

Bogotá D.C, 1 de febrero de 2019

NOTIFICACIÓN POR AVISO N° 9543 RESOLUCIÓN FALLO No. 5660-19

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

RESOLUCIÓN No.	5660-19
EXPEDIENTE:	194-16
FECHA DE EXPEDICIÓN:	1/25/2019

Teniendo en cuenta que, ante el desconocimiento de la información del domicilio o residencia del investigado no fue posible notificar la **RESOLUCIÓN FALLO N° 5660-19 DE 1/25/2019** del expediente **No. 194-16** 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° 5660-19 DE 1/25/2019** del expediente **No. 194-16**, **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° 5660-19 DE 1/25/2019 del expediente No. 194-16

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

RESOLUCIÓN No. ~~566-1~~ **5660-19** Expediente: 194-16

POR LA CUAL SE FALLA LA INVESTIGACION ADMINISTRATIVA ADELANTADA CONTRA LA EMPRESA TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A., IDENTIFICADA CON NIT No. 860.055.942-1

EL SUBDIRECTOR DE INVESTIGACIONES DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD, en ejercicio de las facultades legales y en especial las que le confiere las Leyes 105 de 1993, 336 de 1996, 1437 de 2011, los Decretos 1079 de 2015 y 567 de 2006, procede a decidir la presente investigación con fundamento en los siguientes;

1. ANTECEDENTES

Mediante Resolución No. 319-16 del 29 de abril de 2016, la Subdirección de Investigaciones de Transporte Público, ordenó la apertura de investigación administrativa contra la empresa **TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A.**, identificada con **NIT 860.055.942-1**, por incurrir presuntamente en la conducta descrita el artículo 2.2.1.8.3.2 de Decreto 1079 de 2015 en concordancia con el artículo 23 de la Ley 336 de 1996 y el artículo 1 de la Resolución 10800 de 2033 con ocasión del Informe de Infracción No. 15326706 del 18 de febrero de 2016. (Folios 8 y 9).

Acto administrativo notificado el 03 de junio de 2016 mediante aviso No. 4955 calendado el 01 de junio de la misma anualidad. (Folio 13).

La empresa investigada a través de su Representante Legal, presentó en el término legal descargos y solicitud probatoria mediante escrito con radicado SDM: 72326 del 14 de junio de 2016. (Folios 14 a 19).

Mediante Auto No. 566-17 del 31 de enero de 2017, la Subdirección de Investigaciones de Transporte Público se pronunció respecto de pruebas y corrió traslado a la empresa investigada para que presentara alegatos de conclusión (Folios 23 y 24). Acto administrativo comunicado el 06 de febrero de 2017. (Folio 26).

La empresa investigada estando dentro del término legal presentó alegatos de conclusión con radicado SDM: 23443 del 16 de febrero de 2017.

Mediante Auto No. 1900-18 del 28 de noviembre de 2018, la Subdirección de Investigaciones de Transporte Público decreta e incorpora una prueba y corre traslado para alegatos de conclusión (folios 30 y 31), el cual fue comunicado en página web de la entidad del 21 al 28 de diciembre de 2018. (Folios 32 a 35).

2. FUNDAMENTOS LEGALES.

El ordenamiento normativo que soporta la actividad del transporte público en Colombia y fundamenta la actuación administrativa que nos ocupa, se desarrolla principalmente en:

El artículo 2.2.1.8.3. del Decreto 1079 de 2015, estableció que “Los agentes de control, levantarán el informe por las infracciones a las normas de transporte en el formato que, para el efecto, **servicio. (Decreto 3366 de 2003 art 2)”**.

El artículo 2.2.1.8.2. del Decreto 1079 de 2015, define como Infracción De Transporte Automotor. “Es **automotor en los términos definidos en la ley o en los reglamentos de cada modalidad de toda acción u omisión que vulnere la prestación del servicio público de transporte terrestre** **Gobierno Nacional”** (Negrilla fuera de texto).

El artículo 6° de la Ley 336 de 1996 define como actividad transportadora: “**un 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** **de la Ley 336 de 1996 y demás normas concordantes.**

Como consecuencia y por disposición legal corresponde a la Secretaría Distrital de Movilidad a través de la Subdirección de Investigaciones de Transporte Público, adelantar los procesos por violación a las normas de transporte, de conformidad con el procedimiento especial consagrado en el artículo 51 **172 de 2001 art 8)”**.

