

**NOTIFICACIÓN POR AVISO WEB N° 20**

**09 DE ABRIL DE 2024**  
**(Artículo 69 del CPACA)**

A los nueve (09) días de abril de 2024, la Dirección de Investigaciones Administrativas al Tránsito y Transporte de la Secretaría Distrital de Movilidad en uso de sus facultades legales y en aplicación al artículo 69 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo procede a notificar las siguientes resoluciones:

N°	Expediente	Nombre	Tipo identificación	Numero de identificación	Resolución
1	26328-2022	JESUS SEPULVEDA GARCIA	CC. N°	82394647	644-02
2	3840-2019	CRISTIAN CAMILO ARISTIZABAL	CC. N°	1000000597	2146-02

**ADVERTENCIA**

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 09 DE ABRIL DE 2024**, en la página web [www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co) /dirección de Investigaciones Administrativas al Tránsito y Transporte ([https://www.movilidadbogota.gov.co/web/apelacion\\_de\\_procesos\\_contravencionales](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/apelacion_de_procesos_contravencionales)) y en la Oficina de Copia de Audiencias ubicada en la calle 13 N°. 37-35, PISO1°.

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

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

Certifico que el presente aviso se fija y se publica en la página de internet **el día 09 DE ABRIL DE 2024**

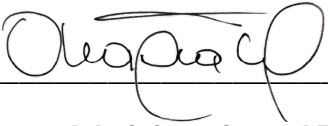
**FIRMA RESPONSABLE DE PUBLICACIÓN:** \_\_\_\_\_



**ANA MARIA CORREDOR YUNIS**

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

Certifico que el presente aviso se retira el día **15 DE ABRIL DE 2024.**

**FIRMA RESPONSABLE RETIRO:**   
**ANA MARIA CORREDOR YUNIS**  
Directora de la Dirección de Investigaciones Administrativas al Tránsito y Transporte  
Secretaría Distrital de Movilidad

Elaboró: Jorge Luis Salcedo Naranjo – Contratista DIATT

PM05-PR07-MD02

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

RESOLUCIÓN No. **2146-02** POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE RECURSO DE  
APELACIÓN DENTRO DEL EXPEDIENTE N° 3840-2019.

LA DIRECCIÓN DE INVESTIGACIONES ADMINISTRATIVAS AL TRANSITO Y TRANSPORTE DE LA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD, según lo dispuesto en los numerales 3°, 4° y 5° del artículo 29 del Decreto 672 de 2018 expedido por el Alcalde Mayor de Bogotá, D.C., decide previos los siguientes:

### I. ANTECEDENTES

1. Se inició la actuación administrativa con fundamento en los hechos acaecidos el 9 de junio de 2019, en la Av. Caracas N° 22 - 81 de esta ciudad, cuando el Agente de Tránsito en ejercicio de sus funciones, realizó el Informe de Infracción de Transporte N° 015354060, por no portar la tarjeta de control al señor(a) **CRISTIAN CAMILO ARISTIZABAL**, identificado con la cédula de ciudadanía N° **1.000.000.597**, quien conducía el vehículo de placa VFC893, vinculado a la empresa de transporte público **RADIO TAXI AEROPUERTO S.A.**, identificada con **NIT. 860.531.135-4**. En el mismo documento, se consignó en la casilla N° 16 de observaciones del Agente de Tránsito: "Transita sin el tarjetón de tarifas" (sic).
2. La Subdirección de Control e Investigaciones de Transporte Público de esta entidad, mediante la Resolución N° 8095-19 del 30 de octubre de 2019, inició investigación administrativa en contra de la empresa **RADIO TAXI AEROPUERTO S.A.**, y en contra del señor **CRISTIAN CAMILO ARISTIZABAL**, identificada con la cédula de ciudadanía N° 1.000.000.597, por la presunta violación de la conducta descrita en el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, actuación que culminó el 22 de agosto de 2022, con la expedición del acto administrativo N° 20797-22, en la que se declaró infractores de las normas de transporte público a los investigados y, en consecuencia, los sancionó con la imposición de una multa equivalente a un (1) salario mínimo legal mensual vigente a la empresa y de una multa equivalente a dos (2) salarios mínimos legales mensuales vigentes al conductor, para la época de los hechos (año 2019). Decisión notificada a la empresa investigada mediante aviso N° 32921 del 13 de septiembre de 2022, recibida por la empresa el 15 del mismo mes y año y al conductor mediante aviso No. 33040 del 16 de septiembre de 2022, deslizado el 23 del mismo mes y año.
3. El 23 de septiembre de 2022, la empresa de transporte **RADIO TAXI AEROPUERTO S.A.**, a través de su representante legal y por medio de escrito recibido con el consecutivo No. 202281202827832, interpuso y sustentó recurso de reposición y en subsidio de apelación contra la Resolución N° 20797-22 del 22 de agosto de 2022. Con ocasión de la impugnación, el operador de primer grado dictó el acto administrativo N° 30860-23 del 22 de junio de 2023, en el que decidió negativamente el recurso de reposición incoado, confirmó el pronunciamiento adoptado por ese despacho y concedió la apelación respectiva ante esta Instancia. Decisión comunicada a la empresa sancionada mediante escrito SCITP- 202342205853601 del 29 de junio de 2023 y recibido por la empresa 5 de julio del mismo año.
4. A través del memorando SCITP-202342200192883 del 22 de agosto de 2023, la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público remitió el expediente N° 3840-19, para lo de nuestra competencia.

### II. ARGUMENTOS DEL RECURRENTE

La Representante Legal de la empresa **RADIO TAXI AEROPUERTO S.A.**, sustentó el recurso de Apelación, solicitando se absuelva a su representada y se revoque el acto administrativo sancionatorio, con base en las siguientes razones de inconformidad:

#### PERDIDA DE FUERZA EJECUTORIA

Mediante Decreto n°1369 de 2022 del 27 de julio de 2022, se declaró la derogatoria del capítulo 8 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte con excepción de los artículos 2.2.1.8.3.1 y 2.32.1.8.3.3. Al remitirnos al acto administrativo sancionatorio, la sustentación que realiza el Despacho para sancionar a la empresa se fundamenta en preceptos legales que han sido derogados. Lo anterior conlleva el descalentamiento del acto administrativo sancionatorio, toda vez que los fundamentos de derecho que sustentan la imposición de la sanción, es decir, los artículos 221.8.2. y 221.8.4 del Decreto 1079 de 2015 desaparecieron del ordenamiento jurídico.

#### EXCEPCION DE INCONSTITUCIONALIDAD

La Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá, inicia investigación administrativa en contra de la empresa **RADIO TAXI AEROPUERTO S.A.** en razón a la orden de infracción N° 015354060 del 9 de junio de 2019, impuesto al vehículo de placa VFC893 En el campo del documento aportado como prueba, se registra como código de infracción 587. Dicha codificación fue relacionada por el agente de

**RESOLUCIÓN No. 2146-02- POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE RECURSO DE  
APELACIÓN DENTRO DEL EXPEDIENTE N° 3840-2019.**

tránsito, con fundamento en la Resolución No. 10800 DE 2003 "Por la cual se reglamenta el formato para el Informe de infracciones de Transporte de que trata el artículo 54 del Decreto No. 3366 del 21 de noviembre de 2003"

**VULNERACION AL DEBIDO PROCESO**

Es evidente la vulneración a nuestro derecho de defensa, toda vez que, en la presente investigación, se inicia proceso sancionatorio y se efectúa la formulación de cargos en contra de mí representada en un mismo acto administrativo.

En sentencia del 16 de agosto de 2019, el Honorable Consejo de Estado señala que las normas que establecen procesos sancionatorios tienen reserva de Ley, y por ende su expedición es de competencia exclusiva del legislador. En ese sentido, el procedimiento sancionatorio constituye una serie de actuaciones regladas y de orden público, que llevan implícita la protección de los derechos constitucionales al debido proceso, la contradicción y la defensa.

