

Bogotá D.C., julio 06 de 2026

NOTIFICACIÓN POR AVISO 82507 RESOLUCIÓN No. 202642209592436

Señor (a)
EDWIN ARTURO HERNANDEZ
1014201313
Bogotá

EXPEDIENTE	20244221100010013216E
RESOLUCIÓN No.	202642209592436

Teniendo en cuenta que, ante el desconocimiento de la información del domicilio o residencia del investigado no fue posible notificar y/o comunicar la **NOTIFICACIÓN del acto administrativo N° 202642209592436** de **02-07-2026** del expediente **No. 20244221100010013216E** expedida por la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público, en los términos de los Artículos 67 y 68 de la Ley 1437 de 2011 Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, el despacho procede a realizar la **NOTIFICACIÓN POR AVISO** por medio de la presente publicación por un término de cinco (5) días hábiles contados a partir del **julio 06 de 2026** en la página web www.movilidadbogota.gov.co /subdirección de control e investigaciones al transporte público (link) y en el Módulo No. 12, ubicado en la Carrera 28A N° 17A-20 PALOQUEMAO, Piso 1º., de conformidad con lo establecido en el Artículo 69 de la citada Ley.

Se advierte a la investigada que la notificación se considerará surtida al finalizar el día siguiente al retiro del presente aviso.

Se adjunta a este aviso en copia íntegra la NOTIFICACIÓN del acto administrativo N° 202642209592436 de 02-07-2026 del expediente No. 20244221100010013216E.

CERTIFICO QUE EL PRESENTE AVISO SE FIJA HOY julio 06 de 2026 A LAS 7:00AM POR EL TÉRMINO DE CINCO DÍAS HÁBILES

**Jhon Alejandro Contreras Torres**

CERTIFICO QUE EL PRESENTE AVISO SE DESFIJA HOY 13-07-2026 A LAS 4:30PM.

**Jhon Alejandro Contreras Torres**

Secretaría Distrital de Movilidad
Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (601) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

**Expediente: 20244221100010013216E****RESOLUCIÓN No. 202642209592436**

POR LA CUAL SE FALLA LA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA ADELANTADA EN CONTRA DEL(A) SEÑOR(A) EDWIN ARTURO HERNANDEZ CON DOCUMENTO DE IDENTIDAD No. 1014201313 EN CALIDAD DE PROPIETARIO(A) DEL VEHÍCULO DE PLACA UBW344.

La Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público de la Secretaría Distrital de Movilidad, en ejercicio de las facultades legales y en especial las que le confieren las Leyes 105 de 1993, 336 de 1996, el Decreto 1079 de 2015, el numeral 3 del artículo 32 del Decreto 652 de 2025 expedido por la Alcaldía Distrital, en concordancia con la Ley 1437 de 2011, profiere a fallar la presente investigación con fundamento en los siguientes:

ANTECEDENTES

La Subdirección de Control e Investigaciones de Transporte Público de la Secretaría Distrital de Movilidad, mediante Resolución No. 202542217031026 con fecha 15/08/2025, ordenó la apertura de investigación administrativa contra del(a) señor(a) **EDWIN ARTURO HERNANDEZ**, con documento de identidad **No. 1014201313**, presuntamente porque incurrió en la conducta establecida por el literal d) del artículo 46 (modificado por el artículo 96 de la Ley 1450 del 2011) en concordancia con el artículo 9, inciso segundo del artículo 11 y artículo 16 de la Ley 336 de 1996, al facilitar y disponer el vehículo de su propiedad de placa **UBW344** para que este prestara servicio de transporte no autorizado, de acuerdo con lo descrito en el IUIT **1015392833** de fecha **15 de septiembre de 2023**.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 66 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, la citación a notificación personal de la **Resolución No. 202542217031026 con fecha 15 de agosto de 2025**, fue enviada a la última dirección registrada para el momento de la notificación, ello mediante oficio **SDM No. 202542209517931 de 15 de agosto de 2025**, la cual no fue recibida indicando "Dirección errada" del día **21 de agosto de 2025**, tal como consta en guía de 472 número RA535290236CO, la cual obra en expediente digital.

Dicho acto administrativo fue notificado el día **29 de agosto de 2025**, mediante Aviso Web No. **46931** del **21 de agosto de 2025**, publicado la web: www.movilidadbogota.gov.co/subdirecciondecontroleinvestigacionesaltransportepublico (link) y en el Módulo No. 12 ubicado en la Carrera 28 A No. 17 A-20 Paloquemao, Piso 1°, fijado el día **21 de agosto de 2025** a las 7:00 a.m. y desfijado el día **28 de agosto de 2025** a las 4:30 p.m.