Por otro lado, el artículo 2.2.1.3.1.1. del Decreto 1079 de 2015, establece como “**Autoridades de transporte. Son autoridades de transporte competentes las siguientes: (...)** En la Jurisdicción Distrital y Municipal: los Alcaldes Municipales y/o distritales o en los que estos deleguen tal atribución (Decreto **Artículos 333 y 334 de la Constitución Política.**

En todo caso, el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los **habitantes la eficiente prestación del servicio...”**.

A su vez, el Estatuto Nacional de Transporte, Ley 336 de 1996, contempla en el artículo 3°, que las **condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los autoridades competentes para la regulación del transporte público “... exigirán y verificarán las** **del transporte y de las actividades a él vinculadas”**.

En este sentido el Legislador a través de la Ley 105 de 1993 dispuso que “La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la **seguridad”, y previó que “Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia** **la vigilancia necesaria para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y**

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

a todos los habitantes del territorio nacional. **inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente** **La Constitución Política de Colombia, artículo 365 establece que: “Los servicios públicos son**



reglamentará el Ministerio de Transporte y, que este informe, se tendrá como prueba para el inicio de la investigación administrativa correspondiente”.

El Ministerio de Transporte expidió la Resolución 10800 del 12 de diciembre de 2003, mediante la cual reglamentó el formato para el Informe de Infracciones de Transporte, de que trata el Decreto 1079 de 2015, artículo 2.2.1.8.3.3., e incorporó la codificación de las infracciones a las normas de transporte público, dentro de las que encontramos el código de infracción 590 “**cuando se compruebe que el equipo está prestando un servicio no autorizado, entiéndase 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. (...)**”.

El artículo 2.2.1.8.3.2. del Decreto 1079 de 2015, estableció: “**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**”.

3. LAS PRUEBAS

En el expediente hacen parte del acervo probatorio las pruebas que a continuación se enuncian:

- 3.1. Informe de Infracción de Transporte No. 15326706 del 18 de febrero de 2016, con código de infracción No 590 impuesto al vehículo de placas VDQ-159 conducido por el señor LUIS ANTONIO CASAS VALERO identificado con C.C. 80.381.920, y vinculado a la empresa **TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A.** (Folio1)
- 3.2. Consulta respecto del vehículo de placas VDQ-159 realizada en el Registro Distrital Automotor “GERENCIAL” de la entidad. (Folios 2 y 3).
- 3.3. Consulta realizada en la página web del Registro Único Empresarial y Social respecto de la empresa **TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A.**, identificada con NIT **860.055.942-1**. (Folios 4 a 6).
- 3.4. Copia del oficio SDM-DTI-4183-2016 de fecha 14 de enero de 2016, y oficio SDM-DTI-21242-2016 de fecha 23 de febrero de 2016. (Folios 20 a 22).
- 3.5. Copia del oficio SDM-DTI-137530-2015 de fecha 19 de octubre de 2015. (Folio 29).

4. ARGUMENTOS DE LA DEFENSA

La empresa investigada por medio de su representante legal, presenta escrito de descargos con radicado SDM: 72326 del 14 de junio de 2016 y en él precisa:

“(…) 1. Ante la imputación realizada a mi representada en el pliego de cargos que se contesta, es necesario previamente hacer unas precisiones importantes, en procura de establecer si jurídicamente existe la posibilidad de que **TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A.** pueda ser considerada

“(...) la empresa **NO ACEPTA EL CARGO** formulado y reitera los alegatos exculpatorios que fueron suministrados en su debida oportunidad, con los descargos presentados.
Mas aún se debe tener en cuenta, que no existe material probatorio que pueda siquiera inducir a que la sociedad comercial **TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A.**, haya facilitado, o ayudado, o

La empresa investigada por medio de su representante legal, presenta escrito de alegatos de conclusión con radicado SDM: 23443 del 16 de febrero de 2017 y en él precisa:

4. Finalmente habría que decir ... 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 **VDQ159 (...)**”

b) La conducta presuntamente informada si es susceptible de ser investigada y sancionada... con base en lo previsto en la Ley 336 de 1996, artículo 46, literal e), según se dejó plasmado en el pliego de cargos que se contesta ... Sobre tal consideración simplemente habría que decir que esa disposición en concreto, no ha sido reglamentada ni por el gobierno nacional, como ya se dejó visto con el análisis de las normas expedidas, ni por las autoridades distritales.

a) Previsión del Título III, Capítulo I, artículo 47, inciso 2° del Decreto 3366 de 2003 ... la inmovilización que afectó al vehículo de placas **VDQ-159** es sanción autónoma por virtud del artículo 9° de la Ley 105 de 1993 (...)