**PRINCIPIO DE TIPICIDAD**

El principio de tipicidad se concreta a través de la descripción completa, clara e inequívoca del precepto - la orden de observar un determinado comportamiento, es decir de no realizar algo o de cumplir determinada acción - y de la sanción - la consecuencia jurídica que debe seguir a la infracción del precepto - y busca que la descripción que hace el legislador sea de tal claridad que permita que sus destinatarios conozcan exactamente las conductas reprochables, evitando de esta forma que la decisión sobre la consecuencia jurídica de su infracción, pueda ser subjetiva o arbitraria.

**DE LA FALSA MOTIVACION**

La falsa motivación en la causa del Acto Administrativo constituye una causal genérica de violación que puede depender, según las circunstancias, de alguna de las modalidades del vicio, se caracteriza fundamentalmente con una evidente divergencia entre la realidad fáctica y la jurídica que induce a la producción del acto u los motivos argüidos o tomados como fuente por la Administración Pública.

**INCUMPLIMIENTO DE LAS EXIGENCIAS DEL ARTÍCULO 49 DE LA LEY 1437 DE 2011**

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."

Verificado el expediente de la referencia, mediante el cual se inicia la investigación administrativa en contra de la empresa RADIO TAXI AERCPUERTO S.A., se evidencia sin asomo de duda, el incumplimiento del Despacho a lo consagrado en el artículo 49 de la Ley 1437 de 2011, norma en la cual se fija plazo al funcionario para proferir sentencia.

**DE LA DOSIFICACION DE LA SANCION**

De la pérdida de ejecutoria, se encuentra regulada en el numeral 2° del artículo 91 de la Ley 1437 de 2011 y establece que los actos administrativos perderán obligatoriedad y no podrán ser ejecutados cuando desaparezcan sus fundamentos de hecho o de derecho.

### III. CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

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

**"Ley 336 de 1996:**

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

**3.1 De la conducta endilgada a la investigada.**

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

El profesor REYES ECHANDÍA estableció una estructura del tipo que aplica a las diferentes áreas del derecho sancionatorio o punitivo como lo es en materia de tránsito. El autor señala que dicha estructura cuenta con los elementos de sujetos, conducta y objeto. Dentro de los sujetos encontramos al activo, entendiéndolo como el autor de la conducta y el pasivo como aquel afectado por la actuación proscrita. La conducta compuesta a su vez por el verbo rector (acción u omisión realizada por el autor) y el modelo descriptivo, consistente en todas las circunstancias

**RESOLUCIÓN No. 2146-02** POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE RECURSO DE APELACIÓN DENTRO DEL EXPEDIENTE N° 3840-2019.

(especiales, temporales, modales y su finalidad) de la infracción. Finalmente, el objeto corresponde al valor o principio que busca proteger o defender la norma.

En este estadio procesal es adecuado recordar la norma jurídica de imputación en el sub-judice, la cual establece expresamente la conducta y el sujeto pasivo de la sanción, para este propósito será necesario analizar la norma que presuntamente desentendió la empresa investigada, artículo 26 de la Ley 336 de 1996, desde el artículo 9° de la Ley 105 de 1993. Ello teniendo en cuenta que esa norma previó que las autoridades impondrán sanciones por violación a las normas del transporte público:

**3.1.1. Sujetos:**

**3.1.1.1. Activo:** El sujeto, este sujeto deberá entenderse como aquellos que fueron descritos por el mismo legislador en el artículo 9° de la Ley 105 de 1993 como susceptibles de ser sancionados por las autoridades, entre los cuales, encontramos a las empresas de transporte.

**3.1.1.2. Pasivo:** La sociedad, representada por la administración que le corresponde vigilar y controlar la circulación de los actores viales en condiciones de calidad y seguridad.

**3.1.2. Conducta:**

**3.1.2.1. Verbo rector:** Incumplir las normas reguladoras del transporte, según las disposiciones legales de cada modo de transporte. Para el caso en concreto, el artículo 26 de la Ley 336 de 1996 ordenó que los vehículos utilizados para prestar el servicio de transporte público deberán contar con todos los documentos exigidos por las disposiciones que regulen el servicio de que se trate. Al descender a la prestación del servicio de transporte individual, el artículo 2.2.1.3.8.10. del Decreto 1079 de 2015 describió que la tarjeta de control es el documento que soporta la prestación del servicio y autoriza a su conductor para ello, al mismo tiempo, el artículo 2.2.1.3.8.13 del Decreto 1079 de 2015 impuso que el conductor deberá portar la tarjeta de control al interior del vehículo. Con todo, en este caso el verbo rector de la conducta será no portar los documentos exigidos para el transporte público individual de pasajeros.

**3.1.3. Objeto:** El bien jurídico que defiende la infracción endilgada corresponde al deber de escatamiento a las autoridades que reglamentan, vigilan y controlan el servicio público de transporte terrestre por parte de sus prestadores de acuerdo a la Constitución Política, artículos 333 y 334.

Para el caso en estudio, se procederá a analizar si los anteriores presupuestos se adecuan a la conducta desplegada por el presunto infractor:

**- Del Sujeto Activo:**

La norma estipula como sujeto activo simplemente al «sujeto»; para darle la connotación adecuada al caso específico, este censor entiende que el sujeto es la empresa de transporte público RADIO TAXI AEROPUERTO S.A., identificada con NIT. 860.531.135-4, comoquiera que, de acuerdo a los registros del Registro Distrital Automotor - RDA el vehículo de placas VFC893, para el momento de los hechos, estaba vinculado a esa empresa de transporte, aunado a ello, la investigada mantiene su calidad como persona jurídica cuyo objeto social es la prestación del servicio de transporte terrestre automotor individual.

Por lo anterior, es claro que la empresa de transporte referida se adecua a la descripción de sujetos objeto de sanción del artículo 9° de la Ley 105 de 1993, comoquiera que la prestación del servicio de transporte no la hace el conductor de forma individual o independiente de la empresa, en lugar de ello, lo presta como un agente de ella, así que, las conductas en que incurra el conductor también pueden comprometer la responsabilidad de la empresa para la cual trabaja o con la que está vinculado, gracias a ello, a la empresa de transporte le corresponde ser el sujeto activo de la conducta.

**- De la conducta y modelo descriptivo:**

RESOLUCIÓN No. 2146-02 POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE RECURSO DE APELACIÓN DENTRO DEL EXPEDIENTE N° 3840-2019.

En este caso, la omisión en que incurrió la empresa, a través de su conductor, consistió en que el equipo de placas VFC893, no contaba con los documentos exigidos por las leyes y reglamentos, en concreto, ese rodante estaba prestando el servicio de transporte con un conductor que no contaba con la tarjeta de control vigente.

Este hecho se acreditó con el informe de infracciones de transporte, pues en él se dejó evidencia que la señora CRISTIAN CAMILO ARISTIZABAL, identificada con la cédula de ciudadanía N° 1.000.000.597, conductora del vehículo el día de los hechos, prestaba el servicio de transporte sin haber obtenido una tarjeta de control.

Por su parte, la empresa presentó como defensa que la investigación fue fundamentada en una norma errada, por lo que a juicio del recurrente debía ser la Ley 1437 de 2011, violación al debido proceso por no permitir que su representada tuviese la oportunidad de presentar unos descargos, que la conducta que motivó el inicio de la actuación no fue descrita por alguna ley como infracción a las normas del transporte público, de acuerdo a la nuidad parcial del Decreto 3366 de 2003, adicionalmente, de otra parte, ella sugirió que la realidad fáctica le eximia de responsabilidad sobre la actuación de su afiliado y el incumplimiento de la legislación por la que se regula el caso.

