

NOTIFICACIÓN POR AVISO WEB N° 12

28 DE MAYO DE 2026  
(Artículo 69 del CPACA)

A los **veintiocho (28)** días de mayo de 2026, la Dirección de Investigaciones Administrativas al Tránsito y Transporte de la Secretaría Distrital de Movilidad en uso de sus facultades legales y en aplicación al artículo 69 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo procede a notificar las siguientes resoluciones:

| N° | Expediente            | Nombre                       | Tipo identificación  | Número de identificación | Resolución      |
|----|-----------------------|------------------------------|----------------------|--------------------------|-----------------|
| 1  | 20264211400070055156E | ELIAS VELÁSQUEZ BONILLA      | CEDULA DE CIUDADANIA | 96.195.594               | 202642106012016 |
| 2  | 20244221100010018219E | REAL TRANSPORTADORA SA       | NIT                  | 8.600.050.669            | 202642005897906 |
| 3  | 20254211400070571045E | JOSE ANTONIO CASTILLO BERNAL | CEDULA DE CIUDADANIA | 80.048.300               | 202642105911886 |
| 4  | 20264211400070013284E | HARRINTON SANDINO PINZON     | CEDULA DE CIUDADANIA | 79761614                 | 202642106009676 |

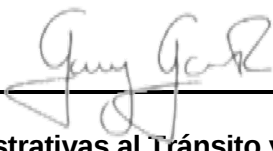
Ante la imposibilidad de efectuar la notificación personal prevista en el artículo 67 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, se publica el presente aviso por un término de **CINCO (5) DÍAS CONTADOS A PARTIR DEL 28 DE MAYO DE 2026**, en la página web [www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co) /dirección de Investigaciones Administrativas al Tránsito y Transporte ([https://www.movilidadbogota.gov.co/web/apelacion\\_de\\_procesos\\_contravencionales](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/apelacion_de_procesos_contravencionales)) y en la Oficina de Copia de Audiencias ubicada en la calle 13 N°. 37-35, PISO1º.

**El acto administrativo aquí relacionado, del cual se acompaña copia íntegra, se considera legalmente NOTIFICADO al finalizar el día siguiente al RETIRO del presente aviso. Advirtiendo que contra la presente resolución no procede recurso alguno.**

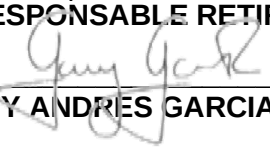
**ANEXO:** Se adjunta a este aviso copia íntegra de los actos administrativos proferidos

Certifico que el presente aviso se fija y se publica en la página de internet **EL DIA 28 DE MAYO DE 2026**

FIRMA RESPONSABLE DE PUBLICACIÓN:  
GIOVANNY ANDRES GARCIA RODRIGUEZ  
Director de la Dirección de Investigaciones Administrativas al Tránsito y Transporte  
Secretaría Distrital de Movilidad



Certifico que el presente aviso se retira el día **3 DE JUNIO 2025**.  
FIRMA RESPONSABLE RETIRO:



GIOVANNY ANDRÉS GARCIA RODRIGUEZ

Director de la Dirección de Investigaciones Administrativas al Tránsito y Transporte

PM05-PR07-MD02

Secretaría Distrital de Movilidad  
Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Información: Línea 195





SECRETARÍA DE  
MOVILIDAD

Secretaría Distrital de Movilidad

Elaboró: Henry Ducuara – Funcionario Diatt.

PM05-PR07-MD02

**Secretaría Distrital de Movilidad**  
Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.



**RESOLUCIÓN N° 202642005897906 DE 24/04/2026**

**POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE RECURSO DE APELACIÓN DENTRO DEL EXPEDIENTE  
N° 20244221100010018219E**

**LA DIRECCIÓN DE INVESTIGACIONES ADMINISTRATIVAS AL TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD**, según lo dispuesto en los numerales 3°, 4°, 5° y 12° del artículo 30 del Decreto Único Sectorial 652 de 2025 expedido por el alcalde Mayor de Bogotá, D.C., procede a pronunciarse del presente recurso previos los siguientes:

**I. HECHOS**

1. Se inició la actuación administrativa con fundamento en los hechos acaecidos el 2 de agosto de 2022 en la Carrera 72 con Calle 6 de esta ciudad, cuando el Agente de Tránsito en ejercicio de sus funciones, realizó el Informe de Infracción de Transporte N° 1015378851, por no portar la tarjeta de control y de tarifas oficiales vigentes al señor JOSE IGNACIO RIVAS ROSERO, identificado con la cédula de ciudadanía N° 19.327.911, quien conducía el vehículo de placa TAT529, vinculado a la empresa de transporte público REAL TRANSPORTADORA S.A., identificada con Nit 860.005.066-9, consignándose en la casilla N° 17 de observaciones del Agente de Tránsito: *"(...) transporta a leidy mayerly Rivas Valencia cédula de ciudadanía 1013642025 sin portar la tarjeta de control de tarifas (...) (sic)"*

