

NOTIFICACIÓN POR AVISO WEB N° 22

6 DE AGOSTO DE 2026
(Artículo 69 del CPACA)

A los **seis (6) días de agosto de 2026**, la Dirección de Investigaciones Administrativas al Tránsito y Transporte de la Secretaría Distrital de Movilidad en uso de sus facultades legales y en aplicación al artículo 69 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo procede a notificar las siguientes resoluciones:

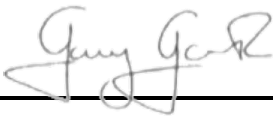
N.º	Expediente	Nombre	Tipo identificación	Nº IDENTIFICACION	Resolución
1	20254211400070579793E	WILMER ALEXIS RODRIGUEZ VARGAS	CEDULA DE CIUDADANIA	1.082.805.328	202642110871856
2	376-2024	LEONARDO CUADROS HERNANDEZ	CEDULA DE CIUDADANIA	1052699	269-02
3	20244221100010009542E	DELIA YIZET BONILLA ROBAYO	CEDULA DE CIUDADANIA	1106332549	202642011393756
4	20254211400070273741E	JORGE ANDRES TOVAR ANGULO	CEDULA DE CIUDADANIA	1023895903	202642110858246

Ante la imposibilidad de efectuar la notificación personal prevista en el artículo 67 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, se publica el presente aviso por un término de **CINCO (5) DÍAS CONTADOS A PARTIR DEL 6 DE AGOSTO DE 2026**, en la página web [www.movilidadbogota.gov.co /dirección de Investigaciones Administrativas al Tránsito y Transporte](https://www.movilidadbogota.gov.co/dirección%20de%20Investigaciones%20Administrativas%20al%20Tránsito%20y%20Transporte) (https://www.movilidadbogota.gov.co/web/apelacion_de_procesos_contravencionales) y en la Oficina de Copia de Audiencias ubicada en la calle 13 N°. 37-35, PISO1º.

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

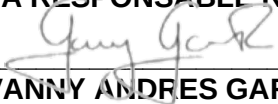
ANEXO: Se adjunta a este aviso copia íntegra de los actos administrativos proferidos

Certifico que el presente aviso se fija y se publica en la página de internet **EL DIA 6 DE AGOSTO DE 2026**

FIRMA RESPONSABLE DE PUBLICACIÓN: 

GIOVANNY ANDRES GARCIA RODRIGUEZ
Director de la Dirección de Investigaciones Administrativas al Tránsito y Transporte
Secretaría Distrital de Movilidad

Certifico que el presente aviso se retira el día **13 DE AGOSTO 2026**.
FIRMA RESPONSABLE RETIRO:


GIOVANNY ANDRES GARCIA RODRIGUEZ

PM05-PR07-MD02

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



Director de la Dirección de Investigaciones Administrativas al Tránsito y Transporte
Secretaría Distrital de Movilidad

Elaboró: Henry Ducuara – Funcionario DIATT

PM05-PR07-MD02

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



RESOLUCIÓN N° 202642011393756 DE 27/07/2026

**POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE RECURSO DE APELACIÓN DENTRO DEL EXPEDIENTE
N° 20244221100010009542E**

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

I. HECHOS

1. Se inició la actuación administrativa con fundamento en los hechos acaecidos el 14 de marzo de 2023 calle 26 con carrera 111 de la ciudad de Bogotá, cuando el Agente de Tránsito, en ejercicio de sus funciones, realizó el Informe de Infracción de Transporte N° 1015392040, al señor JOHN ANDERSON RODRÍGUEZ SANABRIA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 80.012.606, quien conducía el vehículo de placa MPY050, consignándose en la casilla N° 17 de observaciones del Agente de Tránsito: «[...]Presta servicio público en vehículo particular en concordancia con la ley 336 de 1996 artículo 11 23 46 literal e, transportando a Sandra Milena Pérez Rangel CC 1090175451, Natalia Carolina Márquez Pérez TI 1090727 240 quienes manifiestan libre y voluntariamente haber tomado el servicio desde el aeropuerto internacional el dorado cancelando \$40000 por el servicio prestado [...]».

2 .La Subdirección de Control e Investigaciones de Transporte Público de esta entidad mediante Resolución N° 202542205587276 de 24 de abril de 2025, inició investigación administrativa en contra de la señora DELIA YIZET BONILLA ROBAYO, identificada con la cédula de ciudadanía No. 1.106.332.549 en calidad de propietaria del vehículo de placa MPY050, por haber incurrido presuntamente en la prestación de servicio no autorizado vulnerando lo descrito en el literal d) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 (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 placa referenciado anteriormente y de su propiedad para que este prestara servicio de transporte no autorizado, la cual culminó el día 28 de noviembre de 2025 con la expedición del Acto Administrativo N° 202542222150336, declarándola infractor de las normas y, en consecuencia, se sancionó con la imposición de una multa de dos (2) salarios mínimos legales mensuales vigentes para la época de los hechos. Decisión notificada por aviso 69386 del 11 de marzo de 2026, recibido el día 12 de marzo de 2026.

3. El día 26 de marzo de 2026, el inculpado por medio de escrito recibido con el consecutivo SDM 202661201136582, interpuso recurso de Reposición en subsidio apelación contra la Resolución N° 202542222150336 del 28 de noviembre de 2025. Con ocasión de la impugnación, el operador de primer grado dictó el Acto Administrativo N° 202642207424036 del 25 de mayo de 2026 en el que decidió no reponer la decisión, confirmar el pronunciamiento adoptado por ese despacho y concedió la apelación respectiva ante esta Instancia. Decisión comunicada al investigado mediante correo electrónico del 25 de mayo de 2026, acuse recibido del 26 de mayo de 2026.



4. La Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público, remitió el expediente No. 20244221100010009542E para lo de nuestra competencia.