3. Necesario aludir a dos tesis que puede esgrimir esa Subdirección en contra de los argumentos hasta aquí expuestos, a saber:

2.3. El artículo 53 del Decreto 3366 de 2003 mencionado en el pliego de cargos que contestamos, consagra la definición del llamado servicio no autorizado. Sin embargo, (...) allí no se anota o describe una sanción en particular (...)

(...) 2.2. Por otra parte, la Resolución 10800 de diciembre 12 de 2003, (...) **TAMPOCO CONSAGRA UN CÓDIGO PARTICULAR DE INFRACCIÓN** que describa la conducta presuntamente observada (...)

El mismo pliego de cargos se edifica aludiendo a normas ajenas a las establecidas en los artículos 14 y siguientes del Decreto 3366 de 2003 (...)

2.1. Revisando cuidadosamente los contenidos de los Decretos 170 de 2001, reglamentario de la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor en la modalidad del transporte colectivo urbano de pasajeros y el 3366 de 2003, (...) **NO EXISTE UN TIPO CONTRAVENCIONAL QUE ESTABLEZCA Y SANCIONE EL CAMBIO DE SERVICIO DE SERVICIO CON UNA MULTA ESPECÍFICA A SER IMPUESTA A LA EMPRESA DE TRANSPORTE** a la cual se encuentre vinculado el vehículo con el cual se incurrió en la presunta infracción.

2. En el caso que se examina hay una clara ausencia de norma (...) lo que sin duda se constituye en una evidente violación al principio de legalidad (...)

(...) sujeto activo de la conducta a la que se hace referencia (...), y por lo mismo, ser sujeto de la sanción



autorizado al conductor y/o propietario del vehículo a transitar con servicio público de pasajeros en la ruta en donde se encontró operando uno de los vehículos, siendo que las rutas por orden de la secretaria de Movilidad se encontraban desmontadas, (suspendidas) el conductor del vehículo no tenía orden de despacho o planilla por parte de la empresa; debe tenerse en cuenta que bajo el orden legal de no seguir operando los vehículos que se encontraban vinculados a la empresa, se encuentran bajo estricta administración de sus propietarios y se sale de todo orden lógico tener el control por parte de esta empresa de dichos vehículos, por lo cual si ellos realizan rutas no autorizadas lo están haciendo bajo su propia cuenta y riesgo sin que la empresa TRANSPORTES SNUEVO HORIZONTE S.A. lo autorice o facilite.

(...) la orden de comparendo, aduce ser cierta como una conducta probada frente al mismo conductor y propietario quien es el garante del vehículo, no así de la sociedad comercial dado que la mera afiliación no hace a esta empresa acreedora de una sanción por una conducta no autorizada por ella.

Los documentos que soportan la operación del vehículo (sic) son: tarjeta de operación, las cuales se les notifico (sic) en debida forma a conductores y propietarios cuando a su momento se canceló la tarjeta de operación a cada uno de los vehículos, y así (sic) mismo la cancelación de las rutas. (...)

5. CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

De lo expuesto en los fundamentos legales se infiere que, la operación del transporte público de pasajeros en Colombia se encuentra establecida como un servicio público; que la Secretaría Distrital de Movilidad es la entidad encargada de conceder la habilitación a las empresas de transporte en el Distrito, para que presten este servicio bajo su tutela y la estricta vigilancia y control por parte del Estado y que el otorgamiento de este permiso, está condicionado al cumplimiento de los reglamentos y de los requisitos establecidos para este fin por las normas y reglamentos vigentes.

Así las cosas, atendiendo los hechos descritos y las disposiciones normativas citadas que constituyen el sustento jurídico de la presente investigación y una vez verificado que no se presentan vicios que invaliden la actuación, que se estructuraron los principios de las actuaciones administrativas y la competencia de esta Subdirección para adelantar y fallar la presente actuación, el Despacho previamente a decidir de fondo, estudiará los argumentos presentados por la empresa investigada en su defensa.