2. La Subdirección de Control e Investigaciones de Transporte Público de esta entidad mediante la Resolución N° 202442201234666 de 26 de julio de 2024, inició investigación administrativa en contra de la empresa REAL TRANSPORTADORA S.A., por haber incurrido en la conducta descrita en el artículo 26 de la Ley 336 de 1996 en concordancia con el artículo 2.2.1.3.8.10 del Decreto 1079 de 2015, la cual culminó el 4 de julio de 2025 con la expedición del Acto Administrativo N° 202542211650976 en el que declaró infractora de las normas de transporte público a la empresa investigada y, en consecuencia, la sancionó con la imposición de una multa de TRES (03) SALARIOS MÍNIMOS MENSUALES LEGALES VIGENTES (S.M.D.L.V.) que corresponde a SETENTA Y TRES coma NOVENTA Y SEIS UVT (73,96 UVT), que para el año 2022 (año en que se impuso el Informe de Infracción de Transporte), asciende a DOS MILLONES OCHOCIENTOS DIEZ MIL OCHOCIENTOS PESOS M/CTE **(\$2.810.800.00)**. Decisión notificada mediante aviso remitido a través del oficio 202542208534741 de 29 de julio de 2025, recibido el 31 del mismo mes y año.

3. El 8 de agosto de 2025 por medio de escrito radicado N° 202561202845822, la empresa de transporte REAL TRANSPORTADORA S.A., interpuso y sustentó recurso de reposición y en subsidio de apelación contra la Resolución N° 202542211650976 de 4 de julio de 2025, los cuales, motivaron al operador de primer grado dictar el Acto Administrativo N° 202642202647826 de 20 de febrero de 2026 en el que decidió negativamente el recurso de Reposición incoado confirmando el pronunciamiento adoptado por ese Despacho y concedió la apelación respectiva ante esta Instancia. Decisión comunicada con el oficio SCITP-202642200876921 de 20 de febrero de 2026, recibida el 24 del mismo mes y año.

**II. ARGUMENTOS DEL RECURSO**



El Representante Legal de la Empresa **REAL TRANSPORTADORA S.A.**, sustentó el recurso de Apelación, con base en las siguientes razones de inconformidad: Inicialmente arguye que de ninguna manera se podría imputar a la empresa REAL TRANSPORTADORA S.A., la conducta descrita en el artículo 26 de la Ley 336 de 1996. Continúa mencionando que el comparendo no es un medio de prueba para imponer la sanción

Finalmente, solicita que se declare la nulidad del fallo sancionatorio y se exonera de la sanción impuesta a la empresa.

### III. CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

El Despacho procede a evaluar los fundamentos presentados en el recurso de apelación por la Representante Legal de la empresa sancionada frente a la decisión de primera instancia que la declaró responsable por la conducta tipificada en el artículo 26 de la Ley 336 de 1996 en concordancia con el artículo 2.2.1.3.8.10. del Decreto 1079 de 2015.

#### **“Ley 336 de 1996:**

**Artículo 26.-** *Todo equipo destinado al transporte público deberá contar con los documentos exigidos por las disposiciones correspondientes para prestar el servicio de que se trate. (...).*

#### **Decreto 1079 de 2015:**

**Artículo 2.2.1.3.8.10. Tarjeta de control.** *La Tarjeta de Control es un documento individual e intransferible expedido por la empresa de transporte, que sustenta la operación del vehículo y que acredita al conductor como el autorizado para desarrollar esta actividad, bajo la responsabilidad de la empresa de transporte debidamente habilitada a la que se encuentra vinculado el equipo.*

*Afiliado el conductor al Sistema de Seguridad Social y verificadas las cotizaciones a este, la empresa de Transporte expedirá la Tarjeta de Control.*

*La Tarjeta de Control tendrá una vigencia mensual. Cuando se presente el cambio del conductor autorizado antes de la fecha de vencimiento del documento de transporte de que trata el presente artículo, la empresa expedirá una nueva Tarjeta de Control, una vez realice el reporte de la novedad y registre al nuevo conductor.*  
*.(...).”*

#### **3.1. Del Problema jurídico**

Esta Dirección debe preguntarse ¿si se le vulnero el principio de legalidad a la empresa al no haberse indicado el sustento normativo de la conducta investigada? Además, si ¿se vulnero el debido proceso, los principios de presunción de inocencia, el de las formas propias de cada juicio, el de legalidad y el de igualdad a la parte investigada al habersele declarado responsable y en consecuencia impuesto una multa, en vez de haberlo hecho al propietario y/o conductor?

#### **3.2. Del Informe Único de Infracción de Transporte I.U.I.T.**



Al respecto es de precisar que el Decreto 1079 de 2015 lo describe como el medio por el cual se informa a la Autoridad de Transporte competente sobre la comisión de las infracciones a las normas de transporte para que dé inicio a la investigación correspondiente e imponga las sanciones que resulten pertinentes si a ello hubiere lugar; es así como su artículo 2.2.1.8.3.3., consagra: *“Los agentes de control levantarán las infracciones a las normas de transporte en el formato que para el efecto reglamentará el Ministerio de Transporte. **El informe de esta autoridad se tendrá como prueba para el inicio de la investigación administrativa correspondiente**”*. (Negrilla y subrayado fuera de texto legal).