II. ARGUMENTOS DEL RECURSO

El recurrente no conforme con la determinación impartida por la Autoridad de Tránsito impugnó la providencia interponiendo recurso de apelación sustentado en los siguientes términos:

Manifiesta que interpone los recursos con el fin de que se revoque la resolución de la referencia, porque presenta irregularidades como falsa motivación, una flagrante violación al derecho de defensa y el derecho a la igualdad y atenta contra el principio de legalidad, ya que ese informe IUIT 1015392040 de fecha 14 de marzo de 2023, no es suficiente ni es prueba para demostrar que facilitó su vehículo para tal fin contravencional.

Dice que de otro lado advierte que dentro del expediente 639-2022 ya se ha pronunciado exonerando en torno a este tipo de investigación y por otro lado esta entidad no es competente como lo enuncia el IUIT en la casilla 15.

Señala que el despacho pretende aludir que la actuación infractora del conductor en la utilización de un vehículo de servicio particular, alcanza la esfera de la normatividad de servicio público por su cambio no autorizado en la modalidad.

Aduce que en el caso en concreto no le pueden trasladar los efectos de una infracción que no cometió ni autorizó, debido a que reitera desconoce los motivos de la comisión de la infracción pues es evidente que el carro no estaba en su poder para el momento de la comisión de la contravención, por lo que es injusto que se le pretenda sancionar por las infracciones de un tercero.

Dice que con la última palabra de lo que señala el artículo 46 de la ley 336 de 1994 autorizada se antecede con término femenino las tarifas, no puede obedecer a que no autorizada sea prestación de servicios, así es que, NO se puede hacer una interpretación amañada de la norma subrayando lo aparte que le conviene a la administración para sancionar a los ciudadanos, la infracción se ocasiona cuando durante la prestación del servicio público hay un incremento o disminución de las tarifas sin autorización, no como lo refiere en acto administrativo del servicio no autorizado.

III. CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

El Despacho procede a evaluar los fundamentos presentados en el recurso de apelación por el sancionado frente a la decisión de primera instancia que la declaró responsable por la conducta tipificada en el literal d) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 (modificado por el artículo 96 de la Ley 1450 del 2011):

“Ley 336 de 1996:



Artículo 46.- Modificado por el Artículo 320 del Decreto 1122 de 1999. 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, y
(...)

“ARTÍCULO 9-Modificado por el Artículo 281 del Decreto 1122 de 1999 (Decreto 1122 de 1999 declarado inexecutable por Sentencia C-923 de 1999), Modificado por el Artículo 130 del Decreto 266 de 2000 (Decreto 266 de 2000 declarado inexecutable por Sentencia C-1316 de 2000). 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.

La prestación del servicio público de transporte internacional, a más de las normas nacionales aplicables para el caso, se regirá de conformidad con los tratados, convenios, acuerdos y prácticas, celebrados o acogidos por el país para tal efecto.”

“ARTÍCULO 11.-Derogado por el Artículo 282 del Decreto 1122 de 1999 (Decreto 1122 de 1999 declarado inexecutable por Sentencia C-923 de 1999). 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.”

El Gobierno Nacional fijará las condiciones para el otorgamiento de la habilitación, en materia de organización y capacidad económica y técnica, igualmente, señalará los requisitos que deberán acreditar los operadores, tales como estados financieros debidamente certificados, demostración de la existencia del capital suscrito y pagado, y patrimonio bruto, comprobación del origen del capital aportado por los socios, propietarios o accionistas, propiedad, posesión o vinculación de equipos de transporte, factores de seguridad, ámbito de operación y necesidades del servicio. (...)

“ARTÍCULO 16.- Modificado por el Artículo 289 del Decreto 1122 de 1999 (Decreto 1122 de 1999 declarado inexecutable por Sentencia C-923 de 1999), Modificado por el Artículo 136 del Decreto 266 de 2000 (Decreto 266 de 2000 declarado inexecutable por Sentencia C-1316 de 2000). De conformidad con lo establecido por el artículo 3, numeral 7 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.”

3.1. Problema Jurídico.

Teniendo en cuenta los argumentos esgrimidos en el recurrente, este Despacho deberá preguntarse si,



¿en el caso objeto de estudio presenta irregularidades como falsa motivación, una flagrante violación al derecho de defensa y el derecho a la igualdad y atenta contra el principio de legalidad, ya que el recurrente precisa que el IUIT, no es suficiente ni es prueba para demostrar que facilitó su vehículo para tal fin contravencional?

3.2. De la Conducta Endilgada.

Es menester para esta instancia pronunciarse sobre la conducta endilgada a la parte investigada dentro de la actuación que nos ocupa. En el trámite administrativo surtido encontramos que la señora DELIA YIZET BONILLA ROBAYO, incurrió presuntamente en facilitar la prestación de un servicio no autorizado, hecho con el que se contrarió lo dispuesto en 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, luego al momento de adecuar la conducta teniendo en cuenta las observaciones de la casilla 17 se estableció que la conducta objeto de reproche por la cual se debía iniciar la investigación administrativa era el facilitar y disponer el vehículo de placa MPY050 de su propiedad para la prestación de un servicio no autorizado, encontrando la primera instancia de acuerdo a las pruebas obrantes, que efectivamente la investigada había incurrido en la conducta descrita en las precitadas normas.

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

Lo anterior denota con claridad que no existe violación a principio constitucional alguno ya que se endilga la responsabilidad con fundamento en lo consagrado por la ley 336 de 1996, norma actualmente vigente. Razón para no atender los argumentos tendientes a indicar que dicha normatividad no le es aplicable ya que no es necesario ser una empresa de transporte público o que el vehículo lo sea, para aplicarla, ya que el solo hecho de **permitir la prestación de servicio público en un vehículo de servicio particular**, se entiende que se vulnera lo descrito en 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, y por lo tanto es sujeto a ser sancionado por dichas conductas.

3.3 Del Informe Único de Infracción de Transporte I.U.I.T., de la Responsabilidad del Propietario y de la Valoración Probatoria.

Respecto a los argumentos esgrimidos por la parte sancionada en relación a la valoración probatoria realizada por el *a quo*, se tiene que, como prueba de la infracción, se encuentra adosado al expediente el Informe único de infracciones de transporte (IUIT).

