

Bogotá D.C, 1 de febrero de 2019

NOTIFICACIÓN POR AVISO N°. 9542 RESOLUCIÓN FALLO No. 5658-19

Señor (a)
REPRESENTANTE LEGAL
TRANSPORTE NUEVO HORIZONTE S.A
NIT. 8600559421
CALLE 22 A SUR No. 9 A - 15
La Ciudad

RESOLUCIÓN No.	5658-19
EXPEDIENTE:	306-16
FECHA DE EXPEDICIÓN:	1/23/2019

Teniendo en cuenta que, ante el desconocimiento de la información del domicilio o residencia del investigado no fue posible notificar la **RESOLUCIÓN FALLO N° 5658-19 DE 1/23/2019** del expediente No. **306-16** expedida por la Subdirección de Investigaciones de Transporte Público, en los términos de los Artículos 67 y 68 de la Ley 1437 de 2011 Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, el despacho procede a realizar la **notificación por aviso** por medio de la presente publicación por un término de cinco (5) días hábiles contados a partir de **1 de febrero de 2019** en la página web www.movilidadbogota.gov.co /subdirección de investigaciones de transporte público (link) y en la Oficina de Copia de Audiencias ubicada en la Carrera 28A N° 17A-20 PALO QUEMAO, Piso 1°, de conformidad con lo establecido en el Artículo 69 de la citada Ley.

Contra la **RESOLUCIÓN FALLO N° 5658-19 DE 1/23/2019** del expediente No. **306-16**, **NO PROCEDE RECURSO ALGUNO**, según lo establecido en el artículo 50 de la Ley 336 de 1996 en concordancia con el artículo 2.2.1.8.2.5 del Decreto 1079 de 2015.

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

Se adjunta a este aviso en ocho (8) folios copia íntegra la RESOLUCIÓN FALLO N° 5658-19 DE 1/23/2019 del expediente No. 306-16

CERTIFICO QUE EL PRESENTE AVISO SE FIJA HOY **1 DE FEBRERO DE 2019** A LAS 7:00 A.M. POR EL TÉRMINO DE CINCO DÍAS HÁBILES.

FIRMA RESPONSABLE FIJACIÓN:



INGRID CAROLINA PEÑA RODRÍGUEZ

CERTIFICO QUE EL PRESENTE AVISO SE DESFIJA HOY **7 DE FEBRERO DE 2019** A LAS 4:30 P.M

FIRMA RESPONSABLE DESFIJACIÓN:

INGRID CAROLINA PEÑA RODRÍGUEZ



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Expediente N°. 306-16

RESOLUCIÓN No. ~~5050-16~~ **5658-19**,

**POR LA CUAL SE FALLA LA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA ADELANTADA EN
CONTRA DE LA EMPRESA TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A IDENTIFICADA
CON NIT 860.055.942-1**

LA SUBDIRECCIÓN DE INVESTIGACIONES DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD, en ejercicio de las facultades legales y en especial, las que le confieren las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, el Decreto 1079 de 26 de mayo de 2015 "Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte", y el literal a) del artículo 18 Decreto Distrital 567 de 2006, procede a fallar la presente investigación con fundamento en los siguientes:

1. ANTECEDENTES

Mediante Resolución No.455-16 del 27 de mayo de 2016, la Subdirección de Investigaciones de Transporte Público de la Secretaría Distrital de Movilidad, ordenó iniciar investigación preliminar a la empresa **TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A**, identificada con **NIT 860.055.942-1**, por incurrir presuntamente en la conducta descrita en el artículo 23 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con el artículo 2.2.1.8.3.2. del Decreto 1079 de 2015 y el artículo 1 de la Resolución 10800 de 2003 consistente en prestar un servicio no autorizado según el Informe de Infracciones de Transporte No.15326661 del 24 de febrero de 2016 con el código 590, respecto al vehículo de placa SHK 499, conducido por el señor **ALEXANDER BETANCURT MORENO** por presuntamente prestar un servicio por una ruta desmontada. (Folio 7 y 8)

Acto administrativo notificado, el día 6 de julio de 2016 al representante legal de la empresa **TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A**, mediante aviso No.5381 calendado el día 5 de julio de 2016. (Folio.12)

La empresa investigada mediante escrito con radicado SDM: 85388 del 12 de julio de 2016, presentó descargos y solicitud probatoria. (Folio13 al 18)

La Subdirección de Investigaciones de Transporte Público de la Secretaría Distrital de Movilidad, mediante la Auto **No.1575-18** del 31 de mayo de 2018, resolvió sobre pruebas y corrió traslado a la empresa investigada para que presentara escrito de alegatos respectivos. (Folios 20 y 21)

El Auto No.1575-18 fue comunicado a la empresa **TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A**, el día 14 de junio de 2018, mediante oficio SDM SITP- 120980 calendado el día 13 de junio de 2018. (Folio. 22)

La empresa investigada no presento escrito de alegatos.

La Subdirección de Investigaciones de Transporte Público de la Secretaría Distrital de Movilidad, mediante la Auto **No.15627-18** del 28 de diciembre de 2018, decreta e incorpora una prueba de oficio y corrió traslado a la empresa investigada para que presentara escrito de alegatos respecto a la misma. (Folio 24)

El Auto No.15627-18 fue comunicado a la empresa **TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A**, el día 8 de enero de 2019, mediante Aviso No.9301, calendado el día 8 de enero de

AC 13 No. 37 – 35

Tel: 3649400

www.movilidadbogota.gov.co

info: Línea 195

BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS

“Artículo 2.2.1.1.3. Servicio público de transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros. Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta

“Artículo 2.2.1.1.2. Ambito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente Capítulo se aplicarán integralmente a la modalidad de transporte público colectivo terrestre automotor de radio de acción Metropolitana, Distrital y Municipal de acuerdo con los lineamientos establecidos en las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996.”

“Artículo 2.2.1.1.2.2. Control y vigilancia. La inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio estará a cargo de los alcaldes metropolitanos, distritales y/o municipales según el caso, o de las autoridades a las que se les haya encomendado la función.”

Por su parte, el Decreto 1079 de 2015, por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte y compila toda la normatividad reglamentaria en materia de tránsito y transporte en especial el Decreto 170 de 2001 y el Decreto 3366 de 2003, establece:

“Artículo 23. Las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte sólo podrán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio, previamente matriculados o registrados para dicho servicio, vinculadas o con relación de coordinación y que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos de acuerdo con la infraestructura de cada Modo de transporte.”