Sobre el tema en estudio, es necesario tener en cuenta la Sentencia C-429, de fecha 27 de mayo de 2003, proferida por la Corte Constitucional M.P. Clara Inés Vargas Hernández, que contempla:

“(…)

*Es preciso tener en cuenta también, que un informe de policía al haber sido elaborado con la intervención de un funcionario público formalmente es un documento público[1] y como tal se presume auténtico, es decir, cierto en cuanto a la persona que lo ha elaborado, manuscrito o firmado, mientras no se compruebe lo contrario mediante tacha de falsedad, y hace fe de su otorgamiento y de su fecha; y, en cuanto a su contenido es susceptible de ser desvirtuado en el proceso judicial respectivo.*

*Este informe de policía entonces, en cuanto a su contenido material, deberá ser analizado por el fiscal o juez correspondientes siguiendo las reglas de la sana crítica y tendrá el valor probatorio que este funcionario le asigne en cada caso particular al examinarlo junto con los otros medios de prueba que se aporten a la investigación o al proceso respectivo, como quiera que en Colombia se encuentra proscrito, en materia probatoria, cualquier sistema de tarifa legal.*

*En este orden de ideas, **el informe descriptivo elaborado por una autoridad de tránsito, constituye un importante instrumento al servicio de la administración de justicia como quiera que en éste se da cuenta de la ocurrencia de un hecho**, en algunos casos con implicaciones de orden civil pero en otros además con carácter penal, en el que aparecen identificados los conductores implicados, así como consignados datos sobre las posibles condiciones en que aquél tuvo lugar, y además estará firmado por los conductores o en su defecto por un testigo. Datos todos estos que resultan fundamentales para orientar una futura investigación o proceso y a partir los cuales se puede producir la prueba que se requiera para establecer la realidad y veracidad de los hechos...”*

De conformidad con lo anterior, es conveniente señalar que el Agente de Control que elaboró el Informe de Infracción de Transporte N° 1015378851, pertenece a un grupo especializado quien procede al diligenciamiento del mismo de acuerdo a los hechos acaecidos y observados.

Valga resaltar que el Informe de Infracción tiene dos partes, la primera aquella que el agente de tránsito realiza mecánicamente, por ejemplo, el llenar las casillas de la fecha y hora, la segunda son aquellos datos cuyo establecimiento conllevan a juicios más elaborados por parte del funcionario, para el caso de autos, el Agente de Tránsito en la Casilla N° 16 consignó circunstancias de modo y tiempo, estableciéndose que *“(…) transporta a leidy mayerly Rivas Valencia cédula de ciudadanía 1013642025 sin portar la tarjeta de control de tarifas (...)”*

Para esta Instancia si bien es cierto el Informe Único de Infracciones al Transporte es un documento



público tenido como prueba para el inicio de la investigación, según disposición legal contenida en el artículo 2.2.1.8.3.3. del Decreto 1079 de 2015 atrás en cita, lo es también que éste puede ser desvirtuado en su contenido mediante la incorporación al plenario de las pruebas que resulten pertinentes, conducentes y útiles al tema investigado, permitiendo el ejercicio del derecho de contradicción y de defensa del sujeto pasivo de la actuación administrativa, teniendo en cuenta que el objeto del caso *sub-examine* no es otro diferente a establecer la existencia o ausencia de responsabilidad de la empresa en la descripción típica señalada en el artículo 26 de la Ley 336 de 1996 en concordancia con el artículo 2.2.1.3.8.10. del Decreto 1079 de 2015.

En este orden de ideas una vez la Subdirección de Investigaciones de Transporte Público obtuvo conocimiento de la presunta infracción a la norma de transporte público la cual tuvo su génesis con la imposición del pluricitado Informe de Infracción de Transporte N° 1015378851, al señor JOSE IGNACIO RIVAS ROSERO, conductor del vehículo de placa TAT529, vinculado a la empresa de transporte público REAL TRANSPORTADORA S.A., de conformidad con lo previsto en la Ley 336 de 1996 (**Estatuto Nacional de Transporte**, artículo 50), **profirió la Resolución N° 202442201234666 de 26 de julio de 2024**, mediante la cual se aperturó el presente investigativo a la referida empresa.

Aunado a lo anterior, la carga de la prueba, como la define PARRA QUIJANO, es una noción procesal que consiste en una regla de juicio, que le indica a las partes la autorresponsabilidad que tienen para que los hechos que sirven de sustento a las normas jurídicas cuya aplicación reclaman aparezcan demostrados y que, además, le indica al juez cómo debe fallar cuando no aparezcan probados tales hechos.

Ahora, el instituto de la carga dinámica de la prueba, entendido este como que el *onus probandi* recae en aquel sujeto procesal que esté en mejores condiciones técnicas profesionales o fácticas de aportar la prueba pertinente para demostrar su afirmación, sin consideración de su posición de demandante o demandado, pues a las partes les corresponde probar los supuestos de hecho de sus pretensiones.

