

Bogotá D.C., julio 06 de 2026

NOTIFICACIÓN POR AVISO 82460 RESOLUCIÓN No. 202642209847706

Señor (a)
MARIA PAULA FUQUENE
1020796771
Bogotá

EXPEDIENTE	20244221100010026672E
RESOLUCIÓN No.	202642209847706

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° 202642209847706** de **06-07-2026** del expediente **No. 20244221100010026672E** 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° 202642209847706 de 06-07-2026 del expediente No. 20244221100010026672E.

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: 20244221100010026672E****RESOLUCIÓN No. 202642209847706****POR LA CUAL SE FALLA LA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA ADELANTADA EN
CONTRA DEL(A) SEÑOR(A) MARIA PAULA FUQUENE CON DOCUMENTO DE IDENTIDAD No.
1020796771 EN CALIDAD DE PROPIETARIO(A) DEL VEHÍCULO DE PLACA IDM642.**

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. 202542219605956 con fecha 22/10/2025, ordenó la apertura de investigación administrativa contra del(a) señor(a) **MARIA PAULA FUQUENE**, con documento de identidad No. **1020796771**, 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 **IDM642** para que este prestara servicio de transporte no autorizado, de acuerdo con lo descrito en el IUIT **1015400221** de fecha **31 de diciembre de 2023**.

Dicho acto administrativo fue notificado el día **11 de junio de 2026 a las 07:45 am**, de forma personal la señora **MARIA PAULA FUQUENE**, identificado con cédula de ciudadanía No. **1020796771**, como consta en el acta de la diligencia obrante en el expediente, de conformidad con lo establecido en el artículo 67 de la Ley 1437 de 2011.

Revisado el sistema de gestión documental "**ORFEO**", se evidencia que la señora **MARIA PAULA FUQUENE**, identificado con cédula de ciudadanía No. **1020796771**, dentro del término legalmente conferido **presentó escrito de Descargos sin solicitud probatoria**, mediante escrito radicado bajo el No. **202661202390952 del 26 de junio de 2026**, en el cual presentó de manera libre y espontánea **ACEPTACIÓN AL CARGO** imputado en la Resolución de apertura.

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



fin 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 3º, 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 6º 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 9º.- *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".

DE LOS DESCARGOS

Encuentra el Despacho que, a la investigada **MARIA PAULA FUQUENE**, identificado con cédula de ciudadanía **No. 1020796771**, dentro del término legalmente otorgado, presentó escrito de descargos, mediante escrito radicado bajo el No. **202661202390952 del 26 de junio de 2026**, en donde expone:

*"(...) De manera libre, voluntaria, expresa y espontánea, procedo a **ACEPTAR EL CARGO ÚNICO** que consiste en presuntamente haber facilitado el vehículo de placa **IDM642**,-"(SIC)*

DE LAS PRUEBAS

Para el estudio de la presente investigación, se tendrán como pruebas las siguientes que hacen parte del plenario:

1. Informe Único de Infracciones al Transporte No. **1015400221 de fecha 31 de diciembre de 2023**, diligenciado respecto del vehículo de placa **IDM642**, conducido por la señora **LUIS CARLOS PARADA FUQUENE**, con documento de identificación No. **1020721496**.
2. Consulta efectuada en RUNT del **31 de diciembre de 2023**, correspondiente a la señora **MARIA PAULA FUQUENE**, con documento de identificación No. **1020796771**, es propietario del vehículo de placas **IDM642**, tomada desde la interacción del sistema inteligente de servicios FÉNIX.

CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

En virtud de los hechos descritos anteriormente, las disposiciones normativas precitadas que constituyen el sustento jurídico de la presente investigación, y 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.



DEL CASO EN CONCRETO

La presente etapa jurídico – procesal, se encuentra en sede de análisis estrictamente probatoria, aplicada al caso concreto y dando alcance a los conceptos mencionados anteriormente, se halla que la actual Investigación Administrativa junto con el cargo formulado a **MARIA PAULA FUQUENE**, identificado con cédula de ciudadanía **No. 1020796771**, tiene como sustento el Informe Único de Infracción al Transporte No. **1015400221 de fecha 31 de diciembre de 2023**, el cual reúne los siguientes datos:

- Fecha de los hechos: 31 de diciembre de 2023
- Dirección: Cra. 15 Cl. 24, de la ciudad de Bogotá D.C.
- Placa: IDM642
- Conductor (a): LUIS CARLOS PARADA FUQUENE
- Identificación del conductor: cédula de ciudadanía. 1020721496
- Licencia de tránsito o registro de propiedad: 1020796771
- Propietario del vehículo: MARIA PAULA FUQUENE
- Identificación del propietario: cédula de ciudadanía. No 1020796771

Documento que de conformidad con el inciso segundo del artículo 243 del Código General del Proceso, que estipula:

“Artículo 243. Distintas clases de documentos. Son documentos los escritos, impresos, planos, dibujos, cuadros, mensajes de datos, fotografías, cintas cinematográficas, discos, grabaciones magnetofónicas, videograbaciones, radiografías, talones, contraseñas, cupones, etiquetas, sellos y, en general, todo objeto mueble que tenga carácter representativo o declarativo, y las inscripciones en lápidas, monumentos, edificios o similares.