Por su parte el artículo 23 de la Ley 336 de 1996 señala:

“Conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes basadas en los Reglamentos del Gobierno Nacional.”

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

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

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

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

“Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional.”

El artículo 365 de la Constitución Política dispone:

2. FUNDAMENTOS LEGALES

La empresa investigada, guardo silencio.

2019, publicado en la página web www.movilidadbogota.gov.co (Folio. 28)



modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para recorrer total o parcialmente una o más rutas legalmente autorizadas.”

“Artículo 2.2.1.8.2. Infracción de transporte terrestre automotor. Es toda acción u omisión que vulnere la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor en los términos definidos en la ley o en los reglamentos de cada modalidad de servicio.”

“Artículo 2.2.1.8.3.2. Servicio no autorizado. Entiéndase por servicio no autorizado, el que se realiza a través de un vehículo automotor de servicio público, sin el permiso o autorización correspondiente para la prestación del mismo; o cuando este se preste contrariando las condiciones inicialmente otorgadas.

“Artículo 2.2.1.8.3.3. Informe de infracciones de transporte. 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.

Igualmente, el artículo 1 de la Resolución 10800 de 2003 establece:

“ARTÍCULO 1.- CODIFICACIÓN.- La codificación de las infracciones a las normas de transporte público terrestre automotor será la siguiente:

(...)

590 Cuando se compruebe que el equipo está prestando un servicio no autorizado, entendiéndose como aquel servicio que se presta a través de un vehículo automotor de servicio público sin el permiso o autorización correspondiente para la prestación del mismo; o cuando este se preste contrariando las condiciones inicialmente otorgadas. En este caso el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco (5) días, por segunda vez 20 días, y por tercera vez, 40 días, y si existiere reincidencia, adicionalmente se sancionará con multa de cinco (5) salarios mínimos mensuales legales vigentes.

(...)”

3. DE LAS PRUEBAS

Teniendo en cuenta el procedimiento establecido en la Ley 366 de 1996, en el Decreto 1079 de 2015, y demás normas concordantes a saber Ley 1437 de 2011, se tendrá en cuenta los elementos probatorios que fueron decretados y aportados en la presente investigación administrativa.

Así las cosas, el asunto debe ser decidido con fundamento en la apreciación de las pruebas, que realiza el operador jurídico de instancia, con fundamento claro está en las reglas de la sana crítica conforme lo exige el artículo 49 de la Ley 1437 de 2011 C.P.A.C.A., para garantizar el debido proceso, teniendo en cuenta que las pruebas existentes en el plenario son suficientes para tomar decisión de fondo, las que corresponden a las siguientes:

3.1. Informe de Infracción de Transporte No.15326661 del 24 de febrero de 2016 impuesto al vehículo de placa SHK 499, afiliado a la empresa TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A., conducido por el señor ALEXANDER BETANCURT MORENO. (Folio 1)

3.2. Consulta en el Registro Distrital Automotor “GERENCIAL”, respecto del vehículo de placa SHK 499. (Folios 2 al 3)

Arguye en los puntos 4 y 5 como motivo de inconformidad que "...TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A. no puede ser responsable de la infracción de transporte que se contesta, por cuanto en ningún momento autorizó, permitió o determinó al conductor del vehículo de placa **SHK499**, para que en la fecha de elaboración del informe que origina este diligenciamiento, estuviera prestando un servicio público de transporte no autorizado y ajeno por entero al aprobado en la habilitación confecta a mi representada." y que "...no permito, tolero, cohonesto o propicio la prestación de un servicio no autorizado por parte de su

Igualmente realiza un planteamiento referido a la ley 336 de 1996 artículo 46, literal e) el cual será desarrollado en conjunto con los demás argumentos de descargo dentro del presente proveído.

El argumento esgrimido por el representante legal de la empresa investigada en el punto tercero (3) del escrito de descargos se resume en "...la inmovilización se impondrá como medida preventiva sin perjuicio de las sanciones que por la comisión de la falta le imponga a la empresa de transporte o al propietario del equipo." (Folios 15 y 16)

Como otro argumento de defensa manifiesta en el punto (2.2) del escrito de descargos, que "la Resolución No. 10800 de diciembre 12 de 2003... tampoco consagra un código particular de infracción que describa la conducta presuntamente observada y registrada en el informe de infracción génesis de este proceso que pueda atribuirse a la empresa de transporte propiamente dicha." (Folios 14 y 15)

El representante de la empresa manifiesta en el punto (2.1) que "...NO EXISTE UN TIPO CONTRAVENCIONAL QUE ESTABLEZCA Y SANCIONE EL CAMBIO DE SERVICIO CON UNA MULTA ESPECIFICA A SER IMPUESTA A LA EMPRESA DE TRANSPORTE..." (Folio 14)

Igualmente indica en los puntos (2) y (2.3) del escrito de descargos, que: "...hay una clara ausencia de norma, previa y específica al hecho endiligado, que establezca expresamente la conducta endiligada a la empresa y su correspondiente sanción..." y "...la conducta por la cual se le inicia investigación a mi representada no es típica ya que no está definida de manera clara, expresa e inequívoca, en forma preexistente y predeterminada al hecho que la configure, por la normas de transporte aplicables para sancionar a las empresas transportadoras." (Folio 14 y 15)

En el capítulo denominado "DESCARGOS" del escrito de descargos con radicado SDM:85388 del 12 de julio de 2016, el representante legal manifiesta en el punto 1. que "Ante la imputación realizada a mi representada en el pliego de cargos que se contesta, es necesario, ... establecer si jurídicamente existe la posibilidad de que la sociedad comercial **TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A.** pueda ser considerada sujeto activo de la conducta a la que se hace referencia el informe de infracción que origina la presente investigación y por lo mismo, ser sujeto de la sanción que su despacho pretende imponer con fundamento en la previsión contenida en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, no reglamentado por las disposiciones posteriormente expedidas por el gobierno nacional o local." (Folio 14)

4. ARGUMENTOS DE DEFENSA DE LA INVESTIGADA

3.4. Copia de oficio SDM-DT-137530-2015 de fecha 19 de octubre de 2015, expedido por la Secretaría Distrital de Movilidad, dirigido a la empresa **TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A** en el cual le comunica el retiro de operación de la ruta TPC 145, 743 y C 46. (Folio 23)

3.3. Certificado de Existencia y Representación Legal de la empresa de transporte **TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A.** identificada con NIT 860.055.942-1, consultado en el Registro Único Empresarial y Social (RUES) de la Cámara de Comercio. (Folios 4 a 6)



personal de conductores o propietarios vinculados..." (Folio 17)

Como último esgrime la investigada en escrito de descargos "...de manera respetuosa solicito se nos exonere de responsabilidad en el presente evento y se ordene el archivo de este diligenciamiento" (Folio 17).