### 3.2. De la Pérdida de la Fuerza Ejecutoria y de la dosificación de la multa.

Frente al tema en particular, efectivamente mediante el artículo 1° del Decreto Nacional 1369 de 2022, se dispuso derogar el Capítulo 2 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, donde se encontraba contemplado el artículo 2.2.1.8.4, el cual se refería a la graduación de la sanción, veamos:

*"Artículo 2.2.1.8.4. Graduación de la sanción. En la imposición de las sanciones se tendrá en cuenta el grado de perturbación del servicio público de transporte y las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que se cometió la infracción. Para este efecto, se tendrá en consideración los daños ocasionados a la infraestructura de transporte, el riesgo a la integridad y vida de las personas, a los bienes que se transportan y los perjuicios causados a los mismos. (Decreto 3366 de 2003, artículo 4)."*

El a-quo al momento de proferir el fallo sancionatorio dispuso para la dosificación de la sanción el uso de este artículo que en primer lugar se encontraba en vigencia cuando fue expedida la Resolución 20797-22 de 22 de agosto de 2022, ahora, si bien es cierto que dicho artículo perdió su fuerza derogatoria al ser derogado, también lo es, que el artículo 50 de la Ley 1437 de 2011, hace referencia a la graduación de las sanciones, a saber:

*"Artículo 50. Graduación de las sanciones. Salvo lo dispuesto en leyes especiales, la gravedad de las feitas y el rigor de las sanciones por infracciones administrativas se graduarán 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. Previdencia en la comisión de la infracción.
4. Resistencia, negativa u obstrucción a la acción investigadora o de supervisión.
5. Utilización de medios fraudulentos o utilización de persona interpuesta para ocultar la infracción u ocultar sus efectos.
6. Grado de prudencia y diligencia con que se hayan atendido los deberes o se hayan aplicado las normas legales pertinentes.
7. Retenencia o desacato en el cumplimiento de las órdenes impartidas por la autoridad competente.
8. Reconocimiento o aceptación expresa de la infracción antes del decreto de pruebas."

Atendiendo a lo citado, esta norma aplicará para aquellos casos que no se encuentren regulados en leyes especiales, pues con la derogatoria del artículo 2.2.1.8.4, del Decreto 1079 de 2015, en relación a esta temática, y por analogía y compatibilidad se tendrá que recurrir a lo dispuesto en el C.P.A. y de lo C.A.

### 3.3. Excepción de Inconstitucionalidad

Manifiesta el recurrente que se aplique la excepción de inconstitucionalidad frente al Decreto 3366 de 2003 y la Resolución 10800 de 2003, por haberse declarado como nula el primero y por lo tanto la Resolución debería sufrir la misma suerte que el Decreto.

Al respecto, y como es sabido por el peticionario, la excepción de inconstitucionalidad nació para proteger el derecho objetivo, dentro del marco del caso concreto esta no se da solo a solicitud de parte, sino que es un deber ex-officio de la autoridad ejercerla cuando advierta que la aplicación de determinada norma es violatoria de la Constitución.

**RESOLUCIÓN No. 2146-02 POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE RECURSO DE  
APELACIÓN DENTRO DEL EXPEDIENTE N° 3840-2019.**

Con el objeto de evitar que la aplicación de la excepción de inconstitucionalidad se convierta en un instrumento de desobediencia a la ley, y de contera a las reglas propias de la democracia formal desbordando los límites de los poderes públicos, la Corte Constitucional colombiana ha desarrollado a través de su jurisprudencia unas condiciones objetivas que deben existir para la aplicación legítima de la excepción, las cuales son:

i) Que exista una violación o contradicción clara, evidente y palmaria de la norma llamada a ser inaplicada con la Constitución configurándose claramente un estatus de incompatibilidad, y ii) Que la norma llamada a ser inaplicada sea una reproducción de otra previamente declarada inexecutable o nula por inconstitucional.

Respecto de la exigencia de incompatibilidad manifiesta, la Corte se pronunció desde prematura jurisprudencia mediante la sentencia T-614 de 1992 de la siguiente forma:

*"Para que la aplicación de la ley y demás disposiciones integrantes del ordenamiento jurídico no quede librada a la voluntad, el deseo o la conveniencia del funcionario a quien compete hacerlo, debe preservarse el principio que establece una presunción de constitucionalidad. Esta, desde luego, es desvirtuable por vía general mediante el ejercicio de las aludidas competencias de control constitucional y, en el caso concreto, merced a lo dispuesto en el artículo 4º de la Constitución, haciendo prevalecer los preceptos fundamentales mediante la inaplicación de las normas inferiores que con ellos resultan incompatibles".*

Subraya la Corte el concepto de incompatibilidad, como elemento esencial para que la inaplicación sea procedente, ya que, de no existir, el funcionario llamado a aplicar la ley no puede argumentar la inconstitucionalidad de la norma para evadir su cumplimiento, ahora bien teniendo en cuenta lo anterior y al observar el expediente encuentra esta instancia que dicha excepción de inconstitucionalidad no puede ser alegada por el recurre ya que la investigación fue aperturada y fallada bajo el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, la cual está plenamente vigente por lo tanto el cargo endigado a la investigada no está basado en la Resolución 10800 de 2003 como lo quiere hacer ver, nótese que la conducta y por la cual, con posterioridad, la empresa investigada fue sancionada se encuentra ajustada plenamente a derecho y desde ningún punto de vista olvido y/o dejo de lado el principio de legalidad de las faltas y las sanciones como elemento integral del debido proceso, en tanto que la conducta objeto de reproche se encuentra contenida en una norma de rango superior con lo cual claramente se atiende el principio de la reserva legal.

Ahora bien, el Decreto 1079 de 2015, describe al informe de infracción 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».

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 requiere para establecer la realidad y veracidad de los hechos...»*

RESOLUCIÓN No. **2146-02-** POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE RECURSO DE  
APELACIÓN DENTRO DEL EXPEDIENTE N° 3840-2019.

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. Sin embargo, a pesar de que, en efecto, el a quo garantizó tales derechos a la investigada, esta no logró desvirtuar el mencionado informe ni ejerció el derecho de contradicción y defensa respecto de las pruebas aportadas al plenario por lo tanto la como se pudo observar dentro del expediente la codificación en el comprehendido no fue tenida en cuenta para la apertura ni fallo de la presente investigación, sino lo manifestado por la Agente de tránsito en la casilla 16 de observaciones como se describió anteriormente.

De otro lado, no existe un fundamento legal ni fáctico que le de sustento a la petición que en este sentido eleva la defensa, comenzando por aclarar, que la norma sobre la cual se pide la inaplicación por excepción de inconstitucionalidad ya fue objeto de estudio por parte del Consejo de Estado, siendo así, sobre lo cual este órgano no declaró la nulidad y dejó vigente, se presume ajustado a las normas Constitucionales y legales.

No existe un fundamento legal ni fáctico que le de sustento a la petición que en este sentido eleva la defensa, comenzando por aclarar, que la norma sobre la cual se pide la inaplicación por excepción de inconstitucionalidad ya fue objeto de estudio por parte del Consejo de Estado, luego, sobre lo cual este órgano no declaró la nulidad y dejó vigente, se presume ajustado a las normas Constitucionales y legales.

Por su parte, en el acto administrativo mediante el cual se resuelve el recurso de reposición, se dejan las razones por las cuales este argumento no tiene vocación de prosperar, principalmente, porque el acto atacado no se sustenta en el decreto 3366 de 2003 ni la resolución 10800 de 2003, sino como quedó establecido en el artículo primero de la resolución atacada, en el artículo 26 de la ley 336 de 1996, lo cual, lleva a este Despacho a mantenerse en las razones citadas y expuestas por la primera instancia.

### 3.4. Debido Proceso

La garantía constitucional del debido proceso en materia de transporte se aplica a las formalidades propias del procedimiento que le permiten a la empresa investigada a través de su representante legal o a quien haga sus veces el ejercicio de sus derechos de defensa y contradicción, pues goza de la posibilidad de asistir por sí mismo, o acompañado de apoderado (abogado en ejercicio), así como de controvertir las pruebas y atacar la decisión de fondo mediante los recursos procedentes.