Frente a este documento, es de precisar que el Decreto 1079 de 2015 lo describe como el medio por el cual se informa a la Autoridad de Transporte competente sobre la comisión de las infracciones a las normas de transporte para que dé inicio a la investigación correspondiente e imponga las sanciones que resulten pertinentes si a ello hubiere lugar; es así como su artículo 2.2.1.8.3.3., consagra: «*Los agentes*



de control levantarán las infracciones a las normas de transporte en el formato que para el efecto reglamentará el Ministerio de Transporte. **El informe de esta autoridad se tendrá como prueba** para el inicio de la investigación administrativa correspondiente.» (Negrilla y subrayado fuera de texto legal).

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

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

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

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

De conformidad con lo anterior, es conveniente señalar que el Agente de Control que elaboró el Informe de Infracción de Transporte N° 1015392040, pertenece a un grupo especializado quien procede al diligenciamiento del mismo de acuerdo a los hechos acaecidos y observados.

Valga resaltar que el Informe de Infracción tiene dos partes, la primera aquella que el agente de tránsito realiza mecánicamente, por ejemplo el llenar las casillas de la fecha y hora, la segunda son aquellos datos cuyo establecimiento conllevan a juicios más elaborados por parte del funcionario, para el caso de autos, el Agente de Tránsito en la Casilla N° 17 consignó circunstancias de modo y tiempo, estableciéndose que [...] *Presta servicio público en vehículo particular en concordancia con la ley 336 de 1996 artículo 11 23 46 literal e, transportando a Sandra Milena Pérez Rangel CC 1090175451, Natalia Carolina Márquez Pérez TI 1090727 240 quienes manifiestan libre y voluntariamente haber tomado el servicio desde el aeropuerto internacional el dorado cancelando \$40000 por el servicio prestado [...].»*

Para esta Instancia si bien es cierto el Informe Único de Infracciones al Transporte es un documento público tenido como prueba para el inicio de la investigación, según disposición legal contenida en el artículo 2.2.1.8.3.3. del Decreto 1079 de 2015 atrás en cita, lo es también que éste puede ser desvirtuado



en su contenido mediante la incorporación al plenario de las pruebas que resulten pertinentes, conducentes y útiles al tema investigado, permitiendo el ejercicio del derecho de contradicción y de defensa del sujeto pasivo de la actuación administrativa, teniendo en cuenta que el objeto del caso *sub-examine* no es otro diferente a establecer la existencia o ausencia de responsabilidad del propietario en la descripción típica señalada en 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, transcritos líneas arriba.

En este orden de ideas una vez la Subdirección de Investigaciones de Transporte Público obtuvo conocimiento de la presunta infracción a la norma de transporte público la cual tuvo su génesis con la imposición del pluricitado Informe de Infracción de Transporte N° 1015392040, al señor JOHN ANDERSON RODRÍGUEZ SANABRIA, identificado con la cédula de ciudadanía N° 80.012.606, quien conducía el vehículo de placa MPY050, rodante de propiedad de la señora DELIA YIZET BONILLA ROBAYO, identificada con cédula de ciudadanía No. 1.106.332.549, de conformidad con lo previsto en la Ley 336 de 1996 (Estatuto Nacional de Transporte, artículo 50), profirió la Resolución N° 202542205587276 del 24 de abril de 2025, mediante la cual se aperturó el presente investigativo al aquí recurrente.

Aunado a lo anterior y conforme a lo manifestado por el recurrente frente a este aspecto, se hace necesario indicarle al apelante que el artículo 167 del Código General del Proceso señala que: *“Incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen...”*. En palabras simples, esta norma señala que las partes, si aspiran sacar adelante cada una de sus pretensiones o su defensa en general, puede aportar las pruebas necesarias que permitan demostrar los hechos alegados y efectos jurídicos contemplados en la norma. Esta norma, es el fundamento legal de la carga de la prueba en nuestro ordenamiento jurídico.

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

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

La Sala Penal de la Corte al respecto ha sostenido que: *«No cabe duda que en un sistema democrático de derecho como el que nos rige, la carga de la prueba, en tratándose del proceso penal, corresponde al Estado, representado por la Fiscalía General de la Nación [pero], ello no significa, empero, que toda la actividad probatoria deba ser adelantada por la Fiscalía [...] A este efecto, la Corte estima necesario acudir al concepto de “carga dinámica de la prueba” que tiene relación con la exigencia que procesalmente cabe hacer a la parte que posee la prueba, para que la presente y pueda así cubrir los efectos que busca. Porque, si [...] el principio de presunción de inocencia demanda del Estado demostrar los elementos suficientes para sustentar la solicitud de condena, no puede pasarse por alto*



que en los eventos en los cuales la Fiscalía cumple con la carga probatoria necesaria, allegando pruebas suficientes para determinar la existencia del delito y la participación que en el mismo tiene el acusado, si lo buscado es controvertir la validez o capacidad suasoria de esos elementos, es a la contraparte, dígame defensa o procesado, a quien corresponde entregar los elementos de juicio suficientes para soportar su pretensión». (Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Penal, Proceso 31103, magistrado ponente, Dr. Sigifredo Espinosa Pérez, Aprobado Acta No. 94. Bogotá, D.C., 27 de marzo de 2009).

Dicha teoría en nuestro ordenamiento jurídico tuvo plena aplicación jurisprudencial en los casos en los que se debatía la responsabilidad médica en lo contencioso administrativo, en sentencia C-086 de 2016, la Corte Constitucional se refirió a que el Código General del Proceso (Ley 1564 de 2001) introdujo en el ámbito legal la institución de la carga dinámica de la prueba, en donde se precisa que la intervención del juez en la distribución de esta carga tiene cabida gracias al ejercicio de su poder oficioso para decretar y practicar pruebas y, además, como resultado de su pronunciamiento ante la solicitud de las partes, en uno y otro caso analizando las circunstancias especiales que justifiquen la distribución, sin que ello implique un deber impuesto por el legislador para todos los casos.