La empresa investigada no presentó escrito de alegatos.

5. CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

Siendo competente este Despacho, procede a pronunciarse de fondo respecto de la actuación administrativa adelantada con el procedimiento señalado en la Ley 336 de 1996 en concordancia con las normas contenidas en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, Ley 1437 de 2011, habiendo verificado que en el presente caso se respetaron las formas propias del procedimiento, y dando aplicación a los principios orientadores de las actuaciones administrativas, consagrados en los artículos 29 y 229 de la Constitución Política.

El transporte público goza de especial protección estatal y está sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, y en consideración a que como servicio público está bajo la dirección, regulación y control del Estado, y que su prestación se ha encomendado a empresas de transporte público que legalmente estén habilitadas por la autoridad competente, por lo tanto le corresponde a ésta Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá D. C., el control y vigilancia de las mismas.

Teniendo en cuenta la facultad concedida por las disposiciones legales a la Secretaría Distrital de Movilidad a través de la Subdirección de Investigaciones de Transporte Público, de adelantar las investigaciones administrativas por violación a las normas de transporte público, disponiendo de un procedimiento especial para tal efecto y con fundamento en el informe de infracción de transporte No. 15326661 de fecha 24 de febrero de 2016, se considera necesario acudir a lo ordenado por el artículo 2.2.1.8.3.3 del Decreto 1079 de 2015, que en su tenor literal dispone:

"Artículo 2.2.1.8.3.3. Informe de infracciones de transporte. 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." (Subrayado ajeno al texto)

En plena concordancia con lo señalado, el Ministerio de Transporte mediante la Resolución 10800 del 12 de diciembre de 2003 reglamentó el formato para el Informe de Infracciones de Transporte estableciendo la codificación para facilitar su aplicación y la casilla correspondiente a las observaciones, en las cuales, se especifican los demás elementos que se consideren necesarios para clarificar la infracción cometida.

Procede por tanto esta instancia a analizar en conjunto la actuación administrativa a través de los argumentos propuestos en pro de su defensa por la empresa investigada y de la valoración de las pruebas obrantes en el proceso, de conformidad con el principio de la sana crítica, dentro del marco de la normatividad vigente, así:

Al observar el Informe de Infracciones de Transporte No. 15326661 de fecha 24 de febrero de 2016 y la Resolución No. 455-16 de fecha 27 de mayo de 2016, se establece que se imputa a la empresa de transporte investigada, la presunta inobservancia de las obligaciones descritas en los artículos 23 de la Ley 336 de 1996, e incurrir en lo descrito en el artículo 2.2.1.8.3.2 del Decreto 1079 de 2015 y en el artículo 1 de la Resolución 10800 de 2003, consistente en prestar un servicio por una ruta retirada.

En primer lugar, el artículo 9 de la Ley 105 de 1993, por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones, preceptúa:

Con el objeto de responder el interrogante de la investigada respecto de determinar si la misma puede ser considerada sujeto activo de la conducta que originó el proceso que nos ocupa, se hace necesario señalar que la Subdirección de Investigaciones de Transporte Público dando alcance a lo establece el artículo 2.2.1.8.3.3. del Decreto 1079 de 2015, tuvo como prueba el informe de infracción No. 15326661 del 24 de febrero de 2016, el cual fue impuesto sobre el vehículo de placa SHK 499 (folio 1).

En el capítulo denominado "DESCARGOS", el representante legal manifiesta en el punto 1. que "Ante la imputación realizada a mi representada en el pliego de cargos que se contesta, es necesario, ... establecer si jurídicamente existe la posibilidad de que la sociedad comercial **TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A.** pueda ser considerada sujeto activo de la conducta a la que se hace referencia el informe de infracción que origina la presente investigación y por lo mismo, ser sujeto de la sanción que su despacho pretende imponer con fundamento en la previsión contenida en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, no reglamentado por las disposiciones posteriormente expedidas por el gobierno nacional o local"

Decantado lo anterior, procede el Despacho a pronunciar sobre los motivos puntuales de inconformidad expuestos por la empresa investigada en los escritos de DESCARGOS.

A folio 23 del expediente se observa copia de oficio SDM-DTI-137530-2015 de fecha 19 de octubre de 2015, expedido por la Secretaría Distrital de Movilidad, dirigido a la empresa **TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A** en el cual autoriza de manera temporal el permiso de operar las rutas TPC 145, 743 y C 46, hasta las 24 horas del día 27 de octubre de 2015, con lo cual queda demostrado que para el día 24 de febrero de 2016, fecha de imposición del informe de infracción No. 15326661 al vehículo de placa SHK 499, la ruta 743 se encontraba desmontada.

El Certificado de Existencia y Representación Legal o Inscripción de Documentos de la empresa **TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A**, identificada con NIT 860.055.942-1, realizada en el Registro Único Empresarial y Social de la Cámara de Comercio RUES. (Folios 4 a 6), confirma que la empresa contra la cual se inicia la investigación para el momento de los hechos que originaron el presente proceso, se encontraba vigente, de igual forma, se verifica que la persona que ejerce la defensa de la empresa investigada es el representante legal, así como el objeto social de la misma.

A folios 2 y 3 del expediente se observa copia de la consulta al Sistema de Información "GERENCIAL" respecto del vehículo de placa SHK 499, del cual se extrae las características del vehículo y se precisan aspectos como: La clase buseta, matriculada como servicio público colectivo, de radio de acción urbano, detallando las características técnicas del mismo. Igualmente permite establecer la vigencia de la tarjeta de operación que portaba al momento de la imposición del informe de infracción 1536661, con lo anterior se concluye que para el día 24 de febrero de 2016 fecha de los hechos, el vehículo de placa SHK 499, formaba parte del parque automotor de la empresa investigada.