Así las cosas, los artículos 50 y 51 de la Ley 336 de 1996, establece el procedimiento a seguir cuando se tenga conocimiento de la comisión de una infracción a las normas de transporte, donde se destaca:

*\*Artículo 50.-Sin perjuicio de lo dispuesto por normas especiales sobre la materia, cuando se tenga conocimiento de la comisión de una infracción a las normas de transporte, la autoridad competente abrirá investigación en forma inmediata mediante resolución motivada contra la cual no cabrá recurso alguno, la cual deberá contener:*

*a. Relación de las pruebas aportadas o alegadas que demuestren la existencia de los hechos;*

*b. Los fundamentos jurídicos que sustentan la apertura y el desarrollo de la investigación; y*

*c. Tratado por un término no inferior a diez (10) días ni superior a treinta (30) días, al presunto infractor para que por escrito responda a los cargos formulados y solicite las pruebas que considere pertinentes, las que se apreciarán de conformidad con las reglas de la sana crítica.*

*Artículo 51.-Presentados los descargos y practicadas las pruebas decretadas, si fuere el caso se adoptará la decisión mediante acto administrativo motivado. Esta actuación se someterá a las reglas sobre vía gubernativa señaladas en el Código Contencioso Administrativo.*

*Parágrafo.-En todos aquellos casos en que la sanción de suspensión o cancelación de las habilitaciones, licencias, registros o permisos puedan afectar gravemente la prestación del servicio público de transporte en detrimento de la comunidad, se preferirá, por una sola vez, la imposición de multa.*

Dentro del expediente se observa que una vez aperturada la investigación administrativa, se presentaron descargos por parte del impugnante que reposan en el plenario, precisando que los mismos fueron estudiados por el a-quo al



**RESOLUCIÓN No. 2146-02** POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE RECURSO DE APELACIÓN DENTRO DEL EXPEDIENTE N° 3840-2019.

momento de emitir decisión de fondo; así mismo obran dentro del encuadramiento las pruebas que soportan la decisión tomada por el a-quo, las cuales además de haber sido decretadas, practicadas e incorporadas en debida forma, se les corrió el traslado correspondiente a la parte pasiva, donde se encuentra el referido documento que hizo referencia el impugnante en su escrito de alzada, esto es, el Informe de Infracción de Transporte N° 015354060, el cual siempre estuvo a disposición de las partes dentro del proceso administrativo adelantado, además este Despacho le recuerda a la impugnante que los IUIT's pueden ser consultados por cualquier sujeto y en cualquier tiempo, a través de la página [www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co), ingresando a la sección: "consulta de comparandos", ítem "Informes impuestos transporte público", dando clic en consulta de informes y digitando la placa del vehículo o la cédula de ciudadanía del conductor.

A seguir, se procedió a adoptar decisión de fondo la cual se materializó en la Resolución al adoptar decisión de fondo la cual se materializó en la Resolución 20797-22 de 22 de agosto de 2022, frente a la cual procedían los recursos de ley (reposición y apelación) por ser éste un acto administrativo de carácter definitivo y que fueran presentados por el Representante Legal de la empresa sancionada.

El recurso horizontal fue atendido por el operador de instancia dentro del Acto Administrativo N° 30860-23 de 22 de junio de 2023, concediendo el recurso de alzada ante esta Instancia.

Sobre el uso de los recursos en el procedimiento especial el artículo 51 de la Ley 336 de 1996, nos remite por compatibilidad y analogía al artículo 76 del C.P.A. y de lo C.A., el cual prevé:

*"Oportunidad y presentación. Los recursos de reposición y apelación deberán interponerse por escrito en la diligencia de notificación personal, o dentro de los diez (10) días siguientes a ella, o a la notificación por aviso, o al vencimiento del término de publicación, según el caso. Los recursos contra los actos presuntos podrán interponerse en cualquier tiempo, salvo en el evento en que se haya acudido ante el juez.*

*Los recursos se presentarán ante el funcionario que dictó la decisión, salvo lo dispuesto para el de queja, y si quien fuere competente no quisiere recibirlos podrán presentarse ante el procurador regional o ante el personero municipal, para que ordene recibidos y tramitarlos, e imponga las sanciones correspondientes, si e ello hubiere lugar.*

*El recurso de apelación podrá interponerse directamente, o como subsidario del de reposición y cuando proceda será obligatorio para acceder a la jurisdicción.*

*Los recursos de reposición y de queja no serán obligatorios.*

Destáquese que cada una de las actuaciones surtidas en sede administrativa fue notificada a la parte, para que ejerciera los diferentes medios de impugnación habidos para el caso. Conforme a lo expuesto no queda duda alguna del cumplimiento y acatamiento por lo normado en la Constitución y la Ley, respecto de las actuaciones adelantadas en primera instancia garantizando los derechos del debido proceso, el de defensa y el de contradicción de la empresa investigada enunciados en la sentencia C-089 de 2011 por la Corte Constitucional en los siguientes términos:

*(...) Entre los elementos más importantes del debido proceso, esta Corte ha destacado: (i) la garantía de acceso libre y en igualdad de condiciones a la justicia, con el fin de lograr una pronta resolución judicial y el derecho a la jurisdicción; (ii) la garantía de juez natural; (iii) las garantías inherentes a la legítima defensa; (iv) la determinación y aplicación de límites y plazos razonables; (v) la garantía de imparcialidad; entre otras garantías.*

Así mismo la Corte en dicha providencia estableció que: *...Específicamente en materia administrativa, la jurisprudencia de esta Corte ha establecido que los principios generales que informan el derecho fundamental al debido proceso se aplican igualmente a todas las actuaciones administrativas que desarrolle la administración pública en el cumplimiento de sus funciones y realización de sus objetivos y fines, de manera que se garantice: (i) el acceso a procesos justos y adecuados; (ii) el principio de legalidad y las formas administrativas previamente establecidas; (iii) los principios de contradicción e imparcialidad; y (iv) los derechos fundamentales de los asociados.*

Por lo tanto, adecuado es precisar que la entidad cumplió con las etapas procesales que se deben adelantar dentro del procedimiento administrativo, entendiendo como tal el conjunto de actos independientes, pero concatenados con miras a la obtención de un resultado final que es la decisión administrativa definitiva, por lo que cada acto, proferido

**RESOLUCIÓN No. 2146-02- POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE RECURSO DE APELACIÓN DENTRO DEL EXPEDIENTE N° 3840-2019.**

por la administración, respondió al principio del debido proceso, el cual se encuentra plasmado constitucionalmente y que dentro del proceso que nos ocupa, no sea visto menoscabado.

Así mismo se puede observar que la conducta por la cual se abrió, investigó y falló fue por no contar con los documentos exigidos. Ahora bien, las disposiciones establecidas en el Decreto 1079 de 2015 hacen referencia a la definición de la tarjeta de control como tal y a la obligación de portarla, y no afectan a la tipicidad de la conducta, por lo que no hay quebrantamiento a principio alguno como por ejemplo el de congruencia, como lo pretende hacer ver la defensa. Así mismo este Despacho evidencia que la parte impugnante al ser vinculada en la investigación iniciada por el a-quo, le fueron imputados los cargos ya conocidos dentro de la misma porque uno de sus vehículos estaba prestando el servicio de transporte sin portar la correspondiente tarjeta de control vigente, situación que se encuentra prohibida por el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, norma la cual es concordante también con los artículos 2.2.1.3.8.10. y 2.2.1.3.8.13. del Decreto 1079 de 2015, ya que la primera establece que este documento sustenta la operación de los vehículos para este caso tipo taxi, y la segunda la obligación de portarla, además hay otros artículos como el 2, 3 y 8 de la Resolución 220 de 2017 y sus respectivas modificaciones, así que no se vulnera ni menoscaba derecho alguno a la impugnante por dicha situación.

Por lo que los argumentos esbozados por el recurrente frente a los motivos de inconformidad que presentó frente a una supuesta violación al artículo 29 de la Constitución Política no están llamados a prosperar por parte de este despacho por los motivos anteriormente expuestos.