Revisado el sistema de gestión documental "ORFEO", se encuentra que el investigado **NO** presentó escrito de Descargos ni solicitud probatoria dentro del plazo máximo otorgado.



Mediante Auto No. **202642200324577 del 13 de abril de 2026**, la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público corrió traslado a la investigada para que presenten los correspondientes alegatos de conclusión.

El contenido de dicho acto administrativo fue intentado comunicar mediante aviso, enviado a la dirección registrada. Dicho aviso se envió mediante oficio **SDM 202642204075691 de 13 de abril de 2026**, la cual no fue recibida indicando “Dirección errada” del día **15 de abril de 2026** tal como consta en guía de 472 número RA559044623CO, la cual obra en expediente digital.

Dicho acto administrativo fue comunicado el día **23 de abril de 2026**, mediante Aviso Web No. **75840 del 15 de abril de 2026**, publicado la web: www.movilidadbogota.gov.co/subdirecciondecontroleinvestigacionesaltransportepublico (link) y en el Módulo No. 12 ubicado en la Carrera 28 A No. 17 A-20 Paloquemao, Piso 1°, fijado el día **15 de abril de 2026** a las 7:00 a.m. y desfijado el día **22 de abril de 2026** a las 4:30 p.m.

Revisado el sistema de gestión documental “ORFEO”, se encuentra que el investigado no presentó escrito de Alegatos de Conclusión dentro del plazo máximo otorgado para su sustentación en el Auto No. **202642200324577 del 13 de abril de 2026**.

FUNDAMENTOS LEGALES

La prestación eficiente y de modo seguro del servicio público de transporte, obedece al desarrollo de los mandatos de la Constitución Nacional, en especial a lo que refiere al artículo segundo que trata de los fines del Estado, como lo es servir a la comunidad y en sentido más amplio lo establecido en el artículo 365 así:

“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.

Los servicios públicos estarán sometidos al régimen que fijen la ley (...) en todo caso el estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios (...).”

Dentro de los principios rectores del transporte consagrados en la Ley 105 de 1993, corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación, la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.

Según el inciso 2, del artículo 1 de la Ley 105 de 1993, conforman el Sistema Nacional de Transporte, los organismos de tránsito y transporte de las entidades territoriales.

Adicionalmente, la Ley 336 de 1996 o Estatuto Nacional del Transporte contempla en el artículo 3°, que las autoridades competentes para la regulación del transporte público:

“(...) exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio (...).



En todo caso, el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los Artículos 333 y 334 de la Constitución Política”.

El artículo 6° de la Ley 336 de 1996, define actividad transportadora como:

“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”.

El artículo 9 de la Ley 105 de 1993, establece los sujetos de sanción por infracciones a las normas de transporte público, como son:

“ARTÍCULO 9°.- *Sujetos de las sanciones. Modificado por el Artículo 318 del Decreto 1122 de 1999. 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.*

Podrán ser sujetos de sanción:

- 1. Los operadores del servicio público de transporte y los de los servicios especiales.*
- 2. Las personas que conduzcan vehículos.*
- 3. Las personas que utilicen la infraestructura de transporte.*
- 4. Las personas que violen o faciliten la violación de las normas.*
- 5. Las personas propietarias de vehículos o equipos de transporte.**
- 6. Las empresas de servicio público.*

(...)(Negrilla y Subrayado fuera del texto original)

El artículo 4 de la Ley 336 de 1996, preceptúa que, el transporte gozará de la especial protección estatal y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares.

De conformidad con el artículo 8 de la Ley 336 de 1996, las autoridades que conforman el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción.

Conforme a lo previsto en el artículo 2.2.1.3.1.1 del Decreto 1079 de 2015 “Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte” y en el numeral 2 del artículo 3 del Decreto 652 de 2025, la Secretaría Distrital de Movilidad es autoridad de tránsito y transporte en el Distrito Capital.

Acorde con lo establecido en el numeral 3 del artículo 32 del Decreto 652 de 2025, la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público tiene como función, adelantar en primera instancia las investigaciones administrativas por violación a las normas de transporte público y respecto de los vehículos de servicio público registrados dentro de su jurisdicción, en las modalidades de servicio de su



competencia.