En primer lugar, se deja de presente que la Subdirección de Investigaciones de Transporte Público fue puesta en conocimiento de una presunta vulneración a las normas de transporte público mediante el citado informe de infracción de transporte expedido por la autoridad de Tránsito, de conformidad con lo expuesto en el artículo 2.2.1.8.3.3 del Decreto 1079 de 2015 (antes Decreto 3366 de 2003 art 54), y que a la letra establece:

"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 esa autoridad se tendrá como prueba para el inicio de la investigación administrativa".

Revisado el informe de infracción de transporte No. 15326706 del 18 de febrero de 2016, se encuentra que es un documento expedido por un empleado público en ejercicio de sus funciones,

En concordancia con el artículo 2.2.1.1.10.2 íbidem que determina:

“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 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.”

2.2.1.1.3 del Decreto 1079 del 2015, que prevé:
la empresa es responsable del vehículo y el servicio que éste presta, de conformidad con el artículo *administración de sus propietarios*” pues hasta tanto el contrato de vinculación no cese sus efectos, que el gerente de la empresa manifieste que los vehículos “se encuentran bajo la estricta ente organizado y no a cada conductor y/o propietario, no siendo de buen recibo para este Despacho la habilitación para prestar el servicio público de transporte colectivo fue otorgada a la empresa como controlar el cumplimiento de la orden impartida por esta Entidad es obligación de la investigada, pues Así las cosas, se tiene que la empresa conoció oportunamente del desmonte de la ruta 743 y

información contenida en dichos documentos, operaba la ruta TPC 743.
NUEVA TRANSPORTADORA BOGOTÁ S. A. quien para la época de los hechos, según la No. 15326706 del 18 de febrero de 2016. Sin embargo, los mismos están dirigidos a la empresa virtud de que el agente de tránsito relacionó el oficio SDM-DTI-4183 en el informe de infracción febrero de 2016, valga resaltar que los mismos fueron admitidos e incorporados al expediente en Sobre los oficios SDM-DTI-4183-2016 del 14 de enero de 2016 y SDM-DTI-2142-2016 del 23 de

conocimiento oportuno de dicho cambio.
el vehículo de placas VDC-159 fue desmontada para la empresa investigada, y que ésta tuvo ocurrencia de los hechos. Lo anterior demuestra en primer lugar que la ruta por la cual transitaba el cual fue recibido el día 22 de octubre de la misma anualidad, esto es, tres meses antes de la HORIZONTE S.A. que el permiso para operar la ruta TPC 743 finalizaba el 27 de octubre de 2015, de octubre de 2015 por medio del cual se comunica a la empresa TRANSPORTE NUEVO Además de lo anterior, hace parte del acervo probatorio el oficio SDM-SITP-137530-2015 del 19

contradicción es quien aparece como Gerente de la misma.
se logró evidenciar que dicha empresa se encuentra vigente y quien ejerce el derecho de defensa y en el Registro Único Empresarial y Social RUES del certificado de existencia y representación legal, tarjeta de operación, las características del rodante, entre otros. Y a su vez, de la consulta realizada **HORIZONTE S.A.**, circunstancia que permitió determinar la empresa a investigar, la vigencia de para la época de los hechos se encontraba vinculado a la empresa **“TRANSPORTES NUEVO** el Registro Distrital Automotor “GERENCIAL” y se evidenció que el vehículo de placas VDC-159 Ahora, para determinar la vinculación del vehículo sobre el cual se impuso el informe se consultó

2016, conforme lo describe en el ítem “16 OBSERVACIONES”, del citado documento.
159 se encontraba transitando con tabla 743 la cual fue desmontada con oficio SDM- DTI-4183 de en la Carrera 68 con Avenida Esperanza A - 4, detectó que el conductor del vehículo de placa VDC- del Proceso. Así mismo, se puede inferir de su contenido que la autoridad de tránsito relacionó que el cual se presume auténtico de conformidad con lo establecido en el Art. 244 de Código General