### 3.5. Del principio de Tipicidad

Al respecto, es viable traer a colación lo dispuesto en el artículo 50 de la Ley 1437 de 2011, por medio del cual el legislador estableció los criterios para la graduación de las sanciones, disponiendo como primer criterio para la graduación de la pena el "Daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelados".

Adujo la empresa que en el presente caso se habían vulnerado los principios de legalidad y tipicidad. Para responder estos reparos debe tenerse en consideración que la presente investigación se inició por la vulneración al artículo 26 de la Ley 336 de 1996; por lo anterior, debe resaltarse también que dentro del literal e) del artículo 46 de la misma norma se estipula lo siguiente:

*"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:*

*(...) e) En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte (...)"*

Por tanto, la sanción impuesta cumplió con los elementos que rigen el principio de tipicidad implícito en el de legalidad como lo son:

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

Elementos que si se presentan toda vez que es, explícita en indicar la conducta por la que fue sancionada la empresa, tal como, también lo señala al respecto, la sentencia C-899/15 de la Corte Constitucional así:

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

*El principio de legalidad exige a que una norma con fuerza material de ley establezca la descripción de las conductas sancionables; así como las clases y cuantías de las sanciones a ser impuestas. En materia sancionatoria, este principio también se materializa en la tipicidad, pero con una aplicación distinta a la que opera en materia penal, por no versar sobre*

**RESOLUCIÓN No. 2146-02<sup>2</sup> POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE RECURSO DE  
APELACIÓN DENTRO DEL EXPEDIENTE N° 3840-2019.**

*conductas que impliquen una incursión tan significativa en el núcleo duro de los derechos fundamentales. Es decir, que sus implicaciones más graves no se extiendan a la restricción de derechos como la libertad."*

Dentro del mismo pronunciamiento la Corte señaló:

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

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

Por lo que, en este orden de ideas, no entiende este Censor el argumento del recurrente, expuesto en la primera parte de este acápite toda vez que está plenamente definida en la ley la conducta endilgada a la sancionada, por tanto, dicho argumento no es prospero para este Despacho.

Así las cosas, también es importante hacer mención que la calificación que de la infracción realizó la Subdirección de Investigaciones al Transporte Público no desconoció principios como el de legalidad de las faltas y sanciones ya que la conducta por la cual se sanciona a la investigada es una norma de rango legal (Ley 336 de 1996) que de igual forma se ajusta a los hechos que se demostraron a través de las pruebas recaudadas en la actuación; por esto, el fallo de primera instancia se encuentra ajustado a derecho y no porque la decisión de fondo no haya favorecido a la investigada no quiere decir que el fallador haya omitido o dejado de realizar algunas de las etapas procesales inmersas dentro de los procesos administrativos o dejado de pronto de valorar alguna de las pruebas contenidas en el expediente que lo ayudaron a llegar al convencimiento que esta debía ser declarada infractora de la norma en cuestión.

### **3.6. De la Falsa Motivación**

Refiere la defensa que hay divergencia entre la realidad fáctica y la jurídica, al atribuirle a la empresa deberes que no tiene a su cargo y que además está en la imposibilidad física y material de poder cumplir, ante tal manifestación, se hace necesario establecer el alcance de la figura de la habilitación en los siguientes términos:

La habilitación, es la autorización expedida por la autoridad competente en cada modo de transporte para la prestación del servicio público de transporte, para lo cual 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.

A su vez, el artículo 2.2.1.3.6.2, Decreto 1079 de 2015 prevé que la vinculación a una empresa de transporte corresponde a su incorporación al parque automotor y se formaliza con el contrato respectivo.

Al analizar las prescripciones legales presentadas, es claro que existe una relación legal entre la empresa y los automotores vinculados a ella, toda vez que, los vehículos vinculados son quienes desarrollan el objeto social por la cual fue creada teniendo la obligación de tener a su cargo el control y manejo de sus actividades, teniendo la responsabilidad de vigilar el comportamiento de estos. De tal suerte que las faltas que están tipificadas en cabeza de la empresa tienen ocurrencia justamente en virtud de la conducta o actividad de quienes la conforman o están a su servicio o del estado o circunstancias en que estos mantengan sus equipos.

Teniendo claro que existe un vínculo legal entre la empresa y los automotores vinculados a ella, no es posible tomarlos aisladamente uno del otro, de tal suerte que, las faltas que están tipificadas en cabeza de la empresa tienen

**RESOLUCIÓN No. 2146-02- POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE RECURSO DE  
APELACIÓN DENTRO DEL EXPEDIENTE N° 3840-2019.**

ocurrencia justamente en virtud de la conducta o actividad de quienes la conforman o están a su servicio, o del estado o circunstancias en que estos mantengan sus equipos; así las cosas, la habilitación autoriza a la empresa para prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor y no al propietario ni al conductor del vehículo.

Sumado a ello, cabe señalar que el otorgamiento de dicho permiso, está condicionado al cumplimiento de las normas que al respecto se encuentren vigentes, por lo que es la empresa quien tiene única y exclusivamente la responsabilidad «in vigilando», pues la responsabilidad del ente asociativo abarca el de sus asociados y este a su vez debe proveer los mecanismos para poder corregir y por estos enmienda su falta y si fuere el caso resarza el perjuicio causado; no sería absurdo pensar que los conductores y el parque automotor de las empresas de transporte público no son vigilados por la empresa y tienen éstos entonces la potestad de deambular sin ningún tipo de control.

En consonancia con lo anterior, la Sección Primera del Consejo de Estado, en providencia del 21 de septiembre de 2001 consejero ponente MANUEL SANTIAGO URETA AYOLA expresó que quienes operan vehículos prestando servicio de transporte lo hacen en nombre y por cuenta de la empresa<sup>1</sup>; la misma corporación en Sentencia del 18 de octubre de 2007, consejero ponente MARCO ANTONIO VELILLA MORENO estudió que la vinculación del vehículo es la que permite la prestación del servicio en él y la labor de vigilancia y control sobre el mismo, por parte de la empresa, no puede ser pasivo sino que debe consistir en conductas tendientes a cumplir con las obligaciones así su relación no es puramente nominal, sino que la empresa desarrolla su objeto social a través de los vehículos afiliados, su responsabilidad es in vigilando<sup>2</sup>.

Así las cosas y teniendo en cuenta que el vehículo encartado se encontraba prestando el servicio de transporte público individual, es menester anotar el contenido del artículo 2.2.1.3.2. del Decreto 1079 de 2015, que estipula: «Servicio público de transporte terrestre automotor individual de Pasajeros en los niveles básico y de lujo. El Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en los niveles básico y de lujo, es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino. El recorrido será establecido libremente por las partes contratantes. (Artículo 6º del Decreto. 172 de 2001)».

Ante lo anterior, la responsabilidad derivada de la culpa «in vigilando» no pertenece a la responsabilidad objetiva<sup>3</sup>, pues, esta modalidad pertenece a la responsabilidad subjetiva, considerando que, la conducta reprocha a la empresa consiste en la ausencia de vigilancia y control de sus agentes (conductores) como quiera que, la responsabilidad de la prestación del servicio de transporte se hace bajo su responsabilidad de acuerdo a la habilitación brindada y la vinculación del vehículo a la empresa. Se insiste en que la empresa debe poseer los mecanismos que permitan hacer un control efectivo respecto de sus asociados o vinculados para no incurrir en la prestación de un servicio no autorizado o contrariando las condiciones del servicio autorizado, en este caso, individual, porque la connotación de empresa así lo exige, de lo contrario, sería un ente diferente, por tanto, sus motivos de inconformidad serán despachados desfavorablemente.

<sup>1</sup> «[...] la relación entre la empresa y los automotores vinculados a ella no es meramente nominal, sino material o real, en la medida de que (sic) los vehículos son el medio a través del cual ella desarrolla su objeto social [...] Lo anterior significa también que quienes operan los vehículos mediante los cuales se presta el servicio, trátese de conductores asalariados o de propietarios de tales equipos, lo hacen en nombre de la empresa, actúan en representación de ella y, por consiguiente, tienen una responsabilidad in vigilando respecto del comportamiento de ellos en el desarrollo de su actividad.» (Véase la fuente de texto).