Por su parte, la Ley 336 del 20 de diciembre de 1996, por la cual, “*Se adopta el Estatuto Nacional de Transporte*”, ordena:

“Artículo 2º- *La seguridad especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte”.*

“Artículo 3. *Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo, dándole la prioridad a la utilización de medios de transporte masivo. En todo caso, el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los artículos 333 y 334 de la Constitución Política”.*

“Artículo 9º- *El servicio público de transporte dentro del país tiene un alcance nacional y se prestará por empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas de acuerdo con las disposiciones colombianas y debidamente habilitadas por la autoridad de transporte competente. (...)*”

“Artículo 11.- *Las empresas interesadas en prestar el servicio público de transporte o constituidas para tal fin, deberán solicitar y obtener habilitación para operar.*

La habilitación, para efectos de esta ley, es la autorización expedida por la autoridad competente en cada modo de transporte para la prestación del servicio público de transporte (...).”

“Artículo 16.- *De conformidad con lo establecido por el artículo 3º, numeral 7º de la Ley 105 de 1993, sin perjuicio de lo previsto en tratados, acuerdos o convenios de carácter internacional, la prestación del servicio público de transporte estará sujeta a la habilitación y a la expedición de un permiso o a la celebración de un contrato de concesión u operación, según que se trate de rutas, horarios o frecuencias de despacho, o áreas de operación, servicios especiales de transporte, tales como: escolar, de asalariados, de turismo y ocasional”.*

La Superintendencia de Transporte expidió Circular No. 015 del 20 de noviembre de 2020 en que conmina a las autoridades, organismos y Entidades del Sistema Nacional de Transporte, a vigilar y controlar el cumplimiento de las normas de tránsito y de transporte, “(...) 1.2.(...) *especialmente respecto de la realización de operaciones de transporte público de manera informal o ilegal (...)*” y precisando adicionalmente que: ““2.3.4.2 *La ley de transporte aplica a todo aquel que realice operaciones de transporte público, sin cumplir los requisitos legales*”.

Así mismo, sobre el particular el Ministerio de Transporte emitió concepto MT No.: 20211340319451 del 7 abril de 2021, indicó que “*El régimen de transporte terrestre aplica a todos los sujetos que realicen operaciones de transporte público (...)*”.

De otro lado, frente a los sujetos a investigar y sancionar, se ha pronunciado el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, Sección Primera, Sub Sección B, doce (12) de febrero de dos mil veintiuno (2021) Radicado. 250002341000 2017 01935 00. Magistrado Ponente Moisés Rodrigo Mazabel Pinzón, así:



“(…) la Superintendencia de Transporte, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 9 numeral 4 de la Ley 105 de 1993, es una autoridad que tiene la facultad de imponer sanciones por la violación a las normas reguladoras del transporte y en el caso en concreto, pueden ser objetos de sanción aquellas personas que violen o faciliten la violación de las normas, sin que necesariamente sean sujetos de vigilancia, inspección y control de dicha entidad. (...)”

Lo anterior, confirmado por el Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil del 20 de abril 2021, con el consejero ponente Édgar González López. Rad. 250002341000 2017 01935 00, al indicar:

“Así las cosas, es preciso concluir que las facultades administrativas sancionatorias de la Superintendencia de Transporte y las demás que le haya conferido la ley, pueden ser adoptadas respecto de todas las personas naturales o jurídicas que violen la normativa del sector transporte, sean estas entidades vigiladas por dicha autoridad o no”

Al respecto, es preciso indicar que, el literal d) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 modificado por el artículo 96 de la Ley 1450 de 2011, ordena:

“Artículo 46.-*Con base en la graduación que se establece en el presente artículo, las multas oscilarán entre 1 y 2000 salarios mínimos mensuales vigentes teniendo en cuenta las implicaciones de la infracción y procederán en los siguientes casos:*

(...)

d. *Modificado por el art. 96, Ley 1450 de 2011. "d) en los casos de incremento o disminución de las tarifas de prestación de servicios no autorizada, o cuando se compruebe que el equipo excede los límites permitidos sobre dimensiones, peso y carga".*

PRUEBAS

Este despacho fundamenta la presente actuación administrativa en las siguientes pruebas obrantes en el expediente:

3.1. Informe Único de Infracciones al Transporte No. **1015392833** de fecha **15 de septiembre de 2023**, diligenciado respecto del vehículo de placa **UBW344**, conducido por el(la) señor(a) **EDWIN ARTURO HERNANDEZ**, identificado con cédula de ciudadanía No. **1014201313**.

3.2. Consulta efectuada en RUNT del **15 de septiembre de 2023**, correspondiente al(la) señor(a) **EDWIN**



ARTURO HERNANDEZ, identificado con cédula de ciudadanía No. **1014201313**, es propietario(a) del vehículo de placas **UBW344**, tomada desde la interacción del sistema inteligente de servicios FÉNIX.

CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

Así bien, atendiendo el Despacho a los hechos descritos anteriormente, a las disposiciones normativas precisadas que constituyen el sustento jurídico de la presente investigación, verificando que no se presentan vicios que invaliden la actuación, contemplando los principios de las actuaciones administrativas y la competencia de esta Subdirección para adelantar y fallar la presente actuación y teniendo en cuenta las facultades concedidas por las disposiciones legales a la Secretaría Distrital de Movilidad a través de la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público, en específico las de adelantar las investigaciones administrativas por presunta violación a las normas de transporte público, disponiendo de un procedimiento especial para tal efecto y con fundamento en las pruebas y argumentos de defensa obrantes en el plenario, este Despacho procederá a tomar una decisión de fondo.

Frente a este caso y observándose el cargo, como es las infracciones al transporte, se encuentra que la presente investigación es dirigida al propietario del vehículo, porque es quien facilita y dispone de la propiedad para que se preste este servicio no autorizado, resulta siendo el titular del derecho de propiedad del vehículo. Tal cual como lo manifiesta el artículo 669 del Código Civil, que demarca al derecho de propiedad como *“el derecho real en una cosa corporal, para gozar y disponer de ella no siendo contra ley o contra derecho ajeno”*. Los cuales van desde su accionar u omisión hasta su responsabilidad con los objetos que son de su titularidad y su ámbito exclusivamente privado.

Del principio de legalidad y tipicidad de la conducta.

Es importante mencionar, que la presente investigación es iniciada en contra del propietario del vehículo, porque es aquel sujeto facilitador del servicio de transporte público, el cual enmarca una presunta violación a las normas reguladoras del transporte, tal cual como lo dispone con el numeral 4º y 5º del artículo 9º de la Ley 105 de 1993, en donde los propietarios de los vehículos son sujetos de las sanciones cuando con sus actuaciones se determinen violación de las normas de transporte:

“Artículo 9. Sujetos de las Sanciones. 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.

Podrán ser sujetos de sanción:

- 1. Los operadores del servicio público de transporte y los de los servicios especiales.*
- 2. las personas que conduzcan vehículos.*
- 3. Las personas que utilicen la infraestructura de transporte.*
- 4. Las personas que violen o faciliten la violación de las normas.**
- 5. Las personas propietarias de vehículos o equipos de transporte.**



6. Las empresas de servicio público. (...)"

Mismo alcance que determinan el artículo 9° de la Ley 336 de 1996 que resalta:

“Artículo 9°. El servicio público de Transporte dentro del país tiene un alcance nacional y se prestará por empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas de acuerdo con las disposiciones colombianas y debidamente habilitadas por la autoridad de transporte competentes.”

Por lo cual, es el Estado en calidad de interventor de este servicio de carácter público que impone conforme a lo que se resalta en el artículo 5° de la Ley 336 de 1996, el cual manifiesta:

***“ARTÍCULO 5- El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente, en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo.**” (Negrilla y subrayado agregado)*

Este imperativo normativo cobra mayor relevancia, más, si se encuentra que el servicio que se presta de manera ilegal, es decir, un servicio contrario a la norma y que puede equipararse como un servicio tipo taxi, debido a que conforme al IUIT **1015392833 de fecha 15 de septiembre de 2023**, tiene los elementos constitutivos de este, como es prestación de un servicio, contraprestación económica, destino de un pasajero.

Por lo tanto, observándose la enunciación de las normas con las cuales se plantea la presente investigación, como es lo mencionado en los literales b) y e) artículo 2°, artículo 3° de la Ley 105 de 1993 y el artículo 16° de la Ley 336 de 1996, la prestación del servicio no autorizado mediante la facilitación de la propiedad viola los principios de intervención del Estado y el de la seguridad, dado que está sustituyendo al servicio terrestre automotor de transporte público y para la prestación del mismo debe existir la autorización del Estado[1], además de unos elementos mínimos de seguridad como pólizas de Responsabilidad Contractual y Extracontractual[2], mantenimientos preventivos y correctivos[3], los cuales a la luz del presente expediente no se registran y que ponen en peligro al usuario que utiliza este servicio.

Es así que el literal d) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, impone una conducta más adecuada a las normas anteriormente vulneradas, como es:

“Artículo 46.-Con base en la graduación que se establece en el presente artículo, las multas oscilarán entre 1 y 2000 salarios mínimos mensuales vigentes teniendo en cuenta las implicaciones de la infracción y procederán en los siguientes casos: (...)

d. Modificado por el art. 96, Ley 1450 de 2011. “d) en los casos de incremento o disminución de las tarifas de prestación de servicios no autorizada, o cuando se compruebe que el equipo excede los límites permitidos sobre dimensiones, peso y carga”. (Resaltado ajeno al texto)



Conducta descrita de manera clara, detallada y compleja en el IUIT dado que resalta la prestación económica de un servicio ilegal, es decir, un cobro pecuniario dentro de un vehículo particular, por lo cual, un incremento a un servicio del cual no se encuentra regulado y que se puede equiparar a la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi.