"Vinculación. La vinculación de un vehículo a una empresa de transporte público es la incorporación de este al parque automotor de dicha empresa. Se formaliza con la celebración del respectivo contrato entre el propietario del vehículo y la empresa y se oficializa con la expedición de la tarjeta de operación por parte de la autoridad de transporte competente. "

Ahora, respecto de los argumentos presentados por el Representante Legal de la investigada, es preciso indicar que las actuaciones administrativas contenidas en el expediente No. 194-16, han sido adelantadas con observancia de los principios orientadores de las actuaciones administrativas, como lo dispone el artículo 3° de la Ley 1437 de 2011, según el cual:

"Artículo 3°. Principios. Todas las autoridades deberán interpretar y aplicar las disposiciones que regulan las actuaciones y procedimientos administrativos a la luz de los principios consagrados en la Constitución Política, en la Parte Primera de este Código y en las leyes especiales.

Las actuaciones administrativas se desarrollarán, especialmente, con arreglo a los principios del debido proceso, igualdad, imparcialidad, buena fe, moralidad, participación, responsabilidad, transparencia, publicidad, coordinación, eficacia, economía y celeridad.

*(...) En materia administrativa sancionatoria, se observarán adicionalmente los principios de **legalidad de las faltas y de las sanciones**, de presunción de inocencia, de no reformatio in pejus y non bis in ídem."*
(Negrilla fuera de texto)

En desarrollo de lo anterior, cabe resaltar que uno de los principios consagrados al interior del derecho fundamental al debido proceso es el reiterado principio de legalidad (inciso 2° del artículo 29 de la Constitución Política que dispone que *"nadie podrá ser juzgado sino conforme a las leyes preexistentes al acto que se imputa ..."*), el cual garantiza a las personas que van a ser objeto de sanción conocer con anticipación las conductas que son reprochables y las sanciones que habrán de imponerse. Dicho principio otorga seguridad jurídica y hace efectivo los derechos de las personas implicadas.

La Corte Constitucional ha realizado diversos pronunciamientos en los que define lo que implica la aplicación del principio de legalidad por parte de las autoridades administrativas, como es el caso del pronunciamiento realizado mediante Sentencia C-1116 de 2000. (M.P. Alejandro Martínez Caballero), en la que señaló:

"Uno de los principios esenciales en el derecho sancionador es el de legalidad, según el cual las conductas sancionables no sólo deben estar descritas en norma previa sino que, además, deben tener un fundamento legal, por lo cual su definición no puede ser delegada en la autoridad administrativa. Además, es claro que el principio de legalidad implica también que la sanción debe estar predeterminada ya que debe haber certidumbre normativa previa sobre la sanción a ser impuesta pues, como esta Corporación ya lo había señalado, las normas que consagran las faltas deben estatuir "también con carácter previo, los correctivos y sanciones aplicables a quienes incurran en aquéllas"¹.

Además, en Sentencia C-851 de 2013², señaló:

¹ Sentencia C-417/93. MP José Gregorio Hernández Galindo. Consideración de la Corte No 3. En el mismo sentido, ver sentencia C-280 de 1996

² M.P. Mauricio González Cuervo.

“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 contratando las condiciones inicialmente otorgadas”, conducta codificada con la infracción 590 así: “cuando se compruebe que el equipo está prestando un servicio no autorizado, entiéndase 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 contratando las condiciones inicialmente otorgadas. (...)”;

Seguidamente, la empresa investigada afirma que la Resolución No. 10800 de 2003 no consagra un código de infracción y es por ello que, resulta necesario aclarar que el Ministerio de Transporte mediante dicha resolución reglamentó el formato único para que lo agentes de tránsito levantaran el informe de infracciones de transporte de que trata el Decreto 1079 de 2015, artículo 2.2.1.8.3.3., (antes Decreto 3366 de 2003 art 54) e introdujo las conductas violatorias a las normas de transporte público con códigos, como es el caso del artículo 53 del Decreto 3366 de 2003 compilado en el artículo 2.2.1.8.3.2. del Decreto 1079 de 2015, que a la letra señala:

Por otro lado, en lo referente a los argumentos que sobre la reglamentación de las normas realiza la investigada, es preciso indicar que las leyes son de carácter general, abstracto y de orden público y, por ende, de obligatorio cumplimiento para todos sus destinatarios so pena de que el Estado, en ejercicio de sus facultades y deberes sancione o penalice la acción que las desconoce. Es por ello que, en la presente investigación se dio aplicación a leyes expedidas por la autoridad competente, vigentes y sobre las cuales no se ha emitido decisión alguna que cuestione su validez.