Así mismo, esta prueba informa que, el día 24 de febrero de 2016 en la Avenida Carrera 68 con Calle 39 sur de la ciudad de Bogotá, el vehículo de placa SHK 499 vinculado a la empresa **TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A.**, fue requerido por el Agente de Tránsito identificado con placa No.091709, quien presenció y diligenció el informe de infracción codificando la conducta presuntamente violatoria a las normas de transporte con el No. 590, clarificando la conducta en la casilla No. 16 correspondiente a las Observaciones, precisando: "Trasita con la tabla 743 Ruta Desmontada de fecha 27-10-2015 (...)", lo cual, permite esclarecer las circunstancias de tiempo, modo y lugar de ocurrencia de los hechos.



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:

(...)

6. Las empresas de servicio público.

(...)” (Subraya y negrilla fuera de texto).

De otra parte, el Decreto 1079 de 2015, define el transporte público colectivo de pasajeros así:

“Artículo 2.2.1.1.3. Servicio público de transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros. Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en ésta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para recorrer total o parcialmente una o más rutas legalmente autorizadas.” (Subrayas y negrillas fuera del texto).

Es precisa la posición de la Corte Constitucional en Sentencia C-1235 de 2005, sobre la responsabilidad de vigilancia que les asiste a las empresas sobre sus agentes al concluir.

“Esta responsabilidad indirecta implica que la responsabilidad de los agentes se proyecta en la persona jurídica, como una presunción, según la cual la culpa de los agentes es la culpa de la persona jurídica quien será la responsable y esto se basa en que es la persona moral quien debe escoger sus agentes y vigilar su proceder. Por ello si algo falla, es atribuible a la persona jurídica que escogió mal su personal o no lo vigiló adecuadamente (...)”

Por lo tanto, es su deber vigilar el proceder de sus agentes para asegurarse de que con este no se presente infracción alguna a la normatividad en materia de transporte, toda vez que cuando tal situación se presenta, nos encontramos frente a lo que la Corte ha denominado responsabilidad indirecta originada por la culpa in vigilando.

Deriva entonces como condición impuesta a las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros, el que éste debe ser prestado bajo su responsabilidad, lo que implica que la empresa es sujeto activo de la conducta desplegada por su conductor y, por ende, sujeto de sanción al comprobarse la infracción, tal como lo establece el artículo 9 de la Ley 105 de 1993.

De allí que, lo que concierne a los motivos de inconformidad elevado por la empresa en los puntos 4 y 5 (Folio 17), en los que señala que “...TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A. no puede ser responsable de la infracción de transporte que se contesta, por cuanto en ningún momento autorizó, permitió o determinó al conductor del vehículo de placa **SHK 499**, para que en la fecha de elaboración del informe que origina este diligenciamiento, estuviera prestando un servicio público de transporte no autorizado y ajeno por entero al aprobado en la habilitación conferida a mi representada.” y que “...no permitió, toleró, cohonestó o propició la prestación de un servicio no autorizado por parte de su personal de conductores o propietarios vinculados, no pueda ser aceptado como eximente pues, como quedó señalado la responsabilidad de la operación del servicio público es de las empresas habilitadas, independientemente de si hayan o no autorizado, permitido o determinado al conductor del vehículo, tal como lo prevé el Código Civil:

“ARTICULO 2347. RESPONSABILIDAD POR EL HECHO PROPIO Y DE LAS

“Artículo 2.2.1.8.2. Infracción de transporte terrestre automotor. Es toda acción u omisión que vulnere la prestación del servicio público de transporte

De otra parte, el Decreto 1079 de 2015 define violación a una norma de transporte como:

reguladoras del transporte, según las disposiciones especiales que rijan cada modo de transporte.”
que determinen las disposiciones legales, **impondrán sanciones por violación a las normas** que establezca en el artículo 9 de la Ley 105 de 1993 que “Las autoridades de transporte público se establecen en el artículo 9 de la Ley 105 de 1993 que “Las autoridades de la plenitud de las formas propias de cada juicio”. A su vez, para el caso de observancia de la plenitud de las formas propias de cada juicio”. A su vez, para el caso de conforme a leyes preexistentes al acto que se le imputa, ante juez o tribunal competente y con clase de actuaciones administrativas, principio en virtud del cual “Nadie podrá ser juzgado sino constitucional en los artículos 29 y 209 que disponen la aplicación del debido proceso a toda El régimen sancionador, como expresión del poder del Estado encuentra fundamento constitucional en los artículos 29 y 209 que disponen la aplicación del debido proceso a toda clase de actuaciones administrativas, principio en virtud del cual “Nadie podrá ser juzgado sino conforme a leyes preexistentes al acto que se le imputa, ante juez o tribunal competente y con observancia de la plenitud de las formas propias de cada juicio”. A su vez, para el caso de transporte público se establece en el artículo 9 de la Ley 105 de 1993 que “Las autoridades que determinen las disposiciones legales, **impondrán sanciones por violación a las normas reguladoras del transporte,** según las disposiciones especiales que rijan cada modo de transporte.”

Y su correspondiente sanción,…”
al hecho endiligado, que establezca que expresamente la conducta enrostrada a la empresa de descargos, corresponde a que: “...hay una clara ausencia de norma, previa y específica Otro de los cuestionamientos realizados por la investigada en el punto 2 (Folio 14) del escrito

cabeza de la empresa.”
infracciones que le han sido atribuidas y las obligaciones subyacentes en ellas están en vigilando respecto del comportamiento de ellos en el desarrollo de su actividad vi). las empresa y actúan en representación de ella v). por consiguiente, tienen la responsabilidad in tratase de conductores asalariados o propietarios de tales equipos, lo hacen en nombre de la control de estos iv). que quienes operan los equipos mediante los cuales se presta el servicio, operación de los automotores es la actividad de la empresa iii). de allí que tenga a su cargo el medio a través del cual ella [la empresa] desarrolla su objeto social, ii). la actividad u que bien vale reiterar nuevamente en algunos de sus apartes, así: “i). los vehículos son el ejercer, como bien lo advierte el Consejo de Estado en la jurisprudencia citada líneas arriba, actividad de la cual se beneficia, sino de su deber de vigilar a quienes en su nombre la aceptación del Despacho, teniendo en cuenta que dicha responsabilidad emana no solo de la la desliguen de la responsabilidad por los hechos objeto de investigación no puedan ser de Razones todas estas para que los argumentos de la investigada con los cuales pretende que