Los documentos son públicos o privados. **Documento público es el otorgado por el funcionario público en ejercicio de sus funciones o con su intervención.** Así mismo, es público el documento otorgado por un particular en ejercicio de funciones públicas o con su intervención. Cuando consiste en un escrito autorizado o suscrito por el respectivo funcionario, es instrumento público; cuando es autorizado por un notario o quien haga sus veces y ha sido incorporado en el respectivo protocolo, se denomina escritura pública.” (Negrilla y subrayado agregado).

Por lo tanto, se está frente a un Documento de origen público, emanado por un empleado público en ejercicio de sus funciones, como es la agente de tránsito **ANGELA MARIA RUIZ RUIZ identificado(a) con la Placa No. 94249**, quien plasma las circunstancias de tiempo modo y lugar que se determinaron en las observaciones dispuestas en el numeral 17 del informe único de infracciones al tránsito No. **1015400221 con fecha 31 de diciembre de 2023**, lo siguiente:

“Lit. E # 0 Transporta a los pasajeros anelbi Daza cc 41613565 Ana Urrego cc 52126931 María López cc10975458 manifestando pagar \$ 2000 pesos desde el alto de San Cristóbal hasta el portal 20 de julio cambiando la modalidad de particular a público sin autorización alguna se realizó infracción C35 entrega



documentos completo” (sic).

Es menester resaltar que el Informe Único de Infracciones al Transporte “IUIT” es un documento que se adecuo reglamentariamente a través del formato impuesto por el Ministerio de Transporte a través de la **Resolución 20203040003785 del 26 de mayo del 2020**, que, conforme a su artículo Primero y Segundo, dispuso la obligatoriedad para las autoridades de transporte o en las que se delegue tal facultad, acorde a lo dispuesto:

“ARTÍCULO 1º. OBJETO. *La presente Resolución tiene por objeto adecuar la reglamentación que adopta el formato de Informe Único de Infracciones al Transporte “IUIT”.*

ARTÍCULO 2º. ÁMBITO DE APLICACIÓN. *La presente Resolución está dirigida a las autoridades de transporte o en las que éstas deleguen tal atribución y los Cuerpos Operativos de Control.”*

Este IUIT describe una situación fáctica como es la retención de un policía de tránsito en ejercicio de sus funciones a un vehículo cuya destinación es servicio particular, el cual está autorizado para su ámbito privado y dentro de su ámbito exclusivamente personal, pero este agente de policía informa una situación como es transportando a un pasajero de un lugar a otro, cobrando una contraprestación económica a través de una aplicación tecnológica, tal cual como se manifiesta en las observaciones No. 17 del IUIT plurimencionado, asimilándose a las características de la modalidad de transporte en vehículo taxi, en la cual se tiene una contraprestación económica a cambio de la movilización de una o varias personas en el automotor debidamente autorizado.

A la par como sustento probatorio a la Resolución de Apertura, se aporta el resultado de la búsqueda del Registro Único Nacional de Tránsito “RUNT” como es, para determinar quién era el propietario para la fecha de los hechos, su nombre, identificación, dirección de notificación y licencia de tránsito, con que se individualiza de forma adecuada el propietario para la época de los hechos y así corroborar la información registrada en el **IUIT No. 1015400221 con fecha 31 de diciembre de 2023.**

ANÁLISIS DEL CASO

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.

Se observa que, en el radicado No. **202661202390952 del 26 de junio de 2026**, existe una manifestación expresa de la investigada **en ACEPTAR EL CARGO ÚNICO FORMULADO.**

En este orden de ideas, aceptada la responsabilidad por parte del investigado, es posible concluir por consiguiente que, la información que contiene el informe de infracción que reposa en el



expediente, corresponde a las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que se desarrollaron los hechos objeto de la presente investigación, que sirvió como antecedente al cargo endilgado y adicionalmente el mismo no fue desvirtuado por la parte investigada; contrario a ello, aceptó los cargos quedando así probada la imputación elevada.

Conforme a lo anterior, es pertinente hacer uso de los principios procesales de: economía procesal, celeridad y eficacia en la administración de justicia, postulados que buscan una actuación en la cual se evita un desgaste en la investigación, sin excluir los valores de justicia, equidad y efectividad del derecho material.

Sumado a ello, busca el Despacho que se cumpla la función sancionatoria de la administración la cual a la luz de lo dispuesto por Consejo de Estado el 16 de octubre de 2002 *"tiene significativo carácter preventivo, constituyéndose ésta en una de sus más sobresalientes notas. La sanción administrativa tiene por finalidad normativa -y ello constituye la base de la competencia de la autoridad facultada para su imposición- evitar la comisión de infracciones que atenten contra la integridad de los bienes jurídicos cuya protección le ha sido atribuida por el legislador a la autoridad administrativa (...)"*.(Consejo de Estado, sala de consulta y servicio civil, consejera ponente: Susana Montes de Echeverri, 16 de octubre de 2002, radicación No. 1454, Actor: Ministerio de transporte)

Lo anterior, conduce a que este Despacho, con fundamento en los poderes de emitir decisiones discrecionales facultado en el artículo 44 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, imponga sanción pecuniaria de acuerdo a los fines de la norma que la autoriza y proporcional a los hechos que le sirvieron de causa, entendiéndose éstos como los que dieron lugar al inicio de la actuación administrativa y los que se susciten en el desarrollo de la misma.

En virtud de estos mismos principios, que entre otros rigen las actuaciones y procedimientos administrativos según lo establecido por el artículo 3° de la Ley 1437 de 2011 (Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo- CPACA), y teniendo en cuenta que la parte investigada aceptó haber cometido la infracción que se le endilga, es necesario por el contrario emitir un pronunciamiento de fondo y dar aplicación a los atenuantes de responsabilidad de que trata el artículo 50 de la Ley 1437 de 2011.