Es así que la prueba se convierte en un elemento necesario para la demostración de los hechos en el proceso, habida cuenta que al fallador le está prohibido basarse en su propia experiencia para dictar sentencia, siendo el verdadero fundamento de su decisión las pruebas oportuna y legalmente aportadas al proceso.

Discurrido lo anterior y al observar el material probatorio decretado, incorporado y practicado dentro del expediente, se puede concluir que en efecto la carga probatoria no fue puesta solo en cabeza del investigado, lo que significa un dinamismo probatorio.

Así las cosas, es dable señalar que el susodicho informe de infracción, es un documento expedido por un funcionario público en ejercicio de sus funciones el cual hace fe de la fecha de imposición y de las declaraciones allí plasmadas (alcance probatorio) de conformidad con lo establecido en los artículos 243 y 257 del C.G.P., dotado de presunción de autenticidad en los términos señalados en el artículo 244 del mismo estatuto procesal; prueba que no fuera desvirtuada por ningún medio como quiera que no se encontraron dentro del expediente elementos que demostraran la ausencia de responsabilidad del hoy sancionado en el entendido que lo que se debía probar era que el vehículo objeto de la infracción el día de los hechos no prestaba un servicio público de transporte, dando pie a este despacho para determinar que hay certeza sobre la comisión de la infracción que se le imputa a la empresa referida.

Por otra parte, frente al principio de **la presunción de inocencia** consagrado en el artículo 29 de la Constitución Política Colombiana y a la luz de la Sentencia C-289/12 de la Corte Constitucional, Magistrado Ponente HUMBERTO SIERRA PORTO, en la que se estipuló que “**La presunción de inocencia es una garantía integrante del derecho fundamental al debido proceso reconocida en el artículo 29 de la Constitución, al tenor del cual “toda persona se presume inocente mientras no se le haya declarado judicialmente culpable”.** (Resaltado del Despacho)

Se entiende entonces que nadie puede ser declarado culpable sin haber sido vencido en un juicio, requisitos estos que se cumplen el caso de autos toda vez que la señora DELIA YIZET BONILLA



ROBAYO si bien fue declarada responsable por incurrir en lo descrito en 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 placa MPY050 de su propiedad para que este prestara servicio de transporte no autorizado, también lo es que el a-quo adelantó una investigación administrativa en la cual se surtieron todas las etapas procesales cuyo resultado fue la certeza de la comisión de la infracción, por lo que no es dable a vulneración en tanto que la misma quedó desdibujada con los medios probatorios obrantes dentro del plenario, lo que deja sin vocación de prosperidad lo pretendido por el recurrente.

En consideración a lo anterior, es importante señalar que el Código Nacional de Tránsito tiene señalado el procedimiento a través del cual se define la responsabilidad de un conductor respecto de una violación a la norma de tránsito, el cual respeta las garantías señaladas en el artículo 29 de la Constitución Política, al permitir el trámite de las respectivas audiencias públicas para presentar descargos, solicitar y practicar pruebas, ejercer el derecho de contradicción e impugnar la decisión cuando lo considere oportuno. El legislador determinó que las sanciones que proceden en estos casos están señaladas en el artículo 122 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 20 de la Ley 1383 de 2010, sanciones que pueden ser impuestas como principales o accesorias al responsable de la infracción.

Así las cosas, se tiene entonces que las infracciones originadas en la Orden de Comparendo y en el Informe Único de Infracción de Transporte (IUIT) No. 1015392040 son distintas, por lo que el hecho de que el conductor haya sido juzgado por la vulneración a una norma de tránsito, en nada tiene relación con la investigación originada de la realización del Informe Único de Infracción de Transporte (IUIT), cuando se trata de dos actuaciones distintas soportadas en hechos y normas sustanciales propias. Sin embargo, y como ya se ha expuesto líneas atrás, mediante el informe único de infracción de transporte, se logró establecer la conducta cometida por la investigada, y por lo cual se realizó la debida formulación de cargos en su contra.

Además de lo expuesto este Despacho considera pertinente aclarar la diferencia existente entre la orden de comparendo y el Informe Único de Infracciones al Transporte (IUIT) teniendo en cuenta que de ellos se derivan distintos tipos de responsabilidad. Así las cosas, se encuentra que la Orden de Comparendo se encuentra definida en el Código Nacional de Tránsito como una Orden formal de notificación para que el presunto contraventor o implicado se presente ante la autoridad de tránsito por la comisión de una infracción. Al respecto, se debe advertir que ella es el origen del proceso contravencional que se desarrolla por la comisión de una infracción de tránsito y que se encuentra reglado en los artículos 135 y 136 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), así, el artículo 135 señala que ante la comisión de una contravención, la autoridad operativa de tránsito ordenará detener la marcha del vehículo y le extenderá al conductor la orden de comparendo, la cual tiene como fin que el presunto infractor se presente, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a su notificación, ante la autoridad administrativa de tránsito ya sea para aceptar o rechazar la infracción que se le endilga dentro la misma, notificación que se entenderá surtida con la firma del presunto infractor o, en caso de que este se negara a firmar, con la firma de un testigo.

Por su parte, el artículo 136 establece el procedimiento a seguir en caso de que el presunto infractor decida aceptar o rechazar la comisión de la infracción según sea el caso; de esta forma, si el conductor



decide aceptar la comisión de la infracción, este podrá, sin necesidad de otra actuación administrativa, acceder a los descuentos allí señalados para el pago de la multa o comparecer a audiencia pública con el fin de hacer una aceptación expresa de la comisión de la infracción; pero, si por el contrario, el presunto infractor decide rechazar la infracción, deberá comparecer ante la autoridad administrativa de tránsito en audiencia pública en donde se decretarán las pruebas conducentes que le sean solicitadas y las de oficio que considere útiles, pruebas que serán practicadas en la misma audiencia si fuere posible y, si resultare contraventor, se le impondrá el cien por ciento (100%) de la sanción prevista en la Ley, audiencia pública que, para el caso de Bogotá, es llevada a cabo por la Autoridad Administrativa de Tránsito de la Subdirección de Contravenciones de la Secretaría Distrital de Movilidad conforme a las facultades conferidas por el numeral 2° del artículo 30 del Decreto 672 de 2018 que señala como una de las funciones de esa dependencia «*Resolver en primera instancia los procesos contravencionales adelantados por infracciones a las normas de tránsito.*»

Es importante recalcar que, **la responsabilidad derivada de la imposición de una orden de comparendo es personalísima** tal y como ha sido señalado por la H. Constitucional en sentencia C-038 de 2020 (M.P. Alejandro Linares Cantillo) y, por ende, para ella no es procedente la aplicación de la responsabilidad solidaria; de igual manera, es de señalar que la jurisprudencia ha sido enfática en señalar que la orden de comparendo, por sí misma, no es un medio de prueba, por cuanto no constituye un documento idóneo para demostrar la ocurrencia de los hechos.