### 3.3. De la conducta endilgada a la empresa investigada.

Es menester para esta instancia pronunciarse haciendo un concreto estudio sobre la conducta endilgada a la empresa investigada, su modelo descriptivo y su demostración dentro de la actuación que nos ocupa, no sin antes aclarar su definición.

Para darle la connotación adecuada al caso específico, este censor entiende que el sujeto activo es la empresa de transporte público **REAL TRANSPORTADORA S.A.**, identificada con Nit **860.005.066-9**, comoquiera que, de acuerdo a los registros del Registro Distrital Automotor - RDA el vehículo de placas TAT529, para el momento de los hechos, estaba vinculado a esa empresa de transporte, aunado a ello, la investigada mantiene su calidad como persona jurídica cuyo objeto social es la prestación del servicio de transporte terrestre automotor individual.

Por lo anterior, es claro que la empresa de transporte referida se adecua a la descripción de sujetos objeto de sanción del artículo 9° de la Ley 105 de 1993, comoquiera que la prestación del servicio de transporte no la hace el conductor de forma individual o independiente de la empresa, en lugar de ello, lo



presta como un agente de ella, así que, las conductas en que incurra el conductor también pueden comprometer la responsabilidad de la empresa para la cual trabaja o con la que está vinculado, gracias a ello, a la empresa de transporte le corresponde ser el sujeto activo de la conducta.

En este caso, la omisión en que incurrió la empresa, a través de su conductor, consistió en que el equipo de placas TAT529 no contaba con los documentos exigidos por las leyes y reglamentos, en concreto, ese rodante estaba prestando el servicio de transporte con un conductor que no contaba con la tarjeta de control vigente. Este hecho se acreditó con el informe de infracciones de transporte, pues en él se dejó evidencia que el señor JOSE IGNACIO RIVAS ROSERO, identificado con la cédula de ciudadanía N° 19.327.911, conductor del vehículo el día de los hechos, prestaba el servicio de transporte sin portar la respectiva tarjeta de control.

Por su parte, la empresa presentó como defensa que no incurrió en violación a las normas de transporte porque la responsabilidad de transitar sin portar con esos documentos es del propietario y/o del conductor.

Dicho esto, y ante las afirmaciones hechas por la defensa es más que claro el quebrantamiento de las normas en cita y el desconocimiento de la obligación que se encuentra a cargo de su representada pues está permitiendo la circulación de los equipos que a esta se encuentra vinculada, sin contar con los mentados documentos (tarjeta de control), configurándose así la conducta objeto de reproche; teniendo en cuenta que, en su parecer, de ninguna manera se podría imputar a la empresa **REAL TRANSPORTADORA S.A.**, es pertinente indicar lo siguiente:

Así mismo, el artículo 29 de la Constitución Política consagra el principio de presunción de inocencia, el cual implica que la sanción debe estar fundada en actos o medios probatorios adecuados, y la carga de la prueba corresponde a quien acusa, aunado a que nadie está obligado a probar su propia inocencia[2]. En consecuencia, en virtud del principio de la carga dinámica de la prueba, corresponde a la parte investigada dentro de un proceso sancionatorio, allegar el material probatorio respectivo para acreditar sus argumentos eximentes de responsabilidad, máxime cuando en el plenario obran pruebas de la configuración de la infracción endilgada a la empresa **REAL TRANSPORTADORA S.A.**, tales como el Informe de Infracciones de Transporte N° 1015378851; documento correspondiente a la consulta de información en el registro distrital automotor aplicativo R.D.A., el documento contentivo de la consulta efectuada en la página web del Registro Único Empresarial y Social "RUES" de la Cámara de Comercio y - Consulta de información en el Sistema de Información y Registro de Conductores - SIRC de la Secretaría Distrital de Movilidad, tomado desde la interacción con del Sistema Inteligente de Servicios FÉNIX respecto del vehículo de placa TAT529. Por lo cual, le correspondía a la parte pasiva desvirtuar los elementos probatorios con los distintos medios probatorios existentes para el hecho, lo cual no sucedió en el *sub judice*.

A *contrario sensu*, el Despacho observa que el *a quo* le otorgó el valor probatorio correspondiente a dichos elementos, tal vez con un mérito diferente al esperado por el reclamante, pero sin que ello implique una subvaloración de la prueba, pues el hecho de que se hubiera otorgado mayor credibilidad a una prueba no es más que una especificación de las reglas de la sana crítica aplicadas al proceso[3]; si ello fuere así, la labor del juzgador se limitaría al simple registro de lo que se indique en la orden de



comparendo materia de debate, de la cual no podría dudar, lo que dejaría sin sentido su actuación e impediría el objetivo último del proceso, que no es otro que el arribo a la verdad material.

De lo antes descrito se entiende que nadie puede ser declarado culpable sin haber sido vencido en juicio (presunción de inocencia), requisito este que se cumple en el caso bajo estudio, pues si bien la sancionada fue declarada responsable de vulnerar las normas de transporte, dicha declaratoria tuvo ocasión como resultado del agotamiento de una investigación administrativa en la cual se surtieron todas las etapas procesales y en razón a la cual el *a quo* arribó a la certeza de la comisión de la infracción por parte de la investigada, por lo cual no es admisible su argumento de violación del principio de presunción de inocencia, en tanto esta quedó desdibujada con los medios probatorios obrantes en el plenario.