Este pronunciamiento anticipado obedece también al allanamiento a cargos, que por analogía se inspira por lo preceptuado en el artículo 176 de la Ley 1437 de 2011, que preceptúa en su inciso segundo:

*(...) **En el evento de allanamiento se dictará inmediatamente sentencia.** Sin embargo, el juez podrá rechazar el allanamiento y decretar pruebas de oficio cuando advierta fraude o colusión o lo pida un tercero que intervenga en el proceso (...)"*(Negritas y subrayas propias)

En este estado de las diligencias, el Despacho aclara a la parte investigada que, AUN DADA LA ACEPTACIÓN es imperativo indicar que la investigación administrativa es dirigida al propietario del vehículo, porque es este quien, siendo el titular del derecho de propiedad del vehículo, facilita y dispone el automotor para que se preste este servicio no autorizado. 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.

El anterior análisis deriva de la norma y de la jurisprudencia. La Honorable Corte Constitucional en sentencia C 321 de 2022 reafirmó la función social que cumple la propiedad privada según el artículo 58 constitucional y como tal a los propietarios les son conferidos derechos, pero también impuestas obligaciones. Manifestó la Corte en lo referente a los vehículos:

"(...) el hecho de que los vehículos por naturaleza estén destinados a desarrollar una actividad peligrosa, implica, por lo menos dos consecuencias:

*(...) **Segundo**, el propietario, por ser quien tiene un vínculo jurídico con el vehículo debe ser el principal responsable de efectuar, de manera diligente, todas las actividades que estén a su alcance para cerciorarse de que el vehículo respecto del cual ejerce derecho de dominio cumpla con la función social y ecológica de la propiedad (ver acápite denominado "La propiedad como derecho y deber"). En particular, de que el vehículo se encuentre en condiciones técnicas y jurídicas óptimas para garantizar la seguridad de las personas y la protección del medio ambiente, **así como que el uso que se le da a este se encuentra conforme a la ley**.* (Subrayas y negrillas propias)

En la misma jurisprudencia, la Honorable Corte Constitucional deduce que el mismo análisis es decantado por la Corte Suprema de Justicia al firmar: (sic) *"la Corte Suprema de Justicia también ha señalado que los propietarios de bienes muebles e inmuebles tienen deberes de diligencia y vigilancia respecto de la destinación que se les dé a estos, **incluso en los casos en que el bien se encuentra bajo la administración o tenencia de un tercero** (...)"* (subrayas y negrillas propias)

Continúa la Honorable Corte Constitucional (sic) *"(...) En otro caso, la Sala de Casación Penal negó una acción de tutela presentada por una empresa de transporte contra la sentencia que declaró la extinción de dominio de un bus (bien mueble) de su propiedad con fundamento en la casual 5 del artículo 16 de la Ley 1708 de 2014 —por ser utilizado durante la comisión del delito de trashumancia electoral—. **Dicha Sala consideró que la decisión del a quem había sido razonable dado que, en el proceso de extinción de dominio, en efecto, no había sido probado de la accionante hubiere cumplido con sus deberes de cuidado y vigilancia respecto del bus** (...)"* (subrayas y negrillas propias)

Al respecto el despacho se pronuncia frente a los siguientes aspectos para fundamentar la decisión que aquí nos ocupa:

I) Del principio de legalidad y tipicidad de la conducta.

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 4° y 5° del artículo 9° 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 competente.”

Por lo cual, es el Estado en calidad de interventor de este servicio de carácter público que impone la sanción, conforme a lo que se resalta en el artículo 5° de la Ley 336 de 1996, que 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, tiene los elementos constitutivos de este, como es prestación de un servicio, contraprestación económica, destino de un pasajero.

Por lo tanto, observándose la tipificación de las normas con las cuales se fundamentó la presente investigación, como es en el literal d) del artículo 46 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, además de unos elementos mínimos de seguridad como pólizas de Responsabilidad Contractual y Extracontractual, mantenimientos preventivos y correctivos, los cuales a la luz del presente expediente no se registran dentro del expediente 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 No. 1015400221 con fecha 31 de diciembre de 2023**, dentro del numeral 17, dado que resalta la prestación económica de un servicio ilegal, es decir, un cobro pecuniario dentro de un vehículo de 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. Así mismo, es la única conducta de este articulado que manifiesta una prestación de servicios no autorizados, disponiendo claro una literalidad para la misma.

Además, resulta concordante indicar que, el literal e) del artículo 49 de la Ley 336 de 1996 ordena lo siguiente:

“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 existiera 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 las anteriores conductas que 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 No. 1015400221 con fecha 31 de diciembre 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, con la colaboración y participación de todas las personas. A este respecto, se previó en la Ley que las autoridades controlarán la adecuada prestación del servicio, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad, 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”*



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

Es así que, en la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, 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 considerada por la jurisprudencia constitucional como por la especializada en la materia, una actividad peligrosa que coloca per se a la comunidad ante inminente peligro de recibir lesión”*

Así las cosas, es desde este punto que la actividad encaminada de prestación del servicio debe tener una protección especial y particular del Estado, en beneficio de los usuarios y pasajeros que lo utilizan, dado que es el Estado a través de este Despacho que corresponde la vigilancia, cuando el particular extralimita sus atribuciones y toma servicios para los cuales no están legalmente permitidos, por ello y realizado un análisis juicioso de los anteriores argumentos probatorios, fácticos y jurídicos, se encuentra que este Despacho impuso una carga probatoria como es la sustentación del IUIT y la individualización del RUNT a la investigada, a pesar de haber sido notificado oportunamente y habiéndose surtido las etapas procesales para ejercer su derecho de contradicción y defensa, no se lograran desvirtuar las pruebas recopiladas a lo largo de la investigación, dejando incólume el acervo probatorio frente a la inactividad probatoria del ente Investigado.