Por otro lado, tenemos al ya referido Informe Único de Infracciones al Transporte (IUIT), el cual es descrito por el artículo 2.2.1.8.3.3. del Decreto 1079 de 2015, como el medio por el cual se informa a la Autoridad de Transporte competente sobre la comisión de las infracciones a las normas de transporte para que dé inicio a la investigación correspondiente e imponga las sanciones que resulten pertinentes si a ello hubiere lugar, investigación que es tramitada de conformidad con los artículos 50 y 51 de la Ley 336 de 1996 y que, para el caso de Bogotá, es llevada a cabo por la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público de la Secretaría Distrital de Movilidad, conforme a las facultades conferidas por el numeral 3° del artículo 31 del Decreto 672 de 2018 que señala como una de las funciones de esa dependencia «*Adelantar en primera instancia las investigaciones por violación de las normas de transporte público, de conformidad con la normatividad vigente.*»,

Es de anotar que la responsabilidad derivada de la elaboración del Informe Único de Infracciones al Transporte (IUIT), de conformidad con el numeral 5° del artículo 9° de la Ley 105 de 1996, puede ser, endilgada, entre otros, al propietario del automotor, teniendo en cuenta su calidad como sujeto sancionable establecida por la norma en mención y que, de manera textual, establece:

«ARTÍCULO 9o. 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:

[...]

4. Las personas que violen o faciliten la violación de las normas.

5. Las personas propietarias de vehículos o equipos de transporte.



[...]» (negrillas y subrayas fuera de texto)

Así mismo, es necesario reiterar que el Informe Único de Infracciones al Transporte (IUIT), a diferencia de la Orden de Comparendo, **sí tiene el carácter de prueba dentro de la eventual investigación administrativa que se origine en virtud de su elaboración**; en este sentido, el mencionado artículo 2.2.1.8.3.3. del Decreto 1079 de 2015 consagra:

“Los agentes de control levantarán las infracciones a las normas de transporte en el formato que para el efecto reglamentará el Ministerio de Transporte. El informe de esta autoridad se tendrá como prueba para el inicio de la investigación administrativa correspondiente”. (Negrilla fuera de texto legal).

Al realizar el estudio de la carencia probatoria, se evidencia que el a-quo aparte de que realizó un estudio juicioso de las pruebas obrantes dentro del plenario, se ajustó a la normatividad existente, la cual aparte de estar vigente, la misma está dispuesta para el caso de autos, en conclusión, revisado el plenario, salta a la vista que todas las actuaciones adelantadas por el juzgador de primera instancia se adecuan a lo ordenado en la normatividad respetándose las garantías y derechos del investigado, lo que a la postre significa que no se atentó en su decisión con los presupuestos fundamentales del artículo 29 Superior, comoquiera que se respetó el debido proceso, el derecho de defensa que le asiste en este tipo de actuaciones administrativas, quedando demostrada la responsabilidad de la impugnante lo cual desvirtuó la presunción de inocencia de este.

Finalmente, es de señalar que la Autoridad Administrativa de Tránsito le garantizó a la investigada su derecho al debido proceso, que no se decanta en el hecho de que el a-quo deba acoger los argumentos presentados por la defensa, sino en que esta tenga la posibilidad de **(i)** exponer las razones de su desacuerdo con la orden de comparendo así como de **(ii)** exponer los hechos que, según su parecer, ocurrieron el día del procedimiento policial, de **(iii)** aportar y solicitar las pruebas que considere conducentes y pertinentes para esclarecer los hechos objeto de investigación **(iv)** controvertir las que se alleguen en su contra **(v)** notificarse de las actuaciones de la administración dentro de la investigación e interponer los recursos que sean procedentes dentro de los actos administrativos expedidos por la misma, posibilidades que fueron garantizadas por el fallador de primera instancia amén de que el investigado hubiese o no hecho uso de las mismas.

Ahora bien, la Superintendencia de Transporte a través de las circulares externas 13 de 2014, 24 de 2014, 15 del 20 de noviembre de 2020 y 20245330000044 del 6 de septiembre de 2024, ha reiterado a las autoridades de tránsito y transporte el deber de aplicación de la normatividad vigente frente a la prestación de servicios de transporte no autorizados; así como, el deber de adelantar las investigaciones administrativas e imponer las sanciones correspondientes.

Por lo tanto, las disposiciones (Ley 336 de 1996 y el literal D12 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002) contemplan sanciones cuyo propósito es proteger dos bienes jurídicos distintos y su conocimiento corresponde a dos autoridades distintas, en consecuencia, puede darse el concurso ideal de investigaciones administrativas sin que con ello se configure vulneración del principio “*Non bis in ídem*”.

3.4. De la falsa motivación alegada



Frente al particular, debe advertirse que la motivación del acto administrativo es una imposición de orden legal referida en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, la doctrina y la misma jurisprudencia en su orden:

“ARTICULO 42. Ley 1437 de 2011. CONTENIDO DE LA DECISIÓN.

Habiéndose dado oportunidad a los interesados para expresar sus opiniones, y con base en las pruebas e informes disponibles, se tomará la decisión que será motivada.

La Decisión resolverá todas las peticiones que hayan sido oportunamente planteadas dentro de la actuación por el peticionario y por terceros reconocidos. (Negrita nuestra).