Concluye entonces este Despacho que, en la presente investigación ha actuado de conformidad con el principio de legalidad, por cuanto la conducta investigada se encuentra definida en la ley incluso con anterioridad al momento de los hechos así como la sanción procedente; por consiguiente no le asiste razón a la empresa investigada al manifestar que la conducta objeto de análisis no está consagrada en el artículo 14 del Decreto 3366 de 2003, pues el mismo fue declarado nulo por el Consejo de Estado en providencia con radicación No. 11001-03-24-000-2008-00107-00 ACUMULADO 11001 03 24 000 2008 00098 00 del M.P. Guillermo Vargas Ayala, de fecha del 19 de mayo de 2016, y es por ello que, el mismo no hace parte de las normas presuntamente vulneradas en la presente investigación.

Lo anterior, permite aseverar que dichos elementos claramente han sido tenidos en cuenta en la presente investigación, toda vez que la Subdirección de Investigaciones de Transporte Público en la Resolución de apertura de investigación señaló expresamente como normatividad presuntamente vulnerada en el artículo 2.2.1.8.3.2. del Decreto 1079 de 2015 el cual compiló lo dispuesto en el artículo 53 del Decreto 3366 de 2003 y como sanción procedente en caso de comprobarse la responsabilidad de la empresa, la multa de conformidad con lo establecido en el artículo 46 literal e) de la Ley 336 de 1996.

“6. En suma, el principio de legalidad exige la existencia de una regulación previa y suficiente que oriente las funciones y permita establecer el alcance [de las actuaciones] de las autoridades públicas, sin poder pretenderse que en todos los casos dicha regulación sea detallada y exhaustiva y que la totalidad de las actuaciones públicas deban agotarse en las disposiciones jurídicas.” (Negrilla y paréntesis fuera de texto)



Entonces, es claro para este Despacho que el objeto de la Resolución 10800 de 2003 no es establecer sujetos de sanción, como lo argumenta la investigada, pues estos fueron definidos en el artículo 9° de la Ley 105 de 1993. Además, respecto a que "...no existe un tipo contravencional que establezca y sancione el cambio de servicio con una multa específica a ser impuesta a la empresa de transporte...", es importante reiterar que existen normas especiales que regulan determinada materia, tal es el caso del transporte que difiere del tránsito y por ello la conducta sub examine está tipificada como infracción a las normas de transporte y no de tránsito.

Entonces, para ilustrar al memorialista sobre la razón por la cual la omisión o incumplimiento de una obligación o precepto, al igual que incurrir en una prohibición, establecidos en una norma de transporte se 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:

"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:

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

Se tendría entonces, que el referente que remite (primer elemento del que trata el tipo autónomo o pretipo) a otra disposición en donde está consignada la orden, es la Ley 336 de 1996 en su artículo 46 literal e) al establecer 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.

El segundo componente constitutivo del pretipo lo configura la disposición contenida 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.

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

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

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 9°, numeral 6°, de la
Ley 105 de 1993, 49 de la Ley 336 de 1996 como parte del capítulo NOVENO, "Sanciones y
procedimientos".

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

El artículo 2.2.1.8.2.2. establece los casos en los que procede la inmovilización, entre ellos, cuando
se compruebe que el equipo presta un servicio no autorizado. 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:

comisión de la falta se imponga a la empresa de transporte o al propietario del equipo".
"(...) La inmovilización se impondrá como medida preventiva sin perjuicio de las sanciones que por la
conformidad con lo dispuesto en el artículo 2.2.1.8.2.1. del Decreto 1079 de 2015, que a la letra señala
momento de los hechos éste se encontraba prestando el servicio en una ruta no autorizada, de
para suspender temporalmente la circulación del vehículo vinculado a su representada, pues al
inmovilización para el caso objeto de estudio, corresponde a una medida preventiva que se aplicó
que incurrió la empresa investigada, toda vez que, como lo dispuso el Decreto 1079 de 2015, la
prosperar dado que la inmovilización del vehículo no corresponde a la sanción de la conducta en la
Seguidamente, es importante recalcarle a la investigada, quien evidentemente se adelantó a crear
hipótesis de las consideraciones de este Despacho, que sus argumentos no están llamados a