“Artículo 36.- Los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte serán contratados directamente por la empresa operadora de transporte, quien para todos los efectos será solidariamente responsable junto con el propietario del equipo. (...).” (negritas y subrayas fuera del texto)

en el artículo 36 de la Ley 336 de 1996, que reza:
Situación en la que se encuentran las empresas de transporte público respecto de sus conductores, quienes deben ser contratados directamente por ellas, acorde con lo establecido

hecho.”
Pero cesará la responsabilidad de tales personas, si con la autoridad y el cuidado que su respectiva calidad les confiere y prescribe, no hubieren podido impedir el

dependientes, en el mismo caso.
Así, los directores de colegios y escuelas responden del hecho de los discípulos mientras están bajo su cuidado, y los artesanos y empresarios del hecho de sus aprendices,

(...)
estuvieren a su cuidado.
acciones para el efecto de indemnizar el daño sino del hecho de aquellos que **PERSONAS A CARGO.** Toda persona es responsable, no sólo de sus propias

terrestre automotor en los términos definidos en la ley o en los reglamentos de cada modalidad de servicio.”

Igualmente, el precitado decreto 1079 de 2015 define la conducta servicio no autorizado, así:

“Artículo 2.2.1.8.3.2. Servicio no autorizado. *Entiéndase por servicio no autorizado, el que se realiza a través de un vehículo automotor de servicio público, sin el permiso o autorización correspondiente para la prestación del mismo; o cuando este se preste contrariando las condiciones inicialmente otorgadas.”*

Se desprende del marco normativo transcrito que, cuando un vehículo automotor de servicio público realiza un servicio público por una ruta desmontada, incurre en infracción a las normas de transporte y que las autoridades impondrán sanciones por violación a las normas reguladoras del transporte.

Entonces, contrario a lo afirmado por la investigada, la conducta de **servicio no autorizado** endilgada a la empresa a través de la Resolución No. 455-16 del 27 de mayo de 2016, por la cual se inició la investigación administrativa que nos ocupa, se encuentra tipificada de manera previa en el artículo 2.2.1.8.3.2 del Decreto 1079 de 2015, de forma expresa e inequívoca.

El derecho administrativo sancionador, también hace exigible el principio de tipicidad para la sanción, por lo que ésta debe igualmente estar establecida de manera previa.

Conforme a lo anterior, la Ley 336 de 1996 establece en el artículo 46:

“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.

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

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

Al tenor de lo dispuesto en el artículo 46, se establece la MULTA como sanción para las conductas previstas en dicho artículo, entre las que se encuentra específicamente la de servicio no autorizado en el literal e) del citado artículo.

Ahora bien, la forma como quedó redactado el citado literal puede prestarse a interpretaciones, pese a que el espíritu de dicha modificación atendió a que la multa prevista para las conductas señaladas en este literal, entre ellas la de servicio no autorizado, era la máxima permitida (700 S.M.M.L.V.) resultando del todo exorbitante, en aplicación de los principios de proporcionalidad y racionalidad de las sanciones, debía ser ajustada a los rangos establecidos en el literal a) del parágrafo del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, es decir ser tasada dentro del rango de 1 a 700 S.M.M.L.V.

De allí que deba acudirse a lo preceptuado en el artículo 46 literal e) de la Ley 336 de 1996, que dispone que para todas aquellas conductas que constituyan violación a las normas de transporte y que no tengan asignada una sanción específica, la sanción a imponer es la MULTA, caso en el que estaría incurso la conducta de servicio no autorizado, tipificada en el

¹ Corte Constitucional. Expediente D-1621. Demanda de inconstitucionalidad en contra de los artículos 12 (parcial); 31, parágrafo; 46, literal e); 48, literal e); y 63 de la ley 336 de 1996 "Por el cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte". Magistrado Ponente: Dr. Jorge Arango Mejía

"Las normas penales no prohíben ni ordenan nada, sino que se limitan a advertir que determinadas conductas llevan aparejada una pena. Los tipos sancionadores administrativos, por el contrario, no son autónomos sino que se remiten a otra norma en la que se formula una orden o prohibición cuyo incumplimiento supone cabalmente la infracción. Estas normas sustantivas constituyen, por ende, un pretipo, que condiciona y predetermina el tipo de la infracción. Y por ello si se quisiera ser riguroso, la descripción literal de un tipo infractor habría de consistir en la reproducción de la orden o prohibición del

"La Corte ha reconocido que, en derecho sancionatorio de la administración, una de cuyas secciones más relevantes es el derecho disciplinario, la regla general es que los tipos no son autónomos "sino que remiten a otras disposiciones en donde está consignada una orden o una prohibición". En la misma sentencia la Corte agregó, citando al tratadista Alejandro Nieto García, que:

De otra parte, para ilustrar al memorialista sobre la razón por la cual la omisión o incumplimiento de una obligación o precepto establecido en una norma de transporte configura en violación y por ende el transgresor se hace acreedor a la correspondiente sanción, que puede no estar contenida en la misma norma sino establecida en otra, cabe destacar que la Corte se ha referido en varios de sus fallos al tema, entre ellos en las sentencias C-404 de 2001, M.P. Marco Gerardo Monroy Cabra y C-181/02, así:

En este orden de ideas, retomando las argumentaciones (punto 2.3) de la investigada en las que indica que el artículo 53 del Decreto 3366 de 2003 solo consagra la definición de servicio no autorizado pero que no se describe una sanción en particular; debe en primer lugar precisarse que en los cargos no se hace alusión al artículo 53 del Decreto 3366 de 2003 como lo afirma la empresa sino al Decreto 1079 de 2015 artículo 2.2.1.8.3.2 vigente para la fecha de la apertura de la investigación.

En este aspecto se debe hacer claridad que la Resolución de apertura No. 455-16 del 27 de mayo de 2016 establece: "...se establece como sanción la imposición de multa de conformidad con el artículo 46 de la Ley 336 de 1996..."

En razón de lo anterior, dicho artículo no requiere ser reglamentado como lo sugiere el memorialista, al afirmar que "el despacho pretende imponer con fundamento en la previsión contenida en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, no reglamentado por las disposiciones posteriormente expedidas por el gobierno nacional o local", no requiriendo de acto administrativo alguno que fije sus alcances y establezca las sanciones económicas a imponer, dado que los alcances y sanciones a los que alude la investigada están previamente establecidos por la ley y que, la previsión normativa que atiende a la tipificación de conductas y sanciones tiene reserva legal.