Con base a lo preceptuado en el 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 público legalmente habilitadas, cómo 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”. H. Corte Constitucional. Sentencias C-981 de 2010 y C-033 de 2014.

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)
1. 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
1. Contrato	Hay celebración de Contrato	NO implica la celebración de contratos
1. Contraprestación	Hay remuneración de parte del usuario, normalmente en dinero.	No hay contraprestación por parte del usuario o pasajero.

” (Sic).

Aunado a lo anterior, cabe resaltar lo ordenado en el Código de Comercio en su Artículo 981 en lo referente al contrato de transporte público, el cual reza:

“ARTÍCULO 981. <CONTRATO DE TRANSPORTE>. <Artículo subrogado por el artículo 1 del Decreto extraordinario 01 de 1990. El nuevo texto es el siguiente:> El transporte es un contrato por medio del cual una de las partes se obliga para con la otra, a cambio de un precio, a conducir de un lugar a otro, por determinado medio y en el plazo fijado, personas o cosas y entregar éstas al destinatario.

El contrato de transporte se perfecciona por el solo acuerdo de las partes y se prueba conforme a las reglas legales.



En el evento en que el contrato o alguna de sus cláusulas sea ineficaz y se hayan ejecutado prestaciones, se podrá solicitar la intervención del juez a fin de que impida que una parte se enriquezca a expensas de la otra.”

II) De la responsabilidad del propietario dentro de la órbita del Transporte Público.

Este despacho advierte las responsabilidades que ostentan los propietarios de los vehículos automotores de cara a las normas que rigen al transporte público de conformidad con la formulación del cargo elevado en la Resolución de apertura, por cuanto el deber de cuidado **se fundamenta en el principio de responsabilidad personal en materia sancionatoria.**

El principio de responsabilidad personal en materia sancionatoria —también denominado principio de imputabilidad personal, de personalidad de las penas o sanciones o de responsabilidad por el acto propio— *“consiste en que un sujeto únicamente puede ser sancionado por actos u omisiones propias”*. Por lo tanto, al momento de imponer una sanción, *“no es posible transferir la responsabilidad”*. En efecto, en materia administrativa sancionatoria, la responsabilidad únicamente puede establecerse a partir de juicios de reproche personalísimos, lo que implica que las sanciones administrativas proceden respecto de quien cometió la infracción por acción o por omisión, ya sea una persona natural o una persona jurídica. Así pues, la responsabilidad administrativa es personal e intransmisible y, en virtud del principio de responsabilidad personal, *“no es posible separar la autoría, de la responsabilidad”*.

En este sentido, y en aplicación de las disposiciones jurisprudenciales contenidas en la Sentencia

C-321 de 2022, **es el propietario del vehículo el sujeto pasivo de la presente actuación administrativa** en condiciones absolutamente diferentes al conductor responsable de materia contravencional, como se argumentará en acápites pertinentes.

III) Aplicación de normas al transporte público a un vehículo de servicio particular y la competencia de la Subdirección para conocer del caso concreto.

El transporte es una actividad indispensable para la vida en sociedad y en particular para las relaciones económicas, pues implica “movilizar personas o cosas de un lugar a otro”, implementando para ello diferentes medios. Dichos traslados “pueden efectuarse dentro del marco de las relaciones privadas, bajo el amparo de la libertad de locomoción (art. 24 Const.), o ejerciendo actividades económicas dirigidas a obtener beneficios por la prestación del servicio (art. 333)”.

Conforme al artículo 3º de la Ley 105 de 1993, el transporte público es un servicio público en virtud del cual se garantiza “la movilización de personas o cosas, por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica”. Este, en consecuencia, debe ser regulado, controlado y vigilado por el Estado. Al respecto, el artículo 5 de Ley 336 de 1996 señala que las operaciones de las empresas de transporte público bajo la regulación del Estado tienen el carácter de servicio público esencial, lo cual implica (i) la prevalencia del interés general sobre el particular, (ii) la necesidad de garantizar su prestación, y (iii) el deber proteger a los usuarios.



Por ello, y con el propósito de ilustrar de manera eficaz la diferenciación de las competencias en materia contravencional, respecto de las que rigen a esta Subdirección conforme las normas al transporte público, como a continuación se ilustra:

Emisión	IUIT	Comparendo
Concepto y finalidad	Es un Informe único de infracción al transporte elaborado por los agentes de control cuando encuentra presunta vulneración a las normas de transporte, el cual codifica y se tendrá como prueba para el inicio de la investigación administrativa correspondiente.	El comparendo es una citación de carácter policivo que se hace al presunto infractor de una norma de tránsito o a las personas involucradas en un accidente de tránsito, para que concurren a una audiencia ante la autoridad competente, en la cual ésta oír sus descargos y explicaciones, decretará y practicará las pruebas que sean conducentes, y sancionará o absolverá al inculpado
Funcionario quién lo expide	Agente de tránsito ya sea funcionario o persona civil con investidura de autoridad	Agente de tránsito ya sea funcionario o persona civil con investidura de autoridad
Materia jurídica	Vulneración a las normas de transporte Ley 336 de 1996 y Ley 105 de 1993 y demás normas reguladoras	Vulneración a las normas de tránsito Ley 769 del 2002 y demás normas reguladoras
Valor probatorio	Conforme a lo dispuesto en la Resolución No. 20203040003785 del 26 de mayo del 2020, que, conforme a su artículo Primero y Segundo, dispuso la obligatoriedad para las autoridades de transporte o en las que se deleguen tal facultad, este es un documento público, expedido por un funcionario competente en ejercicio de sus funciones (Artículo 243 del CGP).	Conforme a lo dispuesto en el artículo 135 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, es una orden de comparecencia ante la autoridad
	Es una prueba suficientemente autónoma que detalla una circunstancia, hora o lugar de una infracción al transporte	Requiere pruebas adicionales para su validación o la falta de comparecencia del infractor para determinar su firmeza



Forma para deslegitimarlo	Proceso con sentencia de segunda instancia penal en la cual determine una falsedad en documento público o acto administrativo de la autoridad competente dando su archivo.	Con otra prueba, incluso el testimonio del mismo agente que expidió el comparendo.
Autoridades que investigan	Superintendencia de Transporte y Secretarías de Tránsito Municipales, Distritales o Departamentales	Secretarías de Tránsito Municipales, Distritales o Departamentales

Como se ha desarrollado a lo largo del presente proveído, las normas que soportan la formulación del cargo en el actuar de esta Subdirección tienen su sustento Conforme al artículo 3° de la Ley 105 de 1993, el transporte público es un servicio público en virtud del cual se garantiza “la movilización de personas o cosas, por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica”. Este, en consecuencia, debe ser regulado, controlado y vigilado por el Estado. Al respecto, el artículo 5 de Ley 336 de 1996 señala que las operaciones de las empresas de transporte público bajo la regulación del Estado tienen el carácter de servicio público esencial, lo cual implica (i) la prevalencia del interés general sobre el particular, (ii) la necesidad de garantizar su prestación, y (iii) el deber proteger a los usuarios.

Para la prestación del servicio público de transporte *“los operadores o empresas de transporte, esto es, las personas naturales o jurídicas constituidas como unidad de explotación económica permanente que cuenten con los equipos, instalaciones y órganos de administración que les permitan prestar adecuadamente el servicio, deben tener autorización del Estado”*, pues esa habilitación le permite al Estado cerciorarse del cumplimiento de las condiciones legales y reglamentarias mínimas exigidas a quien pretenda prestar el servicio público de transporte, para garantizar que se brindará en condiciones de seguridad, continuidad, responsabilidad y eficiencia.

Conforme a lo anterior, el Consejo de Estado y la Corte Constitucional han señalado que el **servicio público de transporte** presenta las siguientes características:

“Su objeto consiste en movilizar personas o cosas de un lugar a otro, a cambio de una contraprestación pactada normalmente en dinero.

“- Cumple la función de satisfacer las necesidades de transporte de la comunidad, mediante el ofrecimiento público en el contexto de la libre competencia;

“- El carácter de servicio público esencial implica la prevalencia del interés público sobre el interés particular, especialmente en relación con la garantía de su prestación -la cual debe ser óptima, eficiente, continua e ininterrumpida-, y la seguridad de los usuarios - que constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte (Ley 336/96, art. 2°)-;



- “ Constituye una actividad económica sujeta a un alto grado de intervención del Estado;
- “ El servicio público se presta a través de empresas organizadas para ese fin y habilitadas por el Estado.
- “ Todas las empresas operadoras deben contar con una **capacidad transportadora** específica, autorizada para la prestación del servicio, ya sea con vehículos propios o de terceros, para lo **cual la ley defiere al reglamento la determinación de la forma de vinculación de los equipos a las empresas** (Ley 336/96, art. 22), y
- “ Su prestación sólo puede hacerse **con equipos matriculados o registrados para dicho servicio**;
- “ Implica necesariamente la celebración de un contrato de transporte entre la empresa y el usuario.

2- Cuando los equipos de transporte no son de propiedad de la empresa, deben incorporarse a su parque automotor, a través de una forma contractual válida.” (Énfasis en el texto original)

En este sentido, según lo establecido en el artículo 5 de la Ley 336 de 1996, el servicio de transporte privado es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades privadas de las personas naturales y/o jurídicas. De efectuarse con equipos propios se requiere que estos cumplan con la normatividad establecida por el Ministerio de Transporte y, en caso distinto, deberá realizarse con empresas de transporte público legalmente habilitadas en los términos de dicha ley. (Sentencia 321-22 Corte Constitucional)

Así las cosas, no existe lugar a equívoco que esta Subdirección tiene legitimación previa a la comisión de la conducta aquí investigada, por **usurpar** las facultades que los vehículos registrados para el transporte público tienen dentro del marco legal extensamente analizado en el presente proveído. Pues si bien, el vehículo vinculado a la presente investigación se encuentra facultado exclusivamente al servicio particular, lo cierto es que, al vulnerar las normas de transporte público –se reitera- activan las competencias de la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público por ser esta la facultada por la Ley 336 de 1996 ya que, dentro de la lógica de los descargos, no se tendría facultad por ninguna subdirección para dar cumplimiento a las normas al transporte público dentro del caso en particular, desconociendo así lo dispuesto en el artículo 31 del Decreto Distrital 672 de 2018, el cual reza:

“Artículo 31. Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público. Son funciones de la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público las siguientes:

- 1 Ejecutar las políticas, planes, programas y proyectos relacionados con la inspección, vigilancia, control e investigaciones al transporte público que adelante la entidad.
- 2 Realizar la inspección y vigilancia del cumplimiento de las normas a cargo de las empresas de transporte público.
- 3 Adelantar en primera instancia las investigaciones por violación de las normas de transporte público, de conformidad con la normatividad vigente.
- 4 Conocer y resolver el trámite de desvinculación administrativa de vehículos de transporte público, de



competencia de la Secretaría Distrital de Movilidad.