Discurrido lo anterior, se advierte que en la investigación adelantada contra la empresa **REAL TRANSPORTADORA S.A.**, la carga probatoria no fue puesta solo en cabeza de dicha empresa, sino que existió dinamismo probatorio.

Al consuno, se advierte que el informe de infracción de transporte es un documento que goza de presunción de autenticidad, de acuerdo con el artículo 244 del Código General del Proceso, al haber sido elaborado por un funcionario público investido de las facultades legales para determinar y hacer constar en ese documento lo referente a la comisión de la infracción que nos ocupa, y que para el caso presente, en tratándose de una investigación administrativa por infracción a las normas de transporte público, presta mérito probatorio, como se indicó en precedencia, sin que fuera desvirtuada por ningún medio por parte de la empresa investigada, pues en el expediente no se encontraron elementos que demostraran su ausencia de responsabilidad, en el entendido de que lo que debía probarse era que el vehículo a ella vinculado y que se encontraba prestando el servicio público de transporte, contaba con la tarjeta de control vigente, conforme lo dispone el artículo 26 de la Ley 336 de 1996 en concordancia con el artículo 2.2.1.3.8.10, del Decreto 1079 de 2015 en el primer cargo y con el artículo 2.2.1.3.8.10, situación que no logró demostrar, dando pie a determinar la comisión de la infracción que se le imputa, máxime cuando en el escrito de descargos no se solicitó ni aportó ningún elemento de prueba.

### 3.4. Del sustento normativo para imponer sanción a la investigada.

Al respecto esta instancia indicara la normatividad tenida en cuenta por la primera instancia para sancionar a la empresa REAL TRANSPORTADORA S.A., con la cual pudo determinar si pudieron existir errores en la adecuación de la legislación invocada y la correcta interpretación que tanto cuestiona el accionante.

Es necesario ilustrarle a la defensa que la primera instancia en uso de las facultades que le otorga el legislador dio aplicación a la normatividad del ámbito sancionatorio que le indica textualmente la Ley 1437 de 2011 de la siguiente manera:

**“ARTÍCULO 47. Procedimiento administrativo sancionatorio. Los procedimientos administrativos de carácter sancionatorio no regulados por leyes especiales o por el Código Disciplinario Único se sujetarán a las disposiciones de esta Parte Primera del Código. Los preceptos de este Código se aplicarán también en lo no previsto por dichas leyes.” (...)** (Negrilla y subrayado fuera de texto)



De acuerdo a esta norma, la presente actuación administrativa **es un procedimiento especial de Transporte Público y está regida por los artículos 50 y siguientes de la Ley 336 de 1996** (*"Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte"*.) Por ende, son exclusivamente los **artículos 50 y 51 de la Ley 336 de 1996**, los que establecen el procedimiento a seguir cuando se tenga conocimiento de la comisión de una infracción a las normas de transporte.

Ahora bien, una vez se tuvo conocimiento del informe de infracción que relacionó a su representada, esta entidad abrió una investigación por la presunta comisión de unos actos que habrían quebrantado una norma de rango legal y que por orden del legislador ameritarían la imposición de una sanción, siendo esta en concreto, el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, conducta descrita como se menciona a continuación:

*"Ley 336 de 1996, Artículo 26:*

**Artículo 26.** *Todo equipo destinado al transporte público deberá contar con los documentos exigidos por las disposiciones correspondientes para prestar el servicio de que se trate.*

Esta administración entonces procedió a verificar si la referida norma cumplía con los elementos que rigen el principio de tipicidad como lo son:

1. Que la conducta sancionable esté descrita de manera específica y precisa, bien porque la misma esté determinada en el mismo cuerpo normativo o sea determinable a partir de la aplicación de otras normas jurídicas.
2. Que exista una sanción cuyo contenido material este definido en la ley.
3. Que exista correlación entre la conducta y la sanción".

De acuerdo con lo anterior, no solo se tuvo en cuenta la simple lectura de una normatividad escogida fortuitamente, como busca ajustar a sus pretensiones el representante de la sancionada, sino se dio una correcta interpretación al buscar la adecuación típica como lo ilustra la sentencia C-699/15 de la Corte Constitucional así:

*"Al igual que las normas en materia penal, las disposiciones administrativas que establecen conductas sancionables, deben satisfacer el principio de legalidad y, en consecuencia, el principio de tipicidad que le es inmanente. Esto es, que la norma administrativa sancionatoria debe prescribir la conducta objeto de sanción con la previsión de todos sus elementos estructurales.*

*El principio de legalidad alude a que una norma con fuerza material de ley establezca la descripción de las conductas sancionables, así como las clases y cuantías de las sanciones a ser impuestas. En materia sancionatoria, este principio también se materializa en la tipicidad, pero con una aplicación distinta a la que opera en materia penal, por no versar sobre conductas que impliquen una incursión tan significativa en el núcleo duro de los derechos fundamentales. Es decir, que sus implicaciones más gravosas no se extienden a la restricción de derechos como la libertad."*

