar su validez, deba acudir en principio a la acción prevista en el artículo 137 del C.P.A.C.A.

No obstante lo anterior, una vez aclarada la naturaleza de los actos que se discuten en esta sede, es necesario determinar si excepcionalmente procede la acción de nulidad y restablecimiento del derecho tal como se expuso anteriormente.

En lo que hace al primer criterio o derrotero establecido jurisprudencialmente para que proceda la acción de nulidad y restablecimiento del derecho contra un acto administrativo general, advierte la Sala que se cumple en el caso sub examine, dado que el Decreto 153 de 2017, proferido por el Ministerio de Transporte, puede eventualmente lesionar un derecho subjetivo de la actora amparado por el ordenamiento jurídico, toda vez que en el acto enjuiciado, la entidad demandada determinó el procedimiento para la normalización del registro inicial de los vehículos de transporte de carga, afectando los intereses de la demandante, dado que sus camiones presentaban omisiones y/o inconsistencias en el señalado registro según los términos del acto acusado.

De otra parte, es forzoso concluir que la acción procedente es la de nulidad y restablecimiento del derecho, en la forma adoptada por el inciso final del artículo 138 de la Ley 1437 de 2011, pues confluyen los requerimientos para que ello proceda, de conformidad con la teoría de móviles y finalidades antes expuesta, habida cuenta de que resulta evidente que el motivo para demandar estos actos generales no está en la tutela o protección del interés general, sino que deriva de un interés particular; esto es, que la entidad demandada le pague los perjuicios que le han sido causados con ocasión de la inclusión de los vehículos de transporte de carga de su propiedad en las listas de vehículos con omisiones y/o inconsistencias en su registro inicial.

48. De lo anterior se colige que el Decreto 153 de 2017 es un acto administrativo de carácter general, en la medida que la Nación -Ministerio de Transporte estableció medidas especiales y transitorias tendientes a normalizar el trámite del registro inicial de vehículos de transporte de carga que presuntamente poseen omisiones y/o inconsistencias en su registro y, en esa medida el medio de control procedente en principio es el de nulidad establecido en el artículo 137 de la Ley 1437.

48.1. No obstante lo anterior, es procedente el medio de control de nulidad y restablecimiento del derecho establecido en el artículo 138 de la Ley 1437, toda vez que el Decreto 153 de 2017, puede eventualmente lesionar un derecho subjetivo de la parte demandante amparado por el ordenamiento jurídico, toda vez que en el acto enjuiciado, la entidad demandada determinó el procedimiento para la normalización del registro inicial de los vehículos de transporte de carga, afectando los intereses de la parte demandante, dado que sus camiones presentaban omisiones y/o inconsistencias en el señalado registro según los términos del acto acusado.

48.3. En esa medida se debe determinar si la demanda fue interpuesta dentro del término de caducidad señalado en el inciso 2.º del artículo 138 de la Ley 1437.

Análisis del caso concreto del segundo problema jurídico

49. Ahora bien, resta por determinar si se cumple con el requisito de oportunidad previsto en el artículo 138 de la Ley 1437, para lo cual la Sala adelantará el siguiente estudio:

50. El Decreto 153 de 2017⁸ fue publicado en el Diario Oficial No. 50.136 del 3 de febrero de 2017; por ende, de conformidad con el inciso segundo del artículo 138 de la Ley 1437 la parte demandante tenía un plazo de cuatro (4) meses contados a partir del 4 del mismo mes y año para demandar la nulidad del acto acusado, plazo que finalizaba el domingo 4 de junio de 2017.

51. Ahora bien, se observa que la parte demandante radicó solicitud de conciliación extrajudicial el día 14 de julio de 2017, que correspondió a la Procuraduría Quinta ante el Consejo de Estado, esto es,

⁷ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera. Auto del 28 de noviembre de 2018. Proceso radicado número 11001 0324 000 2017 00124 00. Consejero Ponente: Oswaldo Giraldo López.

⁸ “Por el cual se modifica y adiciona la Subsección 1 de la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, en relación con las medidas especiales y transitorias para normalizar el registro inicial de vehículos de transporte de carga”.

después de que hubiese operado el fenómeno de caducidad del medio de control de nulidad y restablecimiento del derecho.

52. Así las cosas, en la medida que la solicitud de conciliación extrajudicial fue extemporánea y que demanda fue radicada el jueves 9 de octubre de 2017⁹, en la Secretaría de la Sección Primera del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, fue interpuesta fuera del término fijado en el inciso segundo del artículo 138 de la Ley 1437, razón suficiente para confirmar lo decidido por el Tribunal, y denegar el cargo.