Lo anterior, guarda concordancia con lo señalado en el literal e) del artículo 49 de la Ley 336 de 1996, el cual en su tenor literal indica:

“ARTÍCULO 49. *La inmovilización o retención de los equipos procederá en los siguientes eventos:*

(...)

e) Cuando se compruebe que el equipo no reúne las condiciones técnico – mecánicas requeridas para su operación, o se compruebe que presta un servicio no autorizado. En este último caso, el vehículo será inmovilizado por un término hasta de tres meses y, si existiere reincidencia, adicionalmente se sancionará con multa de cinco (5) a veinte (20) salarios mínimos mensuales vigentes. (Resaltado ajeno al texto)

Por ello, resulta viable aplicar la normatividad, dado que las anteriores conductas violan el derecho al transporte como es vulneración al principio de seguridad, vulneración al principio de intervención del Estado y como es prestación de servicios no autorizados, en razón a que estas conductas normativas son las que se demuestran una relación con los hechos individualizados en tiempo, modo y lugar en el IUIT **1015392833 de fecha 15 de septiembre de 2023.**

De esta manera, el control y vigilancia de esta actividad transportadora y de las actividades relacionadas con la misma se encuentra en cabeza del Estado[4], con la colaboración y participación de todas las personas.[5] A este respecto, se previó en la Ley que las autoridades controlaran la adecuada prestación del servicio, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad[6], enfatizando que *“la seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del Sector y del Sistema de Transporte”*[7]

Son estas finalidades la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público a través de la Secretaría de Movilidad Distrital buscan es la protección del interés público.[8] Lo anterior es así que: (i) en la medida que el servicio de transporte, como ya se explicó, tiene carácter de servicio esencial[9]; (ii) por los derechos fundamentales involucrados en la actividad transportadora, incluyendo la vida e integridad de los pasajeros[10] y (iii) por la incidencia que tiene el transporte en la competitividad del país. [11].

Es así que, en la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia,[12] del Consejo de Estado y de la Corte Constitucional se ha señalado sistemáticamente que: *“(i) la actividad de conducir un vehículo automotor no es un derecho; (ii) la actividad de conducir un vehículo automotor es una actividad peligrosa que pone en riesgo la vida de quienes conducen, de los demás conductores y de los peatones (...);* La actividad de conducir vehículos automotores ha sido calificada por la jurisprudencia constitucional y por la doctrina extranjera como una actividad peligrosa, que coloca per se a la comunidad “ante inminente peligro de



recibir lesión”[13]

Al amparo del artículo 365 de la Constitución Política de Colombia, permite y ordena la intervención del Estado en beneficio de la comunidad. Al respecto el Consejo de Estado y la Corte Constitucional de Colombia han señalado que, se considera que hay servicio público de transporte en los siguientes casos: “e) elemento definitorio de la diferencia entre uno y otro tipo de transporte es que, **en el público, una persona presta el servicio a otra, a cambio de una remuneración**, al paso que, en el privado, la persona se transporta, o transporta objetos, en vehículos de su propiedad o que ha contratado con terceros. (...) (en el transporte privado) i) La actividad de movilización de personas o cosas la realiza el particular dentro de su **ámbito exclusivamente privado**; ii) Tiene por **objeto la satisfacción de necesidades propias de la actividad del particular, y, por tanto, no se ofrece la prestación a la comunidad**. iii) Puede realizarse con vehículos propios. Si el particular requiere contratar equipos, debe hacerlos con empresas de transporte publico legalmente habilitadas, como se estudia en el siguiente capítulo. iv) No implica, en principio, la celebración de contratos de transporte, salvo cuando se utilizan vehículos que no son de propiedad del particular; v) Es una actividad sujeta a las inspección, vigilancia y control administrativo con el fin de garantizar que la movilización cumpla con las normas de seguridad, las reglas técnicas de los equipos y la protección de la ciudadanía” Cfr. H. Corte Constitucional. Sentencias C-981 de 2010 y C-033 de 2014.[14]

Es menester resaltar que el Ministerio de Transporte a través del Concepto No. 20211340319451 del 7 de abril del 2021, realiza la diferenciación del transporte público con el transporte privado:

“(…) A ese respecto, se destaca que existe una interpretación obligatoria y general de la ley en la que tanto la H. Corte Constitucional, como el H. Consejo de Estado, como la Superintendencia de Transporte, han señalado de forma sistemática la diferencia entre transporte privado y transporte público, así:

Criterio	Operaciones de Transporte Público	Transporte Privado
1. Ofrecimiento del servicio	Se ofrece transporte al público indeterminado	Se ofrece en un entorno exclusivamente privado (v.gr.familiares)
2. Necesidades de transporte que son satisfechas	Se satisfacen necesidades de transporte de la comunidad	Se satisfacen necesidades propias o de personas de su entorno privado, pero no se satisfacen necesidades de transporte de la comunidad
3. Contrato	Hay celebración de un contrato	No implica la celebración de contratos



4. Contraprestación	Hay una remuneración de parte del usuario, normalmente en dinero	No hay contraprestación por parte del usuario o pasajero
---------------------	--	--

Determinación de la responsabilidad.

Así las cosas, existe una clara violación a las normas del transporte público, en razón a que conforme a la casilla No. 17 el propietario facilitó su automotor para que el conductor utilizara este vehículo y aplicando fuera de su ámbito privado, este recibiera una contraprestación económica a favor de un tercero como era el conductor, el cual en el IUIT se demostraba que este informó **PAGAR** la suma de **TREINTA Y CINCO MIL SEICIENTOS PESOS (\$35.000)** por este servicio del transporte: “*desde chapinero hasta el aeropuerto*”, facilitando como propietario la prestación del servicio de transporte ilegal, y por ende, vulnerando las normas de transporte público.

En este orden de ideas, este Despacho no tiene más reparo que sancionar al señor **EDWIN ARTURO HERNANDEZ** con cédula de ciudadanía **No. 1014201313**, en calidad de propietario del vehículo de placas **UBW344**, al encontrarlo responsable del cargo único formulado en la **Resolución de Apertura No. 202542217031026 del 15 de agosto de 2025**.

DOSIFICACIÓN DE LA SANCIÓN

Al respecto, el artículo 46 de la Ley 336 de 1996, en su tenor literal establece:

“Artículo 46.-Con base en la graduación que se establece en el presente artículo, las multas oscilarán entre 1 y 2000 salarios mínimos mensuales vigentes teniendo en cuenta las implicaciones de la infracción y procederán en los siguientes casos:

(...)

d. Modificado por el art. 96, Ley 1450 de 2011. En los casos de incremento o disminución de las tarifas o de prestación de servicios no autorizados, o cuando se compruebe que el equipo excede los límites permitidos sobre dimensiones, peso o carga, eventos en los cuales se impondrá el máximo de la multa permitida (...)

Parágrafo. -Para la aplicación de las multas a que se refiere el presente artículo se tendrán en cuenta los siguientes parámetros relacionados con cada modo de transporte:

a. Transporte Terrestre: de uno (1) a setecientos (700) salarios mínimos mensuales vigentes; (...)”

Sobre las sanciones que se imponen por violación a las normas de transporte, es preciso resaltar que de conformidad con el principio de proporcionalidad que orienta el derecho administrativo sancionador, este



Despacho ejerciendo su potestad en forma razonable, a efectos de dosificar la sanción ha analizado la gravedad de la falta, la perturbación del normal desarrollo de la operación del servicio público en la ciudad y sus efectos negativos que conlleva para el sistema y la organización vial de la movilidad, con el fin de estimar el monto de la multa dentro de los parámetros señalados para el transporte público terrestre, dado que incurrir en la prestación de un servicio, conjuntamente que la seguridad, la calidad y accesibilidad de los pasajeros se vea en peligro o afectada en cuanto la operación se encuentra de carácter ilegal, razones que hacen que este documento sea indispensable para prestar el servicio.

Descrito el cargo formulado y de conformidad con lo expuesto por la jurisprudencia constitucional mediante Sentencia C-321 de 2022[1], la responsabilidad probada al interior de la presente investigación se circunscribe al grado de culpa por desconocer el deber de cuidado y diligencia que el propietario ostenta respecto del vehículo utilizado para la comisión de la infracción explicada en párrafos anteriores.