La jurisprudencia de la corte constitucional señala como vicio la falta de motivación de los actos, por esa sola circunstancia, viola el derecho fundamental al debido proceso (art. 29 CP), desconoce otras normas de superior jerarquía como la cláusula de Estado de Derecho (art. 1 CP), el principio democrático y el principio de publicidad en el ejercicio de la función pública (art. 209 CP).

“...La motivación de los actos administrativos constituye valiosa garantía para los gobernados, quienes tienen derecho a conocer las razones en que se funda la administración cuando adopta las decisiones que afectan sus intereses generales o particulares.

Pero, además, la exigencia legal de motivación es un instrumento de control sobre los actos que la Administración expide, toda vez que relaciona el contenido de la determinación adoptada con las normas que facultan a la autoridad para obrar y con los hechos y circunstancias a las cuales ella ha aplicado la normatividad invocada.

Si en el Estado de Derecho ningún funcionario puede actuar por fuera de la competencia que le fija con antelación el ordenamiento jurídico, ni es admisible tampoco que quien ejerce autoridad exceda los términos de las precisas funciones que le corresponden, ni que omita el cumplimiento de los deberes que en su condición de tal le han sido constitucional o legalmente asignados (arts. 122, 123, 124 y 209 C.P., entre otros), de manera tal que el servidor público responde tanto por infringir la Constitución y las leyes como por exceso o defecto en el desempeño de su actividad (art. 6 C.P.), todo lo cual significa que en sus decisiones no puede verse reflejado su capricho o su deseo sino la realización de los valores jurídicos que el sistema ha señalado con antelación, es apenas una consecuencia lógica la de que esté obligado a exponer de manera exacta cuál es el fundamento jurídico y fáctico de sus resoluciones. Estas quedan sometidas al escrutinio posterior de los jueces, en defensa de los administrados y como prenda del efectivo imperio del Derecho en el seno de la sociedad. Por eso, lo que en realidad consagran las normas es una obligación de motivar y de ninguna manera una autorización para abstenerse de hacerlo.

Por su parte, el artículo 49 de la Ley 1437 de 2011 (Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo), frente al contenido del acto administrativo definitivo consagra:

Artículo 49. Contenido de la decisión. *El funcionario competente proferirá el acto administrativo definitivo dentro de los treinta (30) días siguientes a la presentación de los alegatos.*

El acto administrativo que ponga fin al procedimiento administrativo de carácter sancionatorio deberá contener:



1. La individualización de la persona natural ó jurídica a sancionar.
2. El análisis de hechos y pruebas con base en los cuales se impone la sanción.
3. Las normas infringidas con los hechos probados.
4. La decisión final de archivo o sanción y la correspondiente fundamentación”.

Así las cosas, era un deber procesal del fallador de instancia en el acto administrativo de carácter definitivo y concreto (fallo) mencionar todas y cada una de las normas que regulan el investigativo pues no hacerlo implicaría desconocer el tercer requisito señalado por el legislador en la norma atrás en comento; ahora bien, revisada la decisión de fondo observa esta despacho, la Resolución N° 202542222150336 del 28 de noviembre de 2025 objeto de debate se encuentra debidamente motivada entendida ésta como “...Los motivos, o causa en sentido de dar origen a, vienen a consistir en el **aporte fáctico y jurídico del sentido y alcance de la declaración o contenido del acto administrativo**, así como lo que hace necesaria su expedición; y cuando por disposición de la ley deben ponerse de manifiesto, aparecen en la llamada parte motiva o considerativa del mismo....por ello se supone que todo acto tiene tinos motivos o causas, que cuando hacen expresos se da la motivación del acto....”, siendo precisamente los aspectos indicados por el recurrente de los que no puede adolecer el acto administrativo (circunstancias de hecho y de derecho) como quiera que éstos son los que promueven la expedición del acto en comento y con los que la administración sostiene la legitimidad y oportunidad de su decisión.

De igual manera la Sección Cuarta del Consejo de Estado, se ha referido a la figura de la falsa motivación de la siguiente manera:

“(...) una causal de nulidad autónoma de impugnación de los actos administrativos”

“(...) “El control jurisdiccional de los actos administrativos permite detectar cuándo la administración, sin atender los fines que se le han encomendado y del contenido que debe dar a todas sus actuaciones, los expide sin que medie un motivo legal que los respalde o con fundamento en razones falsas o inexactas. Cabe anotar que los actos administrativos gozan de presunción de legalidad y de veracidad, de acuerdo con las cuales se entiende su sujeción al ordenamiento y la certeza de los hechos sobre los cuales descansan, presunción esta indispensable para su ejecución y que impone a quien pretende desconocerlos la carga de desvirtuar su obligatoriedad. (...) De igual forma se ha dicho por la jurisprudencia que la falsa motivación, “(...) es el vicio que afecta el elemento causal del acto administrativo, referente a los antecedentes legales y de hecho previstos en el ordenamiento jurídico para provocarlo, es decir, que las razones expuestas por la Administración al tomar la decisión, sean contrarias a la realidad”. (...) En conclusión, la falsa motivación se presenta cuando los supuestos de hecho esgrimidos en el acto son contrarios a la realidad, bien por error o por razones engañosas o simuladas o porque el autor del acto le ha dado a los hechos un alcance que no tienen. Por otro lado, habrá ausencia de motivación por falta de fundamentos de hecho en la manifestación de voluntad de la administración y violación directa de la ley cuando hay falta de aplicación o interpretación de la ley, indebida aplicación o interpretación errónea”.