En este aspecto importante es indicar que el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 fue declarado exequible a través de sentencia C-490 de octubre 2 de 1997, al no encontrarse contrario concretamente al artículo 29 de la Constitución y en el entendido que las violaciones que en ese literal se sancionan son todas las infracciones de las normas de transporte, diferentes a las expresamente señaladas en el mismo artículo 46, por tanto, no quebranta el principio de legalidad de la pena. Sin embargo, advierte que las sanciones, dentro de la escala prevista en el artículo 46, deben ser razonables y proporcionadas a la violación.

En este aspecto importante es indicar que el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 fue declarado exequible a través de sentencia C-490 de octubre 2 de 1997, al no encontrarse contrario concretamente al artículo 29 de la Constitución y en el entendido que las violaciones que en ese literal se sancionan son todas las infracciones de las normas de transporte, diferentes a las expresamente señaladas en el mismo artículo 46, por tanto, no quebranta el principio de legalidad de la pena. Sin embargo, advierte que las sanciones, dentro de la escala prevista en el artículo 46, deben ser razonables y proporcionadas a la violación.



pretipo con la advertencia añadida de la sanción que lleva aparejada su incumplimiento, es decir una reproducción de textos en doble tipografía.⁵

Ahora bien, la Ley 336 de 1996, en su artículo 46 literal e) establece como sanción la multa para todos los casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte. Norma en la que se fundamenta y que soporta la tasación de la multa a imponer por esta instancia una vez comprobado que la empresa incurrió en la conducta prevista como infracción a las normas de transporte.

El segundo componente constitutivo del pretipo lo configura la disposición contenida en el artículo en el artículo 2.2.1.8.3.2 del decreto 1079 de 2015, que define el servicio no autorizado, es decir en donde esta consignada la prohibición de prestar un servicio sin el permiso o autorización correspondiente para la prestación, prohibición que al no ser respetada configura violación a dicha norma de transporte, según lo determina el artículo 2.2.1.8.2 que establece como infracción al transporte terrestre automotor toda acción u omisión que vulnere la prestación del servicio en los términos definidos en la ley o los reglamentos de la correspondiente modalidad de servicio.

Por tanto, al estar contenidas la infracción y la sanción a aplicar de manera previa, se está juzgando conforme a normas preexistentes al hecho que se le endilgó a la investigada, no existiendo violación al debido proceso.

Finalmente debe este Despacho precisarle al memorialista que la investigación que nos ocupa fue iniciada por la presunta infracción a las **normas de transporte público**, razón por la que la actuación está regida por el **Estatuto General del Transporte – Ley 336 de 1996** - y sus decretos reglamentarios, no correspondiendo la infracción a las normas de tránsito, materia que es regulada en el Código Nacional de Tránsito Terrestre-Ley 769 de 2002, modificada por la ley 1383 de 2010-, normas del todo distintas que al ser infringidas derivan en actuaciones igualmente distintas, como lo son la actuación administrativa sancionatoria en transporte y la contravencional en materia de tránsito y, por ende, en consecuencias jurídicas igualmente disímiles.

Lo anterior, por cuanto el tránsito terrestre responde a la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica, cuya operación ha sido delegada por el Estado en las empresas legalmente habilitadas para prestar dicho servicio, bajo la regulación y control del Estado por corresponder a un servicio público esencial.

Por las anteriores razones no existe un tipo contravencional que establezca sanciones a ser impuestas a la empresa de transporte por una infracción a las normas de transporte, como lo afirma la investigada en el punto 2.1. de su escrito de descargos, dado que la conducta sub examine está tipificada como infracción a las normas de transporte público y no de tránsito.

En consecuencia, debe dejarse claro a la investigada que la actuación administrativa ha estado ceñida a las condiciones que frente a preexistencia de la norma y de la sanción, es decir tipicidad, rigen el debido proceso y por ende la legalidad y, a la observancia de todas las formas y principios propios de las actuaciones administrativas, no siendo de recibo los argumentos expuestos por la investigada.

Superada esta discusión, se procede a analizar el argumento contenido en el punto 2.2 del escrito de descargos, en cuanto a que *"la Resolución No. 10800 de diciembre 12 de 2003, (...) tampoco consagra un código particular de infracción que describa la conducta*

En este aspecto en primer lugar, importante es puntualizar que el artículo 2.2.1.8.2.1. del Decreto 1079 de 2015 compilatorio del artículo 47 del Decreto 3366 de 2003, señala que la inmovilización se impondrá como medida preventiva sin perjuicio de las sanciones que por la comisión de la falta se imponga a la empresa de transporte y el artículo 2.2.1.8.2.2. *ibidem*,

La inmovilización que afectó al vehículo de placa SHK499 es sanción autónoma por virtud del artículo 9° de la Ley 105 de 1993 que así la considera y porque, adicionalmente, de la medida se deriven consecuencias económicas para el propietario y para la empresa, quienes ven reducida la rentabilidad de su operación, el campo de acción referido a su actividad y una afectación o lucro cesante evidente, respecto del equipo y/o su vinculación. (Negrilla ajena al texto).

Además, en el evento que se estudia y es motivo de los descargos, la inmovilización no se puede considerar como medida preventiva para efectos de establecer sanciones adicionales al propietario del equipo o a la empresa afiliadora.

“...”

También aduce el Representante legal de la empresa investigada en el punto tercero (3) (folios 16 y 17) del escrito de descargos:

la inmovilización como medida preventiva.
De otra parte, frente a la indicación que hace la investigada respecto a que la sanción esta expresamente prevista para la conducta en la Resolución 10800 de 2003, debemos reiterar que la sanción a imponer por la conducta de servicio no autorizada es la multa prevista en el artículo 46 de la Ley 336 de 1996, dentro de los parámetros de que trata el literal a) parágrafo del mismo artículo; por consiguiente lo indicado en la precitada resolución 10800 recae sobre el mismo artículo; por consiguiente lo indicado en la precitada resolución 10800 recae sobre artículo 2.2.1.8.3.2 del Decreto 1079 de 2015.