La facultad sancionatoria administrativa que detenta la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público, se debe ceñir a los principios orientadores de las actuaciones administrativas establecidos en el artículo 3° del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Finalmente, se procede a aclarar que la dosificación de la sanción en el presente asunto se va a realizar de acuerdo con lo establecido en el literal a) del párrafo del artículo 46 de la ley 336; artículo 313 de la Ley 2294 de 2023, Concepto del Ministerio de Transporte con Radicado MT No.: 20261340259301 del 25 de febrero de 2026 y Memorando de la Subdirección Financiera SF 202361100704063 del 28 de diciembre de 2023, en donde se establece que a partir del año **2023**, todos los cobros, sanciones, multas, tarifas y otros valores que anteriormente se denominaban en SMLMV o UVT deberán ser calculados en términos de Unidades de Valor Básico - UVB, por lo que así quedarán consignadas en la parte Resolutiva del presente Acto Administrativo, constitutivo del título ejecutivo en el presente asunto.

FRENTE AL CARGO ÚNICO, se procede a imponer una sanción consistente en **MULTA** al señor **EDWIN ARTURO HERNANDEZ** con cédula de ciudadanía **No. 1014201313**, conforme a lo dispuesto en el literal a) párrafo del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, correspondiente al año de imposición del Informe Único de Infracciones al Transporte, esto es, el año **2023**. La sanción, en virtud de lo establecido en el **artículo 313 de la Ley 2294 de 2023**, deberá liquidarse en **Unidades de Valor Básico (UVB)**, correspondiendo a **209,13 (UVB)**, equivalentes a la suma de **DOS MILLONES NOVENTA Y UN MIL TRESCIENTOS PESOS M/CTE (\$2.091.300)** valor que deberá ser cancelado a favor de la **SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD**.

En mérito de lo anteriormente expuesto, la **SUBDIRECCIÓN DE CONTROL E INVESTIGACIONES AL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD**, en uso de sus facultades legales,

RESUELVE

Secretaría Distrital de Movilidad
Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (601) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



ARTÍCULO PRIMERO: DECLARAR RESPONSABLE de las normas de transporte público al señor **EDWIN ARTURO HERNANDEZ** con cédula de ciudadanía **No. 1014201313**, en calidad de propietario del vehículo de placas **UBW344**, de conformidad con la parte motiva de la presente Resolución.

ARTÍCULO SEGUNDO: IMPONER al señor **EDWIN ARTURO HERNANDEZ**, con documento de identificación **No. 1014201313**, sanción consistente en **MULTA** conforme a lo dispuesto en el literal a) parágrafo del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, correspondiente al año de imposición del Informe Único de Infracciones al Transporte, esto es, el año **2023**. La sanción, en virtud de lo establecido en el **artículo 313 de la Ley 2294 de 2023**, deberá liquidarse en **Unidades de Valor Básico (UVB)**, correspondiendo a **209,13 (UVB)**, vigentes para el año 2023, lo cual corresponde a la suma de **DOS MILLONES NOVENTA Y UN MIL TRESCIENTOS PESOS M/CTE (\$2.091.300)**, valor que deberá ser cancelado a favor de la **SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD**.

ARTÍCULO TERCERO: Para realizar el pago del valor de la sanción de multa impuesta en el artículo anterior, la sancionada podrá efectuar dicho pago directamente a través de la página web de la entidad, accediendo al siguiente enlace: <https://sasdmfrontfenixprd.z13.web.core.windows.net/#/consultapagos>

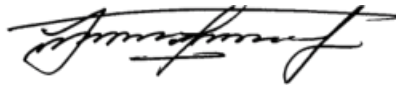
ARTÍCULO CUARTO: NOTIFICAR el contenido de la presente Resolución al señor, **EDWIN ARTURO HERNANDEZ** con cédula de ciudadanía **No. 1014201313**, en calidad de propietario del vehículo de placas **UBW344**, en la forma y en los términos establecidos en la Ley 1437 de 2011 (*Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo*). La constancia de la notificación deberá formar parte del respectivo expediente.

ARTÍCULO QUINTO: Contra la presente decisión procede el Recurso de Reposición ante la **SUBDIRECCIÓN DE CONTROL E INVESTIGACIONES AL TRANSPORTE PÚBLICO** y/o el de Apelación ante la **DIRECCIÓN DE INVESTIGACIONES ADMINISTRATIVAS AL TRÁNSITO Y TRANSPORTE**, de la **SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD**, de los cuales podrá hacer uso por escrito en la diligencia de notificación personal o dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a su notificación, de conformidad con los términos establecidos en el artículo 74 y s.s., de la Ley 1437 de 2011.

ARTÍCULO SEXTO: Una vez ejecutoriado y en firme el presente acto administrativo remítase a la Dirección de Gestión del Cobro para lo de su competencia, si transcurridos treinta (30) días, contados desde la fecha de la ejecutoria de esta providencia la multa no ha sido pagada, dese cumplimiento a lo establecido en el artículo 52 de la Ley 336 de 1996.

ARTÍCULO SÉPTIMO: Una vez verificado el pago de la multa impuesta, archívese de manera definitiva el expediente.