Dentro del mismo pronunciamiento la Corte señaló:



*“Por su parte, el principio de tipicidad implícito en el de legalidad hace referencia a la obligación que tiene el legislador de definir con claridad y especificidad el acto, hecho u omisión constitutivo de la conducta reprochada por el ordenamiento, de manera que le permita a las personas a quienes van dirigidas las normas conocer con anterioridad a la comisión de la misma las implicaciones que acarrea su transgresión. Sobre el alcance de este principio, la Corte Constitucional mediante Sentencia C-343 de 2006, se pronunció en los siguientes términos:*

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

Por lo que, en este orden de ideas, no entiende este Censor el argumento del recurrente expuesto en la primera parte de este acápite, toda vez que la primera instancia dio aplicación a la norma definida en la Ley y que señala de manera absolutamente clara la conducta desplegada por su representada, como una actuación reprochable que como consecuencia debe llevar una sanción, por tanto, dicho argumento no es prospero para este Despacho.

Así mismo se puede observar que la conducta por la cual se aperturó, investigó y falló fue por no contar con los documentos exigidos. Ahora bien, las disposiciones establecidas en el Decreto 1079 de 2015 hacen referencia a la gestión de la tarjeta de control y al sustento de esta como requisito para prestar el servicio público de transporte individual de pasajeros, y a la definición de la tarjeta de control como tal y a la obligación de portarla, y no afectan a la tipicidad de la conducta, por lo que no hay quebrantamiento a principio alguno, como lo pretende hacer ver la defensa.

De igual manera, este despacho evidencia que la parte impugnante al ser vinculada en la investigación iniciada por el a-quo, le fueron imputados los cargos ya conocidos dentro de la misma porque uno de sus vehículos estaba prestando el servicio de transporte sin portar la correspondiente tarjeta de control vigente, situación que se encuentra prohibida por el artículo 26 de la Ley 336 de 1996 en concordancia con el artículo 2.2.1.3.8.10 del Decreto 1079 de 2015, así que no se vulneró ni menoscabó derecho alguno a la impugnante por dicha situación.

Conforme a lo anterior, nótese que la conducta y por la cual, con posterioridad, la empresa investigada fue sancionada se encuentra ajustada plenamente a derecho y desde ningún punto de vista olvidó y/o dejó de lado el principio de legalidad de las faltas y las sanciones como elemento integral del debido proceso, en tanto que la conducta objeto de reproche se encuentra contenida en una norma de rango superior con lo cual claramente se atiende el principio de la reserva legal.

### 3.5. Inexistencia de responsabilidad de la Empresa

Arguye el recurrente en su escrito, que no se les puede atribuir responsabilidad alguna por la omisión del propietario y que dio lugar a la prestación de un servicio sin contar con los documentos que soportan la



operación del vehículo (**Transitar sin tarjeta de control vigente**) pues ello se hizo sin la avenencia de la investigada, a lo cual este Despacho de manera contundente les recuerda que como empresa legalmente constituida y habilitada para prestar el servicio público de transporte es su obligación tal y como lo dispone el artículo 26 de la Ley 336 de 1996 en concordancia con los artículos 2.2.1.3.8.10. y 2.2.1.3.8.13. del Decreto 1079 de 2015.

Dicho esto, es de gran importancia dejar en claro la relación existente entre la empresa de transporte público y el automotor con el cual el señor JOSE IGNACIO RIVAS ROSERO, conductor del vehículo de placa TAT529 infringió las normas de transporte público. Se trata entonces, de un contrato de vinculación, celebrado entre la empresa de transporte público y el propietario del vehículo con el fin de prestar el servicio público de transporte, el cual debe contener como mínimo las obligaciones, derechos y prohibiciones de cada una de las partes, su término, causales de terminación y preavisos requeridos para ello, así como aquellas condiciones especiales que permitan definir la existencia de prórrogas automáticas, las obligaciones de tipo pecuniario y los mecanismos alternativos de solución de conflictos al que se sujetan las partes.

Así las cosas, se considera que, mediante el contrato mencionado, adquiere la empresa de transporte público, responsabilidad en la operación de los vehículos vinculados a su parque automotor y por lo tanto en virtud de la habilitación otorgada por el Ministerio a la empresa, ello da lugar entre otras cosas, a gestionar y entregar la tarjeta de control de cada uno de los rodantes a esta adscritos, y en caso de no contarse con el documento en cita para alguno de estos, no permitir la circulación.

El contrato de vinculación no puede ser de visto solamente desde el punto de vista del favorecimiento económico para la empresa al percibir el pago por concepto de rodamiento de sus vinculados o afiliados olvidando la responsabilidad que les corresponde asumir por la operación de servicio de transporte público y por ende descuidando las condiciones con las cuales deben cumplir para poder operar.

En definitiva, al estar habilitada la empresa por el Ministerio de Transporte mediante resolución tiene la responsabilidad de operación del servicio de transporte público, respecto de los vehículos que se encuentren vinculados a su parque automotor, de forma organizada y en cumplimiento a la norma vigente.