Como se observa y el mismo memorialista lo indica, en la Resolución 10800 de 2003, si se consagra un código particular, como lo es el 590, para la conducta de servicio no autorizada, tipificada como infracción en el artículo 46 de la ley 1336 de 1996 en concordancia con el artículo 2.2.1.8.3.2 del Decreto 1079 de 2015.

Resultando por tanto del todo contradictoria la afirmación de la investigada en el sentido de indicar que “...la Resolución No. 10800 de diciembre 12 de 2003 (...) tampoco consagra un código particular de infracción que describa la conducta presuntamente observada y registrada en el informe de infracción génesis de este proceso que pueda atribuirse a la empresa de transporte propiamente dicha” y al expresar a renglón seguido: “Esto se corrobora observando el apartado correspondiente del informe “7. CODIGO DE INFRACCIÓN”, en el la siguiente lectura: “590. Cuando se compruebe que el equipo está prestando un servicio no autorizado, entendiéndose como aquel servicio que se presta a través de un vehículo automotor de servicio público sin el permiso o autorización correspondiente para la prestación del mismo; o cuando éste se preste contrariando las condiciones inicialmente otorgadas (...)” (sic)

Bajo estas premisas la codificación de que trata la Resolución 10800 de 2003 responde a las conductas previamente tipificadas como infracciones a las normas de transporte, sin que, en dicha resolución por principio de reserva legal, exista una conducta establecida como propia o una conducta ajena a las legalmente establecidas.

La Resolución 10800 del 12 de diciembre de 2003 tiene por objeto facilitar a las autoridades de control la aplicación de las disposiciones establecidas como infracciones a las normas de transporte público terrestre automotor tipificadas en la normatividad de transporte, para lo cual establece una codificación de las mismas.

presuntamente observada y registrada en el informe de infracción génesis de este proceso que pueda atribuirse a la empresa de transporte propiamente dicha.” (Folio 17)



consagra de manera taxativa las causales de inmovilización, entre las cuales se encuentra la prestación de un servicio no autorizado, así:

“Artículo 2.2.1.8.2.1. Inmovilización. *Consiste en suspender temporalmente la circulación del vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público.*

La inmovilización se impondrá como medida preventiva sin perjuicio de las sanciones que por la comisión de la falta se imponga a la empresa de transporte o al propietario del equipo.”

“Artículo 2.2.1.8.2.2. Procedencia. *La inmovilización procederá en los siguientes casos:*

(...)

5. Cuando se compruebe que el equipo no reúne las condiciones técnico mecánicas requeridas para su operación o se compruebe que presta un servicio no autorizado. *En este último caso el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco (5) días, por segunda, vez 20 días, y por tercera vez, 40 días.”* (Subrayas y negrillas fuera de los textos)

Al respecto se ha pronunciado el Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, Consejero Ponente: Doctor Rafael E. Ostau de Lafont Pianeta, 3 de mayo de 2007, radicación núm.: 11001 0324 000 2003 00086 01, concluyendo:

“(...) El tercer cargo está dirigido contra el artículo 27 del decreto impugnado, y consiste en que sin poder hacerlo el reglamento le da carácter de medida preventiva a la inmovilización, siendo que Ley 336 de 1996 le da carácter de sanción. Conviene precisar que en el párrafo de ese artículo 27 es donde se prevé dicha medida, por lo tanto el cargo se circunscribe a esa parte.

Sobre el particular, se advierte que la “inmovilización o retención de vehículos” está prevista como una de las sanciones de que trata ese artículo; e igualmente está prevista en el artículo 9º, numeral 6, de la Ley 105 de 1993, 49 de la Ley 336 de 1996 como parte del capítulo NOVENO, “Sanciones y procedimientos”.

Pero también se da un carácter preventivo de la inmovilización de vehículos, y por ende tiene en esos casos una situación de transitoriedad, como es la prevista en el párrafo del artículo últimamente citado, pues la establece a modo transitorio al señalar que la inmovilización o retención de los equipos terminará una vez desaparezcan los motivos que dieron lugar a la misma.

En esos casos se está ante circunstancias que no ameritan sanción administrativa propiamente dicha, o ameritan una sanción distinta a la inmovilización, la cual se podrá dar, entonces, como medida paralela o previa a la sanción; por tanto, el párrafo impugnado debe entenderse dirigido a situaciones o hechos de esas características y distintas de las señaladas en las normas que consagran la inmovilización como sanción.

Sírguese de ello que el párrafo en cuestión no está restándole entidad de sanción a la inmovilización del vehículo cuando esta deba aplicarse como tal, circunstancia en la que ya no será una medida transitoria, esto es, mientras duren los hechos que la provocaron, sino que tendrá vigencia por el tiempo que se señale en el acto sancionatorio.

La Ley 336 de 1996, en su artículo 46, prevé como sanción la MULTA, para la infracción de prestación de servicio no autorizado, así:

“Artículo 46. Con base en la graduación que se establece en el presente artículo, las multas oscilarán entre 1 y 2000 salarios mínimos mensuales

6. POSICIÓN DE LA SANCIÓN

Probado como se encuentra dentro de la presente investigación administrativa, que la empresa investigada **TRANSPORTES NUEVO HORIZONTES.A**, identificada con NIT. 860.055.942-1, es responsable de la infracción de transporte prevista en el artículo 53 de Decreto 3366 de 2003, compilado por el artículo 2.2.1.8.3.2. del Decreto 1079 de 2015, se procederá a imponer la sanción de MULTA de conformidad con el artículo 46 de la ley 336 de 1996, en concordancia literal a) parágrafo ídem y para efectos de graduación de la sanción a dar aplicación a lo establecido en el artículo 2.2.1.8.4. del Decreto 1079 de 2015.

“Artículo 177. Prueba de las normas jurídicas. El texto de normas jurídicas que no tengan alcance nacional y el de las leyes extranjeras, se aducirá en copia al proceso, de oficio o a solicitud de parte. (...)” (Subrayado ajeno el texto)

Al respecto, es importante precisar que, las normas jurídicas de alcance nacional no requieren ser probadas, razón por la cual, esta solicitud probatoria no está llamada a ser acogida por la Subdirección, para lo cual basta con acudir al mandato señalado por el 177 de la Ley 1564 de 2012 por el cual se expide el Código General del Proceso y se dictan otras disposiciones, que en su tenor literal establece:

Por último, solicita la empresa de transporte investigada, sean tenidas como prueba “normas legales a las que ha hecho alusión en el memorial que contienen los argumentos exculpatorios de la empresa investigada”;

Despacho.