Dada en Bogotá D.C., en **julio 02 de 2026**.

**NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE****Jhon Alejandro Contreras Torres**

Subdirector (a) de Control e Investigaciones al Transporte Público

*Proyectó: Claudia Daniela Sarria Munevar**Revisó: LUIS JEFFERSON GARCIA SOTO*

[1] Cfr. Ley 336 de 1996. Artículo 11 inciso 2°. (...) La habilitación, para efectos de esta ley, es la autorización expedida por la autoridad competente en cada modo de transporte para la prestación del servicio público de transporte.

[2] Cfr. Código de Comercio, artículo 994. Art. 994.-Modificado por el Decreto 01 de 1990, artículo 12. Cuando el Gobierno lo exija, el transportador deberá tomar por cuenta propia o por cuenta del pasajero o del propietario de la carga, un seguro que cubra a las personas y las cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte.

El transportador no podrá constituirse en asegurador de su propio riesgo o responsabilidad. El Gobierno reglamentará los requisitos, condiciones, amparos y cuantías del seguro previsto en este artículo, el cual será otorgado por entidades aseguradoras, cooperativas de seguros y compañías de seguros, legalmente establecidas.

[3] Cfr. Ley 336 de 1996, artículo 12 inciso 2°. (...) Para efectos de las condiciones sobre seguridad se tendrán en cuenta, entre otras, la implantación de programas de reposición, revisión y mantenimiento de los equipos, los sistemas de abastecimiento de combustibles y los mecanismos de protección a los pasajeros y a la carga.

[4] Cfr. Constitución Política artículo 334 y 365; Ley 105 de 1993; art 2 ; Ley 336 de 1996 artículos 6 y 8

[5] Cfr. Ley 105 de 1993 artículo 3 numeral 4.

[6] Cfr. Ley 105 de 1993 artículo 3 numeral 2.

[7] Cfr. Ley 336 de 1996 artículo 2; H. Corte Constitucional Sentencia C-089 de 2011.

[8] Cfr. H Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil. Consejero Ponente: Álvaro Namén Vargas. Bogotá D.C. treinta (3=) de octubre del dos mil trece (2013). Rad. No. 11001-03-06-000-2013-00392-00 Numero interno 2159.

[9] Cfr. Ley 336 de 1996 artículo 5° y 56

[10] Cfr. H. Corte Constitucional, Sentencias C-834 de 2001; C-533 de 2002; C-089 de 2011.

[11] “El pilar de infraestructura abarca la infraestructura de transporte y logística, así como energía. La infraestructura reduce los costos de transporte y de transacción, y facilita el movimiento de bienes, personas e información” Cfr. Informa Nacional de Competitividad 2020-2021. “**El servicio de transporte de carga por carretera es un factor determinante para la competitividad del país**, no solo por su incidencia dentro de los costos de las mercancías, sino por ser la principal alternatividad para su movilización” Documento Compes 3489 de 2007. También Ministerio de Transporte, Boletín de Coyuntura.



[12] Las disposiciones jurídicas reguladoras de los daños causados con vehículos y derivados del tránsito automotor, actividad lícita y permitida, claramente se inspira en la tutela de los derechos e intereses de las personas ante una lesión in ponteta por una **actividad per se su naturaleza peligrosa y riesgosa** (cas. Civ. Sentencia de 5 de octubre de 1997; 25 de octubre de 1993; 13 de diciembre de 2001), donde **el factor de riesgo inherente** al peligro que su ejercicio comporta fija directrices normativas específicas” CFR. H. Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Sentencia del 24 de agosto del 2009. Rad. 2001-01054.

[13] Cfr. H Corte Constitucional Sentencia C-468 de 2011; Sentencia C-089 de 2011; Sentencia T-609 de 2014.

[14] Cfr. Resolución No. 2103 del 19 de marzo del 2021. Superintendencia de Transporte.

[15] “245. *De conformidad con lo anterior, se advierte que la disposición no se refiere a una responsabilidad objetiva, ni a una responsabilidad solidaria entre el propietario del vehículo y el conductor, puesto que ambos tipos de responsabilidad se deducen de lo que de manera expresa señale la ley, lo cual no ocurre en este caso.*[382] *Aquí, pues, se trata de un tipo de responsabilidad subjetiva, que exige la prueba de la culpa del sujeto pasivo como propietario del vehículo, sea o no el conductor del mismo. Además, se trata de una responsabilidad individual, pues no se refiere de manera expresa a una pluralidad de sujetos responsables, sino solamente al propietario en tanto se trata de obligaciones propter rem.*”