<sup>2</sup> «Como quiera que la vinculación de los vehículos tipo taxi a una empresa, es la que permite la prestación del servicio y por tal vinculación o afiliación dichos vehículos deben hacer un pago mensual a la empresa, ello pone de manifiesto que el ejercicio de la potestad vigilando y control sobre los mismos no puede ser pasivo sino que debe traducirse en conductas desplegadas por la empresa tendientes a que establezca que la obligación es real, así como la del porte de los distintivos efectivamente se está cumpliendo y, en caso contrario, reportar a la autoridad de tránsito o desarticular al vehículo incumplido, etc. De ahí que esta Corporación en sentencia de 21 de septiembre de 2001 (Expediente 6792, Consejero ponente doctor Manuel S. Ureta Ayola), en torno a las obligaciones de las empresas de transporte y su relación con los propietarios y conductores de los vehículos a ellas afiliados, haya precisado, y ahora se reitera, que «... los propietarios como los conductores, son para efectos del transporte, agentes de la empresa». «... La relación entre la empresa y los automotores vinculados a ella no es meramente nominal, sino material o real, en la medida de que los vehículos son el medio a través del cual ella desarrolla su objeto social [...] y [...] quienes operan los equipos mediante los cuales se presta el servicio, trátese de conductores, o de propietarios de tales equipos, lo hacen en nombre de la empresa, actúan en representación de ella y, por consiguiente, tienen una responsabilidad in vigilando respecto del comportamiento de ellos en el desarrollo de su actividad. De ahí que, destaque la Sala que la actividad in vigilando no es exclusiva del dueño del y tiene cabida siempre que se trate del ejercicio de la facultad de VIGILANCIA, que, como en este caso, se le atribuyó a la empresa de transporte.»

<sup>3</sup> La culpa in vigilando es aquella que se aplica a quien debiendo vigilar no lo hace o no lo hace, y por ello, cuando algo ocurre con quien debe vigilar, incurre el vigilante en responsabilidad. No trata una relación de tipo jerárquico, sino que se regula una norma que demande la conducta de vigilancia. La figura aparece en una antigua norma del Código Civil.

RESOLUCIÓN No. 2146-02 POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE RECURSO DE APELACIÓN DENTRO DEL EXPEDIENTE N° 3840-2019.

Bajo el escenario desplegado, no hay lugar a desligar la responsabilidad de la empresa bajo el argumento que la prestación del servicio no fue autorizado, permitido o determinado por la empresa de transporte, pues dicha situación revela la ausencia de control de los rodantes en que se presta el servicio desconociendo inmediatamente las normas de transporte.

En reiterada jurisprudencia, el Consejo de Estado ha reconocido que el papel de las empresas de transporte no corresponde, simple y llanamente, a tramitar las gestiones administrativas para que sus afiliados presten el servicio de transporte de pasajeros, sino que son verdaderos responsables de la actividad transportadora considerando el alto interés que inmerso en el sector transporte, así, de la habilitación surgen una serie de deberes que debe cumplir la empresa y que su omisión conllevarían a una sanción.<sup>4</sup> Así las cosas y teniendo en cuenta que el automotor de placas VFC893, se encontraba prestando el servicio de transporte público a nombre de la empresa de transporte público RADIO TAXI AEROPUERTO S.A., deberá responder por la infracción a la norma de transporte público acaecida el día objeto de controversia.

Lo anterior, en el entendido que se deben tomar los controles necesarios para la adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad, pues, la prestación del servicio en esas condiciones (servicio no autorizado) transgrede las normas y los principios del servicio de transporte terrestre de pasajeros, incidiendo y perturbando en alto grado el normal desarrollo de la operación del servicio público en la ciudad con efectos negativos para el sistema y organización vial; adicionalmente la prestación del servicio en esas condiciones genera desconfianza e inseguridad de los ciudadanos, aspectos que fueron estudiados en el momento de graduar la sanción por el operador jurídico, bajo ese norte, no existiría ninguna violación al debido proceso, comoquiera que la sanción estuvo ajustada a derecho razonable y proporcionada, respetando la gradualidad establecida en el artículo en cita y de acuerdo a los bienes jurídicos tutelados por el Estado.

### 3.7. INCUMPLIMIENTO DE LAS EXIGENCIAS DEL ARTÍCULO 49 DE LA LEY 1437 DE 2011

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 profiere 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 o 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 de Fallo del 22 de agosto de 2022 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, aparezcan en la llamada parte motiva o considerativa del mismo....por ello se supone que todo acto tiene líneas motivos o causas, que cuando hacen expresas 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:

<sup>4</sup> Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, C.P. ROBERTO AUGUSTO SERRATO YALDES, Rad 2500-23-24-000-2005-00080-01, 14 de julio de 2016.

RESOLUCIÓN No. 2146-02 POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE RECURSO DE  
APELACIÓN DENTRO DEL EXPEDIENTE N° 3840-2019.

### 3.8. Dosificación de la sanción.

Respecto de la sanción impuesta, y una vez se tuvo conocimiento de la imposición del Informe Único de Infracción, era deber de la entonces **Subdirección de Investigaciones de Transporte Público** dar inicio al investigativo a efectos de establecer la responsabilidad o no de la empresa en la comisión de la infracción señalada en el mentado documento e imponer una vez cursadas cada una de las etapas propias del proceso la sanción pertinente si a ello hubiere lugar, contando para ello con la facultad discrecional para graduar la sanción.

Acorde con lo enunciado en precedencia, este Despacho considera que el ejercicio de la actividad de transporte indudablemente debe ceñirse de manera estricta a la normalidad que la regula, situación que se encuentre verificada en el proceso en comento; ahora bien, es dable advertir que la inobservancia de las mismas implica una trasgresión al interés ciudadano, lo cual indefectiblemente implica la imposición de una sanción razonada y razonable<sup>3</sup> para lo cual se analizará la conducta objeto de reproche con sus respectivos atenuantes y agravantes que permitan determinar el quantum de la sanción.

Téngase en cuenta que la imposición de la sanción pecuniaria prevista en el artículo 46 de la Ley 336 de 1996 para la conducta acá endiligada, obedece a la aplicación de la norma y no al capricho del operador jurídico de instancia, quien en estricto cumplimiento de sus deberes atiende lo allí dispuesto.

Es por ello, que se debe hacer relación al derecho administrativo sancionador, entendido esta como: *“un poder de sanción ejercido por las autoridades administrativas que opera ante el incumplimiento de los distintos mandatos que las normas jurídicas imponen a los administrados y aún a las mismas autoridades públicas.”* (Sentencia C-030-12).

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. Se trata, en esencia, de un poder de sanción ejercido por las autoridades administrativas que opera ante el incumplimiento de los distintos mandatos que las normas jurídicas imponen a los administrados y aún a las mismas autoridades públicas.

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<sup>4</sup>.

En consecuencia, la potestad sancionadora de la Administración permite asegurar la realización de los fines del Estado, al otorgarle a las autoridades administrativas la facultad de imponer una sanción o castigo ante el incumplimiento de las normas jurídicas que exigen un determinado comportamiento a los particulares o a los servidores públicos, a fin de preservar el mantenimiento del orden jurídico como principio fundante de la organización estatal (C.P. arts. 1°, 2°, 4° y 16). (Sent. C-818/05).

Respecto a la sanción impuesta, es viable traer a colación lo dispuesto en el artículo 50 de la Ley 1437 de 2011, por medio del cual el legislador estableció los criterios para la graduación de las sanciones, disponiendo como primer criterio para la graduación de la pena el *“Daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelados”*.