Conclusiones

53. En suma, por las razones antes señaladas, esta Sala confirmará el auto apelado, comoquiera que los actos administrativos denominados “[...] primer listado enviado por el Ministerio de Transporte de vehículos que posiblemente presentan deficiencias en su matrícula [...]” y el “[...] acto sancionatorio de registro en el aplicativo RNDC [...]”, no son sujetos de control jurisdiccional, en razón a que en tales actuaciones la entidad dio impulso el trámite contemplado artículo 2.2.1.7.7.1.5. del Decreto 1079 de 2015.

54. Respecto al acto administrativo denominado “[...] acto de registro en el registro automotor en la página del RUNT, casilla «Normalización y Saneamiento» el cual señala «DEFICIENCIA EN MATRÍCULA: SI» [...]” de los vehículos WWA765, SXU504 y WWA695, es un acto definitivo susceptible de ser controvertido mediante la acción contenciosa, al crear una situación jurídica concreta en la parte demandante pues le impide prestar el servicio de transporte de carga. No obstante lo anterior, no aportó la constancia de publicación, comunicación, notificación o ejecución y, en esa medida, la parte demandante no corrigió los defectos señalados en los términos ordenados en el auto inadmisorio.

55. Por último, frente al Decreto 153 de 2017, a pesar de ser un acto administrativo de carácter general, es procedente solicitar su nulidad a través del medio de control de nulidad y restablecimiento del derecho, toda vez que puede lesionar un derecho subjetivo de la parte demandante, no obstante lo anterior frente al mismo operó el fenómeno de caducidad del medio de control, al no ser demandado en el término fijado en el inciso segundo del artículo 138 de la Ley 1437.

Así las cosas, si bien se aduce que los actos administrativos en mención no fueron debidamente notificados al propietario del vehículo de placa SRM-008, para que ejerciera sus derecho de defensa y contradicción, dicha circunstancia constituye una causal de nulidad que ha podido ser ejercida y demandada a través del medio de control de nulidad y restablecimiento del derecho, en el que también se podía solicitar no solo el restablecimiento del derecho sino también la indemnización del daño causado por dichos actos, tal como lo habilita el artículo 138 del CPACA, sin que pueda utilizarse el medio de control de reparación directa para eludir el control de legalidad de dichos actos administrativos.

Por lo anterior, se reitera que, el medio de control idóneo en el presente asunto no es el de Reparación Directa, sino el de Nulidad y Restablecimiento del Derecho de que trata el artículo 138 del CPACA, del cual ya la demandante hizo uso, así lo determina la aludida norma y así lo ha precisado la jurisprudencia del Consejo de Estado.

Al respecto ha señalado:

“la fuente del daño determina la acción procedente para analizar los supuestos que fundan la controversia y ésta, a su vez, determina la técnica apropiada para la formulación de las pretensiones de la demanda y la oportunidad en el tiempo para hacerlas valer por la vía jurisdiccional (...)”¹⁰.

Ahora bien, atendiendo la necesidad del Juez de dar el trámite adecuado a la demanda conforme al 171 del CPACA, el Despacho evidencia que frente a dichas pretensiones se configura la caducidad, puesto que su reclamo se debió haber dado en el término de 4 meses siguientes a su comunicación, notificación, ejecución o publicación.

Con fundamento en lo anterior, en lo que se relaciona al Decreto 153 de 2017, el mismo fue publicado en el Diario Oficial No. 50.136 del 3 de febrero de 2017; por ende, de conformidad con el inciso segundo del artículo 138 de la Ley 1437 la parte demandante tenía un plazo de cuatro (4) meses contados a partir del 4 del mismo mes y año para demandar la nulidad del

⁹ Visible a folio 19 del expediente.

¹⁰ Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia de 12 de mayo de 2011, exp. 26.758, C.P. Mauricio Fajardo Gómez. En el mismo sentido, véanse las sentencias de 7 de junio de 2007, exp. 16.474, C.P. Ramiro Saavedra Becerra, de 19 de julio de 2007, exp. 30.905, C.P. Mauricio Fajardo Gómez; de 31 de agosto de 2005, exp. 29.511, C.P. María Elena Giraldo Gómez, entre otras.

acto acusado, plazo que finalizaba el domingo 4 de junio de 2017, plazo que se extendía hasta el 5 de junio de 2017, por ser el primer día hábil siguiente.