5 Registrar en el sistema de información todas las actuaciones relacionadas con los procesos y procedimientos del área, conforme a las políticas que la entidad determine para tal fin.

6 Realizar la verificación documental requerida para la desintegración física de vehículos de transporte público, de competencia de la Secretaría Distrital de Movilidad.

7 Dar respuesta a los requerimientos, solicitudes y demás peticiones de su competencia, en los términos de la normatividad vigente”

Los argumentos expuestos por la investigada van en contravía de las disposiciones contenidas en el Decreto Distrital 672 de 2018 en especial en sus artículos 30.5 y 31.3 en los que queda plena claridad sobre el marco de las competencias de las subdirecciones antes reseñadas, toda vez que, la aplicación del artículo 137 de la Ley 769 de 2002 no es dable al interior de la presente investigación.

En conclusión, del presente acápite, es la **usurpación de la actividad al transporte público** la que activó las competencias de esta Subdirección para adelantar la presente investigación sin que esto riña con la naturaleza para la cual está registrado el vehículo automotor de placas **IDM642**, pues la única calidad para adecuar la conducta del sujeto pasivo es ser el propietario del vehículo utilizado para infringir la norma al transporte público citada en reiteradas ocasiones.

IV) De la responsabilidad subjetiva.

Descrito el cargo formulado y de conformidad con lo expuesto por la jurisprudencia constitucional mediante Sentencia C-321 de 2022 en lo referente a la legitimación de la vinculación a los propietarios de los vehículos que se encuentren inmersos en investigaciones administrativas, el Alto Tribunal expuso:

“196. Por otra parte, la Corte Suprema de Justicia también ha señalado que los propietarios de bienes muebles e inmuebles tienen deberes de diligencia y vigilancia respecto de la destinación que se les dé a estos, incluso en los casos en que el bien se encuentra bajo la administración o tenencia de un tercero. Así, en la Sentencia STC 15778-2017 del 2 de octubre de 2017, la Sala de Casación Civil negó una acción de tutela formulada contra la providencia judicial que declaró la extinción de dominio de un predio destinado a actividades relacionadas con la comercialización de estupefacientes y en la que el accionante señalaba que la propiedad era administrada por un tercero quien se encargaba de arrendarla, por lo que no se encontraba acreditada su responsabilidad.

197. Además, la Sala de Casación Penal ha fundado múltiples decisiones en consideraciones similares. Concretamente, en la Sentencia STP 13261-2019 del 24 de septiembre de 2019, dicha Sala estudió una acción de tutela en la que la accionante manifiesta que su hijo desarrollaba la actividad ilegal (comercialización de alucinógenos) en su predio sin que ella tuviera conocimiento. Sin embargo, la Sala de Casación Penal negó la tutela al considerar que “el hecho de que fuera su hijo quien desarrollaba la actividad ilegal, no la desliga del cuidado y observancia constante del inmueble”, pues el derecho de propiedad conlleva ciertas obligaciones que “si bien se mitigan por la confianza, se mantienen vigentes respecto del titular del derecho, a quien le corresponde velar por la integridad y destinación legítima del inmueble. Máxime, cuando no se acreditó ninguna



circunstancia que impidiera el ejercicio del referido deber. Por ende, concluyó que la incuria de la demandante no puede ser utilizada en su favor para proteger el derecho a la propiedad”.

198. En otro caso, la Sala de Casación Penal negó una acción de tutela presentada por una empresa de transporte contra la sentencia que declaró la extinción de dominio de un bus (bien mueble) de su propiedad con fundamento en la causal 5 del artículo 16 de la Ley 1708 de 2014 —por ser utilizado durante la comisión del delito de trashumancia electoral—. **Dicha Sala consideró que la decisión del a quien había sido razonable dado que en el proceso de extinción de dominio, en efecto, no había sido probado que la accionante hubiere cumplido con sus deberes de cuidado y vigilancia respecto del bus.**

199. Los pronunciamientos de la Corte Constitucional y de la Corte Suprema de Justicia que se vienen de referenciar, **evidencian que la propiedad en el Estado Social de Derecho colombiano implica no sólo las facultades de uso, goce y disfrute, sino que, en virtud de la función social que le es inherente, implica deberes y responsabilidades, entre los cuales, se encuentran los deberes de cuidado y vigilancia del bien. Este tipo de deberes y exigencias respecto del vehículo podrían variar dependiendo del tipo de transporte que se realice...** (Subrayas y negrillas propias)

En conclusión, 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*, no lo excluye de la responsabilidad administrativa en el presente caso, por las razones antes expuestas.

V) De La No Tenencia Material Del Vehículo Como Eximente De Responsabilidad.