“En efecto, la falsa motivación, como lo ha reiterado la Sala, se relaciona directamente con el principio de legalidad de los actos y con el control de los hechos determinantes de la decisión administrativa. Para que prospere la pretensión de nulidad de un acto administrativo con fundamento en la causal denominada falsa motivación es necesario que se demuestre una de dos circunstancias: a) O bien que



los hechos que la Administración tuvo en cuenta como motivos determinantes de la decisión no estuvieron debidamente probados dentro de la actuación administrativa; o b) Que la Administración omitió tener en cuenta hechos que sí estaban demostrados y que si hubiesen sido considerados habrían conducido a una decisión sustancialmente diferente. Ahora bien, los hechos que fundamentan la decisión administrativa deben ser reales y la realidad, por supuesto, siempre será una sola. Por ende, cuando los hechos que tuvo en cuenta la Administración para adoptar la decisión no existieron o fueron apreciados en una dimensión equivocada, se incurre en falsa motivación porque la realidad no concuerda con el escenario fáctico que la Administración supuso que existía al tomar la decisión. Todo lo anterior implica que quien acude a la jurisdicción para alegar la falsa motivación, debe, como mínimo, señalar cuál es el hecho o hechos que el funcionario tuvo en cuenta para tomar la decisión y que en realidad no existieron, o, en qué consiste la errada interpretación de esos hechos.”

Advertido lo anterior, se tiene para el caso de autos que el fallo sancionatorio expedido por la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público de la Secretaría Distrital de Movilidad, cuenta tanto con los fundamentos de hecho y de derecho legalmente exigidos, los cuales corresponden a realidad y no han sido cambiados, modificados o tergiversados, además soportan la decisión tomada por el a-quo, dado que como se desarrolló en párrafos anteriores el fallo se fundamentó en la valoración de las pruebas decretadas, incorporadas y controvertidas que reposan dentro del encuadramiento por tanto éste Despacho no acoge la censura del apelante cuando señala que el acto administrativo sancionatorio adolece en su motivación.

Ahora bien, en lo que respecta al manejo dado en otro expediente (N° 639 de 2022), esta instancia se permite dejar en claro al recurrente, que se encuentra en error al pretender hilar la actuación cita, bajo un hilo conductor, por cuanto corresponde a hechos distintos, dado que ocurrieron en años diferentes, distintos lugares y distintas conductas, así como conductores diferentes.

Adicionalmente, para esta Dirección es claro que los actos administrativos sancionadores emitidos por esta Secretaría con ocasión a la imposición de un Informe de Infracción al Transporte son actos de carácter particular y concreto, producto de la resolución de un litigio entre el administrado y la administración respecto a una conducta que conlleva a la aplicación de un sanción establecida previamente en la ley, por tanto, la misma naturaleza de estos documentos comportan un efecto inter partes, es decir, surte efectos y es vinculante exclusiva y únicamente entre las partes involucradas en el proceso, motivo por el que no es de obligatorio acatamiento en casos futuros, siendo inadmisibles predicar de ellos efectos inter pares o erga omnes en aras de pretender darle el mismo tratamiento a controversias entre sujetos diferentes, más aún cuando cada caso debe ser estudiado por la autoridad competente quien con sujeción al ordenamiento jurídico vigente, las pruebas oportunas, debidamente decretadas y practicadas al proceso, es independiente y autónomo al momento de resolver los litigios bajo su cargo.

Conforme a lo expuesto, es claro que no existe violación a las normas aplicables, tal y como lo sugiere el recurrente, contrario sensu, se ha respetado el debido proceso, toda vez que la Secretaría Distrital de Movilidad siempre ha velado por el cumplimiento de los fines del estado y de los principios constitucionales a través del ejercicio de sus funciones como organismo de tránsito y transporte; por tanto, no tiene objeto alguno el alegato del recurrente.



Con lo anterior, se pretende garantizar la preservación y restauración del ordenamiento jurídico, mediante la imposición de una sanción que no sólo repruebe, sino que también prevenga la realización de todas aquellas conductas contrarias al mismo. Así, la potestad sancionadora es una característica esencial de la administración y una función que es necesaria para el adecuado cumplimiento de los fines de nivel superior.

En conclusión, la actividad de conducción *per se* es una labor considerada doctrinal y jurisprudencialmente peligrosa, la cual, una vez materializada en sí misma genera riesgo a la vida, integridad y bienes, etc. de todos los ciudadanos que toman parte en el tránsito de una ciudad, sin que sea admisible aseverar la existencia de faltas más o menos graves, siendo que fue el propio legislador quien otorgó a todas las contravenciones de tránsito la misma protección y estatus, imponiendo las sanciones de las que se haría contraventor los ciudadanos en cada una de esas hipótesis; por lo tanto, no será de recibo los argumentos expuestos por el recurrente.

Teniendo en cuenta que la conducta no sólo transgrede las normas de transporte, sino que afecta la adecuada operación de los vehículos de la ciudad, comprometiendo especialmente la seguridad de los usuarios del servicio, siendo indudable que el ejercicio de la actividad de transporte debe ceñirse de manera estricta a la normatividad que la regula, situación que se encuentra verificada en el proceso en comento; dable es advertir que la inobservancia de las mismas implica una trasgresión al interés ciudadano lo cual indefectiblemente implica la imposición de una sanción. Ahora bien, resulta pertinente precisar que esta investigación se ha adelantado con observancia plena de las normas vigentes aplicadas al caso sub examine, que incluyen la tipicidad y la legalidad, para lo cual es suficiente comparar las disposiciones que regulan la materia con cada una de las actuaciones obrantes en el expediente.

De lo anterior se tiene que el *a quo* fue garante en las etapas procedimentales, puesto que en cada una de ellas la investigada ejerció sus derechos de defensa y contradicción, tomándose decisión y notificando en el término legal, por lo que no es cierto que exista nulidad alguna ni vulneración al artículo 133 del C.P.G.

En consecuencia, la sanción impuesta por la autoridad de tránsito de primera instancia encuentra pleno sustento normativo, y los argumentos del apelante no desvirtúan la configuración jurídica de la infracción.

3.5. Del Principio de Igualdad Invocado.

Esgrime la recurrente el derecho a la igualdad, teniendo en cuenta que todos son iguales ante la ley y tienen, sin distinción, derecho a igual protección de la ley. Todos tienen derecho a igual protección contra toda discriminación que infrinja esta declaración y contra toda provocación a tal discriminación; esta Dirección analiza el caso en concreto, en el sentido que la autoridad por no tener en cuenta los mencionados argumentos, soslayó el derecho a la igualdad del investigado y, vulneró aquel derecho al momento de imponer la sanción.