Ahora, si bien en el presente caso no existió daño material, prestar un servicio público en un vehículo que no cumple a cabalidad con las disposiciones para dicha prestación ponen en riesgo bienes jurídicos tutelados, tales como la vida e integridad de las personas, atentando a su vez contra los principios de **seguridad**, **comodidad** y **acceso** que regula la actividad transportadora, razón por la cual la Secretaría Distrital de Movilidad determinó la sanción ajustada a las disposiciones legales, imponiendo una multa de un (1) SMLMV de la época de los hechos materia de investigación (año 2019), multa que realizó el a quo en la resolución 20797-22 del 22 de agosto de 2022, quedando establecida en OCHOCIENTOS VENTIOCHO MIL CIENTO DIECISEIS PESOS M/CTE (\$828.116) para la empresa, y para el señor conductor del vehículo de placas VFC893, una multa de dos (2) SMMLV, equivalentes a UN MILLÓN SEISCIENTOS CINCUENTA Y SEIS MIL DOSCIENTOS TREINTA Y DOS PESOS MIL (\$1.656.232)

<sup>3</sup> El intérprete tiene entonces que buscar el sentido razonable, alejación tanto del contexto global del ordenamiento jurídico-constitucional conforme a una interpretación sistemática-finalista (Sentencia C-011 de 1998).

<sup>4</sup> Sentencia C-03012

RESOLUCIÓN No. **2146-02-** POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE RECURSO DE  
APELACIÓN DENTRO DEL EXPEDIENTE N° 3840-2019.

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 transgresión al interés ciudadano lo cual indefectiblemente implica la imposición de una sanción.

En efecto al haber sido el propio legislador quien fijó las sanciones en el evento de encontrarse responsable de haber infringido una norma de transporte era un deber imperativo del titular de juzgamiento imponer la sanción a lugar una vez probada la conducta endiligada, sanción a la luz del contenido del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 - (literal e) Parágrafo (a) de lo cual se tiene que el Legislador fijó un piso (1 s.m.m.l.v) y un techo (700 s.m.m.l.v.) lo cual refuerza la apreciación acertada del fallador de instancia en el sentido de haberse aplicado una sanción ajustada a derecho razonable y proporcionada, respetando la gradualidad establecida en el artículo en cita y de acuerdo a los bienes jurídicos tutelados por el Estado, en el entendido que se deben tomar los controles necesarios para la adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad, pues, la prestación del servicio en esas condiciones transgrede las normas y los principios del servicio de transporte terrestre de pasajeros, incidiendo y perturbando en alto grado el normal desarrollo de la operación del servicio público en la ciudad con efectos negativos para el sistema y la organización vial; adicionalmente la prestación del servicio en esas condiciones genera desconfianza e inseguridad de los ciudadanos, aspectos que fueron estudiados en el momento de graduar la sanción por el operador jurídico.

De lo anterior, se concluye que intrínsecamente la responsabilidad del conductor y la empresa investigada frente a la operación de los vehículos otorgada por la ley, están las actividades desarrolladas por los conductores y/o propietarios que operan el servicio bajo su nombre, razón por la cual les asiste la obligación de vigilar y controlar el comportamiento de estos, sin que se puede determinar ausencia del principio de la buena fe, como lo quiere hacer ver el apelante.

Los argumentos que esgrime la defensa al respecto, si bien, resalta parte de un pronunciamiento de la Corte Constitucional, no pasan de ser apreciaciones profesionales personales que dejan ver la inconformidad frente a la norma que faculta la imposición de la sanción cuando se quebranta una norma de transporte y de manera genérica hace alusión a la dosificación de la sanción, sin que haga una petición en concreto frente a la sanción impuesta, por lo que a este Despacho no le resta más que confirmar la sanción que determinó la primera instancia, la cual realizó la valoración respectiva para imponer la misma.

### 3.9. De la Responsabilidad del Conductor.

Advierte esta instancia que el a quo mediante la Resolución de Fallo N° 20797-22 de 22 de agosto de 2022, sancionó al conductor señor **CRISTIAN CAMILO ARISTIZABAL**, identificado con la cédula de ciudadanía N° **1.000.000.597** con una multa de **DOS (2) SALARIOS MINIMOS MENSUALES LEGALES VIGENTES (S.M.D.L.V.)** que para el año 2019 (año en que se impuso el informe de Infracción de Transporte) que corresponden a **CUARENTA Y OCHO COMA TREINTA Y TRES UVT (48,33 UVT)**, equivalentes a **UN MILLON SEISCIENTOS CINCUENTA Y SEIS MIL DOSCIENTOS TREINTA Y DOS PESOS M/CTE (\$1.656.232.00)**, al respecto se hace necesario establecer que el automotor de placa **WDE261** se encuentra vinculado a la empresa **RADIO TAXI AEROPUERTO S.A.**, identificada con **NIT. 860.531.135-4**, porta sus distintivos y presta el servicio con su consentimiento, bajo su nombre y responsabilidad, por tal razón, la sociedad de transporte está en la obligación de responder por los hechos de sus vinculados.

En consonancia con lo anterior, la Sección Primera del Consejo de Estado, en providencia del 21 de septiembre de 2001 consejero ponente **MANUEL SANTIAGO URETA AYOLA** expresó que quienes operan vehículos prestando servicio de transporte lo hacen en nombre y por cuenta de la empresa<sup>7</sup>; la misma corporación en Sentencia del 18

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

**RESOLUCIÓN No. 2146-02- POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE RECURSO DE  
APELACIÓN DENTRO DEL EXPEDIENTE N° 3840-2019.**

de octubre de 2007, consejero ponente MARCO ANTONIO VELILLA MORENO estudió que la vinculación del vehículo es la que permite la prestación del servicio en él y la labor de vigilancia y control sobre el mismo, por parte de la empresa, no puede ser pasivo sino que debe consistir en conductas tendientes a cumplir con las obligaciones así su relación no es puramente nominal, sino que la empresa desarrolla su objeto social a través de los vehículos afiliados, su responsabilidad es *in vigilando*<sup>8</sup>.

Así las cosas y teniendo en cuenta que el vehículo encartado se encontraba prestando el servicio de transporte público individual, es menester anotar el contenido del artículo 2.2.1.3.2. del Decreto 1079 de 2015, que estipula: «Servicio público de transporte terrestre automotor individual de Pasajeros en los niveles básico y de lujo. El Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en los niveles básico y de lujo, es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino. El recorrido será establecido libremente por las partes contratantes. (Artículo 6° del Decreto 172 de 2001)».

De lo anteriormente referido, resulta incomprensible lo plasmado por la defensa, pues no tiene asidero probatorio ninguna de sus exculpaciones, tendientes a restar responsabilidad a su Representada, que al tenor de lo expuesto no puede evadir su responsabilidad.

Ante lo anterior, la responsabilidad derivada de la culpa «in vigilando» no pertenece a la responsabilidad objetiva<sup>9</sup>, pues, esta modalidad pertenece a la responsabilidad subjetiva, considerando que, la conducta reprochada a la empresa consiste en la ausencia de vigilancia y control de sus agentes (conductores) como quiera que, la responsabilidad de la prestación del servicio de transporte se hace bajo su responsabilidad de acuerdo a la habilitación brindada y la vinculación del vehículo a la empresa. Se insiste en que la empresa debe poseer los mecanismos que permitan hacer un control efectivo respecto de sus asociados o vinculados para no incurrir en la prestación de un servicio no autorizado o contrariando las condiciones del servicio autorizado, en este caso, individual, porque la connotación de empresa así lo exige, de lo contrario, sería un ente diferente, por tanto, sus motivos de inconformidad serán despachados desfavorablemente.

Bajo el escenario desplegado, no hay lugar de la responsabilidad de la empresa, y no del conductor en cita, pues dicha situación revela la ausencia de control de los rodantes en que se presta el servicio desconociendo inmediatamente las normas de transporte.

En reiterada jurisprudencia, el Consejo de Estado ha reconocido que el papel de las empresas de transporte no corresponde, simple y llanamente, a tramitar las gestiones administrativas para que sus afiliados presten el servicio de transporte de pasajeros, sino que son verdaderos responsables de la actividad transportadora considerando el alto interés que inmerso en el sector transporte, así, de la habilitación surgen una serie de deberes que debe cumplir la empresa y que su omisión conllevarían a una sanción.<sup>10</sup> Así las cosas y teniendo en cuenta que el automotor de placas VFC893 se encontraba prestando el servicio de transporte público a nombre de la empresa de transporte público RADIO TAXI AEROPUERTO S.A. identificada con NIT. 860.531.135-4, deberá responder por la infracción a la norma de transporte público acaecida el día objeto de controversia.