Resulta pertinente reiterar que la Corte Suprema de Justicia también ha señalado que los propietarios de bienes muebles e inmuebles tienen deberes de diligencia y vigilancia respecto de la destinación que se les dé a estos, incluso en los casos en que el bien se encuentra bajo la administración o tenencia de un tercero. Así, en la Sentencia STC15778-2017 del 2 de octubre de 2017, la Sala de Casación Civil negó una acción de tutela formulada contra la providencia judicial que declaró la extinción de dominio de un predio destinado a actividades relacionadas con la comercialización de estupefacientes y en la que el accionante señalaba que la propiedad era administrada por un tercero quien se encargaba de arrendarla, por lo que no se encontraba acreditada su responsabilidad.

Además, la Sala de Casación Penal ha fundado múltiples decisiones en consideraciones similares. Concretamente, en la Sentencia STP13261-2019 del 24 de septiembre de 2019, dicha Sala estudió una acción de tutela en la que la accionante manifestaba que su hijo desarrollaba la actividad ilegal (comercialización de alucinógenos) en su predio sin que ella tuviera conocimiento. Sin embargo, la Sala de Casación Penal negó la tutela al considerar que “*el hecho de que fuera su hijo quien desarrollaba la actividad ilegal, no la desliga del cuidado y observancia constante del inmueble*”, pues el derecho de propiedad conlleva ciertas obligaciones que “*si bien se mitigan por la confianza, se mantienen vigentes respecto del titular del derecho, a quien le corresponde velar por la integridad y destinación legítima del inmueble. Máxime, cuando no se acreditó ninguna circunstancia que impidiera el ejercicio del referido*



deber. Por ende, concluyó que la incuria de la demandante no puede ser utilizada en su favor para proteger el derecho a la propiedad”.

En otro caso, la Sala de Casación Penal negó una acción de tutela presentada por una empresa de transporte contra la sentencia que declaró la extinción de dominio de un bus (bien mueble) de su propiedad con fundamento en la casual 5 del artículo 16 de la Ley 1708 de 2014 —por ser utilizado durante la comisión del delito de trashumancia electoral—. Dicha Sala consideró que la decisión del a que había sido razonable dado que, en el proceso de extinción de dominio, en efecto, no había sido probado de la accionante hubiere cumplido con sus deberes de cuidado y vigilancia respecto del bus.

Los pronunciamientos de la Corte Constitucional y de la Corte Suprema de Justicia que se vienen de referenciar, evidencian que la propiedad en el Estado Social de Derecho colombiano implica no sólo las facultades de uso, goce y disfrute, sino que, en virtud de la función social que le es inherente, implica deberes y responsabilidades, entre los cuales, se encuentran los deberes de cuidado y vigilancia del bien. Este tipo de deberes y exigencias respecto del vehículo podrían variar dependiendo del tipo de transporte que se realice. Por tal razón, se procede a distinguir entre las características del transporte público y privado. (Sentencia 321-22 Corte Constitucional).

Así las cosas, la no tenencia material del vehículo objeto de la conducta reprochada en la presente investigación, no representa un eximente de responsabilidad subjetiva conforme al cargo formulado, toda vez que, como se ha manifestado en acápites anteriores, no es el perfeccionamiento del contrato lo que necesita la solemnidad de inscribir en el Registro Único Nacional de Tránsito, sino, dicho registro reviste la eficacia del titular del derecho real de dominio ante las autoridades públicas, es decir, la responsabilidad ante este expediente la ostenta quien al momento de los hechos se encontraba registrado como el propietario del vehículo automotor.

VI) 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: **“Lit. E # 0 1000723370 la cual manifiesta voluntariamente coger un servicio por aplicación recogidos en el santa fe hasta el barrio el Claret, se entrega documentos completos” (sic)**”, facilitando como propietario la prestación del servicio de transporte ilegal y por ende vulnerando las normas de transporte público.

De lo anterior puede observarse la congruencia entre las pruebas relacionadas y que no existe elemento material probatorio que contrarie el sustento probatorio inicial, este Despacho no tiene más reparo que encontrar responsable mediante el *juicio de imputabilidad*, a la investigada, quién para la época de los hechos facilitó y dispuso el automotor de su propiedad para que este prestará servicio de transporte público y de forma ilegal a través del conductor **LUIS CARLOS PARADA FUQUENE**, identificado con cédula de ciudadanía No **1020721496**, el cual fue descrito y encontrado en esta prestación en el **IUIT No. 1015400221 con fecha 31 de diciembre de 2023**, como es, que el propietario del vehículo de placas **IDM642**, facilita, dispone y trasgrede la violación a las normas del transporte.



Teniendo en cuenta que la investigada presentó aceptación libre, voluntaria y expresa de los cargos imputados, este Despacho se abstendrá de emitir pronunciamiento alguno respecto de los elementos probatorios aportados en dicho escrito. Lo anterior, toda vez que la admisión de responsabilidad penal prescinde de la etapa de debate probatorio, tornando innecesaria e inconducente la valoración de pruebas orientadas a discutir la autoría o la materialidad de la conducta, las cuales ya han quedado jurídicamente consolidadas con la aceptación.

En este orden de ideas, este Despacho no tiene más reparo que sancionar a la señora **MARIA PAULA FUQUENE**, identificado con cédula de ciudadanía **No. 1020796771**, en calidad de propietario del vehículo de placa **IDM642**, al encontrarlo responsable del cargo único formulado en la **Resolución de Apertura No. 202542219605956** del **22/10/2025**.

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 los 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 ilegal.