Al respecto es dable traer a colación pronunciamiento de la Corte Constitucional, veamos:



“El principio de la igualdad es objetivo y no formal; él se predica de la identidad de los iguales y de la diferencia entre los desiguales. Se supera así el concepto de la igualdad de la ley a partir de la generalidad abstracta, por el concepto de la generalidad concreta, que concluye con el principio según el cual no se permite regulación diferente de supuestos iguales o análogos y prescribe diferente normación a supuestos distintos. Con este concepto sólo se autoriza un trato diferente si está razonablemente justificado. Se supera también, con la igualdad material, el igualitarismo o simple igualdad matemática. La igualdad material es la situación objetiva concreta que prohíbe la arbitrariedad.

La igualdad de todas las personas ante la ley y las autoridades, constituye un derecho constitucional fundamental tanto por su consagración como tal en el Capítulo I, Título II de la Constitución Nacional, como por su exaltación como derecho de vigencia inmediata en el artículo 85 de la Carta Política, y también por el valor trascendente que tiene para el hombre, sobre todo dentro de una nación que persigue garantizar a sus habitantes una vida conviviente dentro de lineamientos democráticos y participativos que aseguren un sistema político, económico y social justo” (Resaltado ajeno a texto)

En relación con lo anterior, se debe exponer que los actos administrativos sancionadores emitidos por esta Secretaría con ocasión de un proceso, son actos de carácter particular y concreto producto de la resolución de un litigio entre el administrado y la administración respecto a una conducta que conlleva a la aplicación de una sanción establecida previamente en la ley, por tanto, la misma naturaleza de estos documentos comportan un efecto *inter partes*, es decir, surte efectos y es vinculante exclusiva y únicamente entre las partes involucradas en el proceso, motivo por el que no es de obligatoria aplicación en casos futuros, siendo inadmisibles predicar de ellos efectos *erga omnes* en aras de pretender darle el mismo tratamiento a controversias entre sujetos diferentes, más aún cuando cada caso debe ser estudiado por la autoridad de tránsito competente quien con sujeción al ordenamiento jurídico vigente y las pruebas oportunas y debidamente decretadas y practicadas en el proceso, es independiente y autónomo al momento de resolver los litigios bajo su cargo.

En conclusión, una vez analizados los argumentos expuestos por la recurrente este Despacho luego de analizar detenidamente las piezas procesales del plenario junto con los motivos de inconformidad esgrimidos, encuentra que en su memorial no presenta elementos jurídicos nuevos que permitan desvirtuar la responsabilidad en los hechos que nos ocupan, y ante la ausencia de actividad probatoria esta Instancia procederá a **CONFIRMAR** las decisiones adoptadas por la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público mediante la Resolución N° **20254222150336** del **28 de noviembre de 2026**, enmarcada dentro del artículo 29 de la Constitución Política, que dispone que nadie podrá ser juzgado sino conforme a las leyes preexistentes al acto que se le imputa, Rigiendo el principio de Legalidad de las sanciones, según el cual, las normas aplicables son las vigentes en la fecha en que se incurre en la conducta sancionable.

Otras Disposiciones.

Conforme al estudio del plenario, se observa que por error de transcripción la sanción quedó tasada de manera errónea, siendo lo correcto tasarla en UVT para la fecha de los hechos, por lo que este



Despacho procederá a realizar la modificación, sin que ello signifique perjuicio para el recurrente.

En mérito de lo expuesto, la Dirección de Investigaciones Administrativas al Tránsito y Transporte de la Secretaría Distrital de Movilidad,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: MODIFICAR el artículo **SEGUNDO** de la Resolución sancionatoria No. **202542222150336** del **28 de noviembre de 2026**, el cual quedará así:

« **ARTÍCULO SEGUNDO: IMPONER** sanción consistente en **MULTA** de **DOS (2) SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES** **MULTA, DE DOS (2) SALARIO MINIMO LEGAL MENSUAL VIGENTE** conformidad con lo dispuesto en el literal a) parágrafo del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, para el año de conocimiento de la infracción, esto es para el año 2023, la cual deberá ser calculada en Unidades de Valor Básico (UVB) de acuerdo con el artículo 313 de la Ley 2294 de 2023, así las cosas, se tasará en 49,31 UVT equiparables a la suma de **DOS MILLONES NOVENTA Y UN MIL TRESCIENTOS PESOS M/CTE (\$2.091.300)** sanción a imponer al año 2023, a favor de la **SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD**

ARTICULO SEGUNDO: CONFIRMAR en los demás partes la Resolución sancionatoria No. **202542222150336** del **28 de noviembre de 2026**, a través de la cual la autoridad de transporte público de primera instancia declaró infractor de las normas de transporte público a la señora **DELIA YIZET BONILLA ROBAYO**, identificada con la cédula de ciudadanía No. **1.106.332.549** y se **IMPUSO** sanción consistente en **MULTA** de **DOS (2) SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES**, que equivalen a 49,31 UVT, correspondientes a la suma de **DOS MILLONES NOVENTA Y UN MIL TRESCIENTOS PESOS M/CTE (\$2.091.300)** sanción a imponer al año 2023, a favor de la **SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD**, de acuerdo con la parte motiva del presente acto administrativo.

ARTÍCULO TERCERO: NOTIFICAR por los medios legales a la señora **DELIA YIZET BONILLA ROBAYO**, identificada con la cédula de ciudadanía No. **1.106.332.549** y/o a su apoderado, la presente decisión según lo dispuesto en el artículo 67 y ss., de la Ley 1437 de 2011.

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

Dada en Bogotá D.C., a los **27** de **07** del **2026**

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

Proyectó: **MARIELA DUQUE**



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SDC

202642011393756

Al contestar cite el No. de radicación de este documento

Revisó: ANDREA RODRIGUEZ BAUTISTA

Firmado digitalmente por:
SECRETARIA DISTRITAL DE
MOVILIDAD
Fecha: 2026.07.27 11:11:57 COT
Razón: SDM
Ubicación: Bogota

SDM Giovanni Andres Garcia Rodriguez
Aprobador segunda instancia