En este sentido, el legislador atribuyó a las empresas de transporte público la obligación en vigilando por ser las responsables de la operación del servicio; razón por la cual, frente a la conducta de prestar un servicio sin los documentos que soporten la operación del vehículo, se enmarca la responsabilidad en cabeza de estas y no de los conductores y/o propietarios.

Como fundamento jurisprudencial de lo expuesto se encuentra el pronunciamiento del Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, Consejero ponente: Marco Antonio Velilla Moreno, Bogotá D.C., dieciocho (18) de octubre de dos mil siete (2007), Radicación número: 25000-23-24-000-2001-00944-01, consideró:

***“SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE EN VEHICULOS TAXI - Vigilancia de la empresa a propietarios y conductores como agentes de aquella / RESPONSABILIDAD IN VIGILANDO - De la***



**empresa de transporte sobre propietarios y conductores de vehículos afiliados / TAXI - Sanciones de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá a la empresa.**

*Como quiera que la vinculación de los vehículos tipo taxi a una empresa, es la que permite la prestación del servicio y por tal vinculación o afiliación dichos vehículos deben hacer un pago mensual a la empresa, ello pone de manifiesto que el ejercicio de la permanente vigilancia y control sobre los mismos no puede ser pasivo sino que debe traducirse en conductas desplegadas por la empresa tendientes a que establecer que la obligación en mención, así como la del porte de los distintivos efectivamente se esté cumpliendo y, en caso contrario, reportar a la autoridad de tránsito o desafiliar al vehículo incumplido, etc. (...). De otra parte, destaca la Sala que la actividad in vigilando no es exclusiva del derecho civil y tiene cabida siempre que se trate del ejercicio de la facultad de VIGILANCIA, que, como en este caso, se le atribuyó a la empresa de transporte". (Subraya fuera de texto)*

Por eso la responsabilidad del ente asociativo, abarca el de sus asociados y este a su vez debe proveer los mecanismos para poder corregir y que estos enmienden su falta y si fuere el caso resarzan el perjuicio causado; pues sería absurdo pensar que los conductores y el parque automotor de las empresas de transporte público no son controlados por la empresa y tienen éstos entonces la potestad de deambular sin ningún tipo de control.

En consonancia con lo anterior la Sección Primera del Consejo de Estado, en providencia del 21 de septiembre de 2001 expreso:

*"(...) la relación entre la empresa y los automotores vinculados a ella no es meramente nominal, sino material o real, en la medida de que (sic) los vehículos son el medio a través del cual ella desarrolla su objeto social (...) **Lo anterior significa también que quienes operan los vehículos mediante los cuales se presta el servicio, trátense de conductores asalariados o de propietarios de tales equipos; lo hacen en nombre de la empresa, actúan en representación de ella y, por consiguiente, tienen una responsabilidad in vigilando respecto del comportamiento de ellos en el desarrollo de su actividad**". (Negrilla fuera de texto)*

Esta situación encuentra su soporte normativo en el artículo 2.2.1.3.6.2 del Decreto 1079 de 2015, que prescribe *"La vinculación de un vehículo a una de transporte público es la incorporación de éste al parque automotor de dicha empresa. Formaliza con la celebración del respectivo contrato entre propietario del vehículo y la empresa y se oficializa con la expedición de la tarjeta de operación por parte del Ministerio Transporte"*.

Por todo lo anteriormente expuesto, este despacho no acoge los argumentos del recurrente expuestos al principio de este numeral, ya que se considera que la investigada si tiene culpa en la comisión de los hechos objeto de la presente litis.

Siguiendo con este derrotero y frente a no vincular y declarar responsable de la infracción impuesta al conductor o propietario del vehículo afiliado a la empresa investigada, resulta necesario precisar que no es un capricho de la administración iniciar investigación a su representada en este caso, en tanto que el artículo 9 de la Ley 105 de 1993 señala que: *"Las autoridades que determinen las disposiciones legales*



*impondrán sanciones por violación a las normas reguladoras del transporte, según las disposiciones especiales que rijan cada modo de transporte.”*, luego entonces dependiendo de la conducta objeto de reproche de manera concreta la norma determina en cabeza de quien recae la obligación de hacer o no hacer, situación que permite establecer quien será objeto de investigación y de ser el caso de la sanción procedente, como también lo advirtió la primera instancia en la resolución N° 202542211650976 de 4 de julio de 2025 mediante la cual se falló la presente investigación administrativa.

En su orden y como ya se mencionó en el párrafo inmediatamente anterior, no es de manera liberal que se investiga a la empresa de transporte público por prestar un servicio sin los documentos que soportan la operación del vehículo (**transitar sin la tarjeta de control vigente**), así como tampoco lo es el hecho de que el Informe de Infracción, documento que se elabora ante la transgresión de **una norma de transporte público** sea tenido como prueba dentro de la investigación dado que el artículo 54 del Decreto 3366 de 2003 así lo dispone, el cual valga señalar se mantiene incólume y vigente a la fecha.