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. Acorde con lo anterior, el artículo 50 del CPACA señala los parámetros de graduación de la sanción por las transgresiones a las normas vigentes y dentro de las cuales se enmarcan las conductas por parte de la señora **MARIA PAULA FUQUENE**, identificado con cédula de ciudadanía **No. 1020796771**, en calidad de propietario(a) del vehículo de placas **IDM642**, el cual señala textualmente:

(...) **“Artículo 50. Graduación de las sanciones.** Salvo lo dispuesto en leyes especiales, la gravedad de las faltas y el rigor de las sanciones por infracciones administrativas se graduará atendiendo a los siguientes criterios, en cuanto resultaren aplicables:

1. Daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelados.
2. Beneficio económico obtenido por el infractor para sí o a favor de un tercero.
3. Reincidencia en la comisión de la infracción.
4. Resistencia, negativa u obstrucción a la acción investigadora o de supervisión.

6. Grado de prudencia y diligencia con que se hayan atendido los deberes o se hayan aplicado las normas legales pertinentes.

8. Reconocimiento o aceptación expresa de la infracción antes del decreto de pruebas.” (Negrilla y subrayado agregado)

Teniendo en cuenta lo dicho, viendo las conductas de la investigada inmersa en las causales subrayadas del precitado artículo del CPACA y como quiera que la sanción a imponer en el presente asunto es la establecida en el parágrafo literal a) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, siendo esta la normativa que fundamentó la expedición de la correspondiente investigación en contra **MARIA PAULA FUQUENE**, identificado con cédula de ciudadanía **No. 1020796771**, en calidad de propietario(a) del vehículo de placas **IDM642** por lo cual se realizará el siguiente análisis, teniendo en cuenta criterios de proporcionalidad y razonabilidad.

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 parágrafo del artículo 46 de la ley 336 que consagra que las sanciones consistentes en multa se expresan en salarios mínimos legales mensuales vigentes; pero en aplicación del artículo 49 de la Ley 1955 del 2019 y de la reglamentación realizada mediante el Decreto 1094 del 3 de agosto del 2020, las mismas deben ser expresadas en 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.

En consecuencia, se procede a imponer una sanción a la señora **MARIA PAULA FUQUENE**, identificado con cédula de ciudadanía **No. 1020796771**, consistente en **MULTA**, de conformidad con lo dispuesto en el literal a) parágrafo del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, de manera que deberá ser calculada de conformidad con lo dispuesto en el literal a) parágrafo del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, para el año de imposición del informe de infracción - IUIT, esto es para el año **2023**, la cual deberá ser calculada en Unidades de Valor básico (UVB) mediante el artículo 313 de la Ley 2294 de 2023, así las cosas, se



tasará en **104,55 UVB**, lo cual corresponde a la suma de **UN MILLÓN CUARENTA Y CINCO MIL QUINIENTOS PESOS M/CTE (\$1.045.500)**, 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

ARTÍCULO PRIMERO: DECLARAR INFRACTOR de las normas de transporte público a la señora **MARIA PAULA FUQUENE**, identificado con cédula de ciudadanía **No. 1020796771**, en calidad de propietario del vehículo de placas **IDM642**, de conformidad con la parte motiva de la presente Resolución.

ARTÍCULO SEGUNDO: Imponer sanción de **MULTA** a la señora **MARIA PAULA FUQUENE**, identificado con cédula de ciudadanía **No. 1020796771**, de conformidad con lo dispuesto en el literal a) del parágrafo del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, para el año de imposición del informe de infracción - IUIT (**2023**), la cual, en virtud del artículo 313 de la Ley 2294 de 2023, deberá ser calculada en unidades de valor básico (UVB), correspondiendo a **104,55 UVB**, lo cual corresponde a la suma de **UN MILLÓN CUARENTA Y CINCO MIL QUINIENTOS PESOS M/CTE (\$1.045.500)**, para el año **2023**, a favor de la **SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD**.

ARTÍCULO TERCERO: Para realizar el pago del valor de la sanción de la multa impuesta en el artículo anterior, la sancionada deberá ingresar al siguiente link: <https://sasdmfrontfenixprd.z13.web.core.windows.net/#/consulta-pagos>, para descargar el volante de pago o deberá acercarse a la sede Paloquemao (Cra. 28A No. 17A-20 Piso 1), para proceder a realizar el pago en la entidad financiera recaudadora autorizada por la Tesorería Distrital de la Secretaría Distrital de Hacienda, de conformidad con lo establecido en la Circular DDT-3 del 27 de mayo de 2019, expedida por ese organismo.

ARTÍCULO CUARTO: NOTIFICAR el contenido de la presente Resolución a la señora **MARIA PAULA FUQUENE**, identificado con cédula de ciudadanía **No. 1020796771**, en la dirección: Carrera 86 F # 40 - 64 SUR de la ciudad de Bogotá D.C., las cuales fueron registradas y autorizadas por la investigada en su escrito de defensa en donde manifestó su aceptación, que reposa en el expediente, a través de la Secretaría común de la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público en la forma y términos establecidos en los artículos 66 y s.s. de la Ley 1437 de 2011 (Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo), 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: 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: Verificado el pago de la multa impuesta, archívese de manera definitiva el expediente.

Dada en Bogotá D.C., en **julio 06 de 2026**.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE



Jhon Alejandro Contreras Torres

Subdirector (a) de Control e Investigaciones al Transporte Público

Proyectó: Diana Marcela Huerfano Benavidez

Revisó: Gina Villalba Urbina