Se observa que la parte demandante radicó solicitud de conciliación extrajudicial el tan solo hasta el 27 de septiembre de 2021, de forma extemporánea, sin que tuviera la virtud de interrumpir el término de caducidad, de manera que al haberse presentado la demanda tan solo hasta el 27 de abril de 2022, el Despacho encuentra que operó la caducidad del medio de control de nulidad y restablecimiento del derecho.

Ahora bien, en lo que se refiera a los otros actos administrativos, esto es, el oficio 20204020063071 del 11 de marzo de 2020, que generó el registro sancionatorio en el aplicativo RNDC que inhabilitó la generación de manifiestos de carga a los vehículos registrados en la lista en contra del vehículo SRM008, y el registro en el aplicativo de la página RUNT, de la casilla “Normalización y Saneamiento” el cual señalaba “DEFICIENCIA EN MATRICULA: SI”, se encuentra que aun cuando no obra constancia de la fecha en que acaecieron dichas circunstancias, conforme al certificado del RUNT, se aprecia que como fecha de registro de la normalización, esta se dio el 6 de julio de 2021, y aunado lo anterior, se tiene que el 9 de julio de 2021, se expidió certificado de normalización de vehículos de carga

Por lo anterior, de tomarse esta última fecha se tiene que el actor tuvo conocimiento de estos actos administrativos, el **9 de julio 2021**, por lo que, el término para demandar vencía en principio el **10 de noviembre de 2021**.

No obstante, la solicitud de conciliación fue presentada el 27 de septiembre de 2021 es decir, 45 días antes de que operara la caducidad, suspendiendo dicho término de conformidad con lo dispuesto en el artículo 21 de la Ley 640 de 2001.

La constancia de conciliación prejudicial se expidió el 25 de enero de 2022, por lo que el cómputo de los 45 días que le restaban a la parte demandante para ejercer oportunamente el medio de control, se extendía hasta el 11 de marzo de 2022.

Por lo que al haberse radicado la presente demanda el **7 de abril de 2022** (ver hoja de reparto cuaderno digital) se sobreentiende que el término ya había fenecido. Por lo que se declarará de oficio la caducidad del medio de control adecuado, que era el de nulidad y restablecimiento del derecho.

En consecuencia, el Despacho,

RESUELVE

PRIMERO: Rechazar por caducidad la demanda presentada por Jairo Alberto Páez Domínguez en contra de la Nación – Ministerio de Transporte – Secretaría de Tránsito y Transporte de Facatativá y Concesión Runt S.A., conforme lo expuesto en el presente proveído.

SEGUNDO: Devuélvase la demanda sin necesidad de desglose y archívese la copia correspondiente al Despacho, junto con la providencia proferida.

TERCERE: Notifíquese la presente decisión por estado y al correo electrónico referido por la parte para recibir notificaciones jairo.neira@rojasyasociados.co

Se le pone de presente a las partes que, los canales, protocolos y forma de recepción de memoriales establecidos por el Despacho para la prestación del servicio, podrán ser consultados en el siguiente enlace: <https://www.ramajudicial.gov.co/web/juzgado-36-administrativo-de-bogota/310>

Así mismo, en cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 78 numeral 14 del CGP y artículos 186 y 201A del CPACA, les asiste el deber a las partes realizar sus actuaciones a través de las tecnologías de la información y las comunicaciones, y enviar a su contraparte y demás sujetos procesales, un ejemplar de los memoriales presentados en el proceso, actuación de la

cual deberá allegar constancia a este Despacho Judicial, remitiendo vía correo electrónico el respectivo memorial informando el cumplimiento de ese deber, so pena de dar aplicación a las sanciones de Ley.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

LUIS EDUARDO CARDOZO CARRASCO
Juez

L.

Firmado Por:

Luis Eduardo Cardozo Carrasco
Juez
Juzgado Administrativo
036
Bogotá, D.C. - Bogotá D.C.,

Este documento fue generado con firma electrónica y cuenta con plena validez jurídica,
conforme a lo dispuesto en la Ley 527/99 y el decreto reglamentario 2364/12

Código de verificación: **695398e8fccb1fef41cffa0c9da342436e865cb9fd0721d001bbc62b9d32577b**

Documento generado en 05/07/2022 04:53:58 PM

Descargue el archivo y valide éste documento electrónico en la siguiente URL:
<https://procesojudicial.ramajudicial.gov.co/FirmaElectronica>