Así las cosas, es claro que en virtud de la habilitación legalmente obtenida por la empresa, esta se encuentra llamada a responder por todo aquello que se presente en desarrollo y ejecución de su objeto contractual; sin embargo, llama fuertemente la atención de este fallador la evidente resistencia que existe por parte de la investigada en asumir la responsabilidad que le asiste en la prestación del servicio público de transporte, como quiera que es su deber controlar la operación de sus vehículos afiliados, lo cual implica verificar que quienes los conducen cumplan con los requisitos y cuenten con la documentación necesaria para el ejercicio de la actividad de conducir, no debiendo por lo tanto permitir la sociedad transportadora que los vehículos a esta asociados sean conducidos de manera irregular por personal que no esté debidamente autorizado o refrendado por la misma para ello, no siendo de buen recibo ni aceptados por este Despacho los argumentos esgrimidos por la defensa a fin de justificar tal situación.

Es importante entonces resaltar que existe una relación entre la empresa y los automotores vinculados a ella sin que sea posible tomarlos aisladamente, toda vez que los vehículos vinculados son quienes desarrollan el objeto social por la cual fue creada, teniendo la obligación de tener a su cargo el control y manejo de sus actividades, teniendo la responsabilidad de vigilar el comportamiento. De tal suerte que, las faltas que están tipificadas en cabeza de la Empresa tienen ocurrencia justamente, en virtud de la conducta o actividad de quienes la conforman o están a su servicio, aunado a ello se reitera lo planteado en otro aparte de este proveído la Empresa debe poseer los mecanismos que permitan hacer un control efectivo respecto de sus asociados o vinculados, porque la connotación de empresa así lo exige, de lo contrario, sería un ente diferente. La responsabilidad del ente asociativo abarca entonces el de sus asociados y este a su vez debe proveer los mecanismos para poder corregir y que estos enmienden su falta y si fuere el caso resarzan el perjuicio causado.

En conclusión, una vez analizados los argumentos expuestos por el recurrente este despacho luego de analizar detenidamente las piezas procesales del plenario junto con los motivos de inconformidad esgrimidos, encuentra que en su memorial no presenta elementos jurídicos nuevos que permitan desvirtuar la responsabilidad en los hechos que nos ocupan, y ante la ausencia de actividad probatoria, esta Instancia procederá a **CONFIRMAR** la decisión adoptada por la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público mediante la Resolución N° **202542211650976 de 4 de julio de 2025**.

**Referencias Bibliográficas**

[1] *Código de Procedimiento Civil, art. 251*

[2] CARRETERO Pérez, Adolfo. Derecho Administrativo Sancionador, Madrid, Editoriales de Derecho Reunidas, 1995.

[3] La falsa motivación parte del supuesto de que el acto administrativo sí se motivó, pero de manera falsa, engañosa o, simplemente, con fundamento en hechos no probados. Consejo de estado. Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Cuarta, C.P. Hugo Fernando Bastidas Bárcenas, Radicación número: 11001-03-15-000-2014-04126-00 (AC), 29 de abril de 2015

En mérito de lo expuesto, la DIRECCIÓN DE INVESTIGACIONES ADMINISTRATIVAS AL TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD,

**RESUELVE:**

**ARTÍCULO PRIMERO: CONFIRMAR** la decisión contenida en la Resolución de Fallo N° **202542211650976** de 4 de julio de 2025, proferida por la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público de la Secretaría Distrital de Movilidad dentro del expediente N° 20244221100010018219E contra la empresa **REAL TRANSPORTADORA S.A.**, identificada con NIT. 860.005.066-9, por incumplir lo dispuesto en el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, y le impuso una multa de TRES (03) SALARIOS MÍNIMOS MENSUALES LEGALES VIGENTES (S.M.D.L.V.) que corresponde a SETENTA Y TRES coma NOVENTA Y SEIS UVT (73,96 UVT), que para el año 2022 (año en que se impuso el Informe de Infracción de Transporte), asciende a DOS MILLONES OCHOCIENTOS DIEZ MIL OCHOCIENTOS **PESOS M/CTE (\$2.810.800.00)**, valor que se constituye a favor de la Secretaría Distrital de Movilidad, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de este proveído.

**ARTÍCULO SEGUNDO: NOTIFICAR** al Representante Legal y/o quien haga sus veces de la empresa **REAL TRANSPORTADORA S.A.**, el presente acto administrativo, según lo dispuesto en el artículo 67 y ss de la Ley 1437 de 2011.

**ARTÍCULO TERCERO:** Contra la presente providencia no procede recurso alguno de conformidad con el artículo 87 de la Ley 1437 de 2011 y se entiende agotado el procedimiento administrativo.

Dada en Bogotá D.C., a los **24** de **04** del **2026**

**NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE**

Proyectó: WILSON FLOREZ RODRIGUEZ

Revisó: Alex Salomon Bohorquez Castro



SECRETARÍA DE  
MOVILIDAD



SDC

202642005897906

Al contestar cite el No. de radicación de este documento

Firmado digitalmente por:  
SECRETARIA DISTRITAL DE  
MOVILIDAD  
Fecha: 2026.04.24 13:42:54 COT  
Razón: SDM  
Ubicación: Bogota

SDM Giovanni Andres Garcia Rodriguez  
Aprobador segunda instancia