En consecuencia, los argumentos expuestos por la empresa investigada no son de recibo del Despacho.

Ante lo referenciado, respecto de las dos tesis que aduce la investigada que pueden ser esgrimidas por esta Subdirección en contra de sus argumentos, indicadas en los literales a y b del numeral 3 de sus descargos, debe esta instancia señalar que las mismas son del todo válidas y probadas, encontrando sustento no solo normativo sino jurisprudencial, como queda evidenciado respecto de la inmovilización como medida preventiva y, en lo tocante a que el artículo 46 literal e) no necesita ser reglamentado, en virtud de la admisibilidad que al citado literal le fuera reconocida a través de Sentencia C-490 de octubre 2 de 1997.

Por consiguiente, este Despacho se permite precisar a la investigada que, al inmovilizarse el vehículo no se ha sancionado a la empresa por la presunta infracción que cometió el vehículo vinculado a su parque automotor, siendo la inmovilización una medida preventiva. Por lo que, la sanción o exoneración de la empresa, en cabeza de quien está la responsabilidad de la operación del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros, es el resultado de que la conducta en la que incurrió el vehículo vinculado a su parque automotor que originó la actuación administrativa, sea comprobada o desvirtuada, conclusión resultante del proceso administrativo sancionatorio que se adelanta en su contra.

En consecuencia, se negará la nulidad de dicha disposición” (Negritas y subrayas fuera del texto).

por lo cual no es violatorio de esos preceptos superiores.

En ese sentido, el parágrafo no está restringiendo el contenido y alcance de la ley, en especial de los artículos 9, numeral 6, de la Ley 105 de 1993 y 49 de la Ley 336 de 1996, ya que el alcance de éstos no se afecta con el citado parágrafo,





vigentes teniendo en cuenta las implicaciones de la infracción y procederán en los siguientes casos:

- a) Cuando el sujeto no le haya dado cumplimiento a la amonestación;
- b) En caso de suspensión o alteración parcial del servicio;
- c) En caso de que el sujeto no suministre la información que legalmente le haya sido solicitada y que no repose en los archivos de la entidad;
- d) En los casos de incremento o disminución de las tarifas de prestación de servicios no autorizada, o cuando se compruebe que el equipo excede los límites permitidos sobre dimensiones, peso y carga. (Modificado por el artículo 96 de la Ley 1450 de 2011).
- e) En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas de transporte.

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

a) Transporte terrestre: de Uno (1) a setecientos (700) salarios mínimos mensuales vigentes; (Subraya y negrita fuera de texto).

(...)"

Antes de proceder al cálculo de la misma, es importante resaltar, que el servicio de transporte de pasajeros, es considerado como un servicio público esencial bajo la regulación del Estado, que debe tomar los controles necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad, que las normas rectoras del transporte establecen como prioridad fundamental, la seguridad de las personas y esta requiere de especial atención por parte de los prestadores del servicio, atendiendo la gama de obligaciones otorgadas en la Ley.

En este caso, el transitar en una ruta no autorizada por la Secretaría Distrital de Movilidad transgrede las normas y principios del servicio de transporte terrestre de pasajeros, e incide y perturba 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 de la movilidad de la ciudad, pero no lesiona de manera alguna la integridad y la vida de las personas usuarias del servicio, elementos considerados como básicos en la graduación de la sanción.

Así las cosas, de conformidad con lo anteriormente señalado y de los elementos considerados como básicos en la graduación de la sanción, considera este Despacho que, la sanción de multa a imponer de acuerdo a lo previsto en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, será de tres (3) salarios mínimos legales mensuales vigentes para la fecha de los hechos, ascendiendo el salario mínimo legal mensual vigente a la suma de **SEISCIENTOS OCHENTA Y NUEVE MIL CUATROCIENTOS CINCUENTA Y CINCO MIL PESOS M/CTE (\$689.455)** para el año 2016 fecha de ocurrencia de los hechos, correspondiendo en consecuencia la sanción de multa equivalente a **DOS MILLONES SESENTA Y OCHO MIL TRESCIENTOS SESENTA Y CINCO PESOS M/CTE (\$2.068.365).**

En mérito de lo anteriormente expuesto el **SUBDIRECTOR DE INVESTIGACIONES DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD**, en uso de sus facultades legales,

Proyecto: Emisor René Rojas Cardenas
Revisor: Wilmar Montenegro Moreno

JUAN CARLOS ESPINETA SANCHEZ
Subdirector de Investigaciones de Transporte Público
Secretaría Distrital de Movilidad

NOTIFIQUESE Y CÚMPLASE

23 ENE 2019

Dada en Bogotá D. C., a los,

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

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

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

ARTÍCULO TERCERO: NOTIFICAR el contenido de la presente providencia al representante legal o quien haga sus veces, de la empresa de transporte **TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A.**, identificada con NIT 860.055.942-1, en la forma y en los términos establecidos en los artículos 66 y s.s. de la Ley 1437 de 2011 (Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo), para lo cual se citará a fin de que se surta notificación personal, en la dirección de notificación judicial. Constanza de la notificación deberá formar parte del expediente.

ARTÍCULO SEGUNDO: En consecuencia, **SANCIONAR** a la empresa **TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A.**, identificada con NIT 860.055.942-1, con multa equivalente a tres (3) **SMMLV**, en cuantía de **DOS MILLONES SESENTA Y OCHO MIL TRESCIENTOS SESENTA Y CINCO PESOS M/CTE (\$2.068.365)**, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de esta providencia. Valor que deberá ser consignado a favor de la Secretaría Distrital de Movilidad en la Secretaría Distrital de Hacienda - Ventanilla de Tesorería Distrital, ubicada en el SUPERCADE - Carrera 30 con 26 de la ciudad de Bogotá D.C.

ARTÍCULO PRIMERO: Declarar **RESPONSABLE** a la empresa **TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A.**, identificada con NIT 860.055.942-1, por incurrir en la prestación de un servicio no autorizado, conducta descrita en el artículo 23 de la Ley 336 de 1996 en concordancia con la descrita en el artículo 2.2.1.8.3.2, de conformidad con la parte motiva del expediente

RESUELVE

ALCALDIA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD



5658-19