De lo anterior, se concluye que intrínsecamente a la responsabilidad de la empresa frente a la operación de los vehículos otorgada por la ley, están las actividades desarrolladas por los conductores y/o propietarios que operan el

8 «Como quiera que la vinculación de los vehículos tipo taxi a una empresa, es la que permite la prestación del servicio y por la vinculación o afiliación dichos vehículos deben hacer un pago mensual a la empresa, ello pone de manifiesto que el ejercicio de la permanente vigilancia y control sobre los mismos no puede ser pasivo sino que debe traducirse en conductas desplegadas por la empresa tendientes a que establezca que la obligación en mención, así como la del pago de los derivados efectivamente se está cumpliendo y, en caso contrario, reportar a la autoridad de tránsito o desahijar al vehículo no cumplido, etc. De ahí que esta Corporación es sentencia de 21 de septiembre de 2001 (Expediente 5792, Consejero ponente doctor Manuel S. Uruela Ayala), en torno a las obligaciones de las empresas de transporte y su relación con los propietarios y conductores de los vehículos a ellas afiliados, haya precisado, y ahora se reitera, que "... los propietarios como los conductores, son para efectos del transporte, agentes de la empresa". "...La relación entre la empresa y los subcontratos vinculados a ella no es meramente nominal, sino material o real, en la medida en que los vehículos son el medio a través del cual ella desarrolla su objeto social..." y "...quienes operan los equipos mediante los cuales se presta el servicio, trátese de conductores... o de propietarios de tales equipos, lo hacen en nombre de la empresa, actúan en representación de ella y, por consiguiente, tienen una responsabilidad in vigilando respecto del comportamiento de ellos en el desarrollo de su actividad. De otra parte, desahija el Sala que la actividad in vigilando no es exclusiva del derecho civil y tiene estado siempre que se trata del ejercicio de la facultad de VIGILANCIA, que, como en este caso, se le atribuye a la empresa de transporte.»

9 La culpa in vigilando es aquella que se aplica a quien debiendo vigilar cuidadosamente a alguien que se encuentra en relación de subordinación, no lo hace, y por ello, cuando algo ocurre con quien debió vigilar, incurre el vigilante en responsabilidad. No basta una relación de tipo jerárquico, sino que se requiere una norma que determine la conducta de vigilancia. La figura aparece en una antigua norma del Código Civil.

10 Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, C.P. ROBERTO AUGUSTO SERRATO VALDES, Rad 2500-20-24-000-0025-0560-01, 14 de julio de 2018.



RESOLUCIÓN No. **2146-02** POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE RECURSO DE APELACIÓN DENTRO DEL EXPEDIENTE N° 3840-2019.

servicio bajo su nombre, razón por la cual les asiste la obligación de vigilar y controlar el comportamiento de estos, sin que se puede determinar ausencia del principio de la buena fe, como lo quiere hacer ver la apelante.

Así las cosas, este Despacho luego de analizar detenidamente las piezas procesales del plenario junto con los motivos de inconformidad esgrimidos, encuentra procedente **REVOCAR PARCIALMENTE** la decisión adoptada por la Subdirección de Investigaciones de Transporte Público mediante la Resolución N° 20797-22 de 22 de agosto de 2022, ya que en primer lugar ha de **EXONERAR** al conductor señor **CRISTIAN CAMILO ARISTIZABAL**, identificado con la cédula de ciudadanía N° **1.000.000.597** de la sanción impuesta, por no ser procedente, ya que nadie podrá ser juzgado sino conforme a las leyes preexistentes al acto que se imputa, de conformidad con 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, en segundo lugar dejará incólume la sanción impuesta a la empresa **RADIO TAXI AEROPUERTO S.A.**, identificada con **NIT. 860.531.135-4**.

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

**RESUELVE:**

**ARTÍCULO PRIMERO:** Revocar los artículos **TERCERO** y **CUARTO** de la Resolución de Fallo N° 20797-22 de 22 de agosto de 2022, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva del presente acto administrativo.

**ARTÍCULO SEGUNDO:** **CONFIRMAR** en sus demás apartes la Resolución N° 20797-22 de 22 de agosto de 2022, mediante la cual la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público de la Secretaría Distrital de Movilidad declaró **INFRACTORA** de las normas de transporte público a la empresa **RADIO TAXI AEROPUERTO S.A.**, identificada con **NIT. 860.531.135-4**, por incumplir lo dispuesto en el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, y le impuso una multa correspondiente a **UN (1) SALARIO MÍNIMO MENSUAL LEGAL VIGENTE (S.M.D.L.V.)** que corresponde a **VEINTICUATRO COMA DIECISES UVT (24,16 UVT)**, que para el año 2019 (año en que se impuso el Informe de Infracción de Transporte), asciende a **OCHOCIENTOS VEINTIOCHO MIL CIENTO DIECISES PESOS MICTE (\$828.116.00)**, valor que se constituye a favor de la Secretaría Distrital de Movilidad, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de este provido.

**ARTÍCULO TERCERO:** **NOTIFICAR** al Representante Legal y/o quien haga sus veces de la empresa **RADIO TAXI AEROPUERTO S.A.**, identificada con **NIT. 860.531.135-4**, y al señor **CRISTIAN CAMILO ARISTIZABAL**, identificado con la cédula de ciudadanía N° **1.000.000.597**, el presente acto administrativo, 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.

Dado en Bogotá D.C., a los **22 AGO 2023**

**NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE**



**ANA MARÍA CORREDOR YUNIS**

Directora de Investigaciones Administrativas al Tránsito y Transporte  
Secretaría Distrital de Movilidad

Proyecto: Alcance González C

Revisó: Alicia Arango Buitrago





SECRETARÍA DE MOVILIDAD



DIAT  
202342009736781

Información Pública  
Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., agosto 22 de 2023

Señor(a)

Cristian Camilo Aristizabal Garcia  
Kr 5 A No. 48 G - 97 Sur  
CP: 110321

Bogota - D.C.

**REF: CITACIÓN A NOTIFICACIÓN PERSONAL RESOLUCIÓN N° 2146-02 DEL 22 DE AGOSTO DE 2023 DENTRO DEL EXPEDIENTE 3840 DE 2019.**

Respetado Señor(a):

Sírvase comparecer a este despacho, ubicado en la Calle 13 N° 37-35 segundo piso, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes contados a partir de la fecha de recibo de la presente citación, para notificarse personalmente de la Resolución citada con el número de la referencia; dentro del horario de 7:00 a.m. a 4:30 p.m. de lunes a viernes.

En virtud a las disposiciones legales, si así lo prefiere, podríamos notificarlo a su correo electrónico, para lo cual nos puede autorizar diligenciando dentro de los 5 días siguientes al recibo de esta comunicación, el formulario adjunto, enviándolo firmado y escaneado al siguiente al correo electrónico: [notificaciones2instanciadiat@movilidadbogota.gov.co](mailto:notificaciones2instanciadiat@movilidadbogota.gov.co)

De no presentarse dentro del término señalado, se procederá a la Notificación por aviso de conformidad a lo dispuesto en el artículo 69 de la Ley 1437 de 2011.

Cordialmente,

**Jenny Maritza Velosa Camargo**

Dirección de Investigaciones Administrativas al Tránsito y Transporte

Firma mecánica generada en 22-08-2023 10:40 PM

Anexos: FORMATO DE AUTORIZACION

Elaboró: Johan Sebastian Pardo Baez-Dirección De Investigaciones Administrativas Al Tránsito Y Transporte

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020  
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24JLJ3JvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"*

PA01-PR15-MD01 V3.0  
Secretaría Distrital de Movilidad  
Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.