Así las cosas, resulta pertinente observar que la Resolución 10800 de 2003 solo tiene por objeto
facilitar a las autoridades de control la aplicación de las disposiciones establecidas como infracción
de las normas de transportes, y si bien no indica cual es la sanción que procede por la comisión de la
infracción 590, el artículo 46 literal e) de la ley 336 de 1996 (Estatuto de Transporte) permite imponer
sanción de multa precisamente a esas conductas que no tienen asignada una sanción específica y
que constituya una violación a las normas de transporte, como en este caso ocurre, pues la conducta
constituye una violación a las normas de transporte descrita en del artículo 2.2.1.8.3.2. del Decreto
1079 de 2015, razón por la cual no se encuentra asidero jurídico al argumento presentado por la
empresa.



Síguese 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.

En ese sentido, el párrafo 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 párrafo, por lo cual no es violatorio de esos preceptos superiores.

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

Por consiguiente, este Despacho se permite aclararle a la investigada que, al inmovilizarse el vehículo vinculado a su parque automotor no se ha sancionado a la empresa por la presunta infracción que este cometió, 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 que originó la actuación administrativa, sea comprobada o desvirtuada, conclusión resultante del proceso administrativo sancionatorio que se adelanta en su contra.

Ante lo referenciado, respecto de las dos tesis que cita la investigada 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 exequibilidad que al citado literal le fuera reconocida a través de Sentencia C-490 de octubre 2 de 1997.

Respecto de los argumentos presentados por el Representante Legal en los numerales 4 del escrito de descargos, es oportuno señalar que en el pliego de cargos no se menciona el artículo 53 del Decreto 3366 de 2006 dado que la investigación fue iniciada bajo la vigencia del Decreto 1079 de 2015, compilatorio del Decreto 3366 de 2003 que en su artículo 2.2.1.1.3. prevé que el **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.” (Subrayado fuera de texto).

Al respecto, considera este Despacho que la empresa de transporte público investigada debe tener en cuenta las obligaciones que contrajo al haberse habilitado para prestar este servicio, pues como se deduce de la definición citada, la empresa está llamada a tomar las medidas pertinentes para que los equipos que se encuentren vinculados a ella operen el servicio en las rutas autorizadas por la autoridad competente y bajo las condiciones definidas en la ley, caso contrario estarían infringiendo las normas de transporte público colectivo.

Entonces, 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 servicio bajo su nombre, las cuales también son de responsabilidad de la empresa. De otra parte, es importante que la empresa investigada tenga en cuenta que incorporar un vehículo a su parque automotor no implica una "mera afiliación", pues se reitera la responsabilidad que tiene la empresa habilitada para la operación del vehículo en las rutas autorizadas, pues el servicio que esta prestando es un servicio "público", que se presta bajo la supervisión del Estado y no de forma autónoma por cada empresa. Además, la empresa no demostró que realizó actividad alguna de control o notificación a conductores y/ propietarios tendiente a evitar la prestación del servicio no autorizado.

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 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 la obligación en mención, así como la del porte de los distintivos efectivamente se este cumpliendo y, en caso contrario, reportar a la autoridad de tránsito o desahillar al vehículo incumplido, etc. (...). De otra parte, destaca la Sala que la actividad in vigilando no es exclusiva del derecho civil 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". (Subraya fuera de texto)

"SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE EN VEHICULOS TAXI - Vigilancia de la empresa a propietarios y conductores como agentes de aquella / RESPONSABILIDAD IN VIGILANDO - De la empresa de transporte sobre propietarios y conductores de vehículos afiliados / TAXI - Sanciones de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá a la empresa.

En concordancia, el Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, Consejero ponente: Marco Antonio Vellilla Moreno, Bogotá D.C., dieciocho (18) de octubre de dos mil siete (2007), Radicación número: 25000-23-24-000-2001-00944-01, consideró:

Como consecuencia, es posible concluir que la vinculación de un vehículo al parque automotor de una empresa, así como la expedición de la tarjeta de operación, tiene como propósito prestar el servicio bajo su responsabilidad de forma organizada y coordinada y de acuerdo a los servicios autorizados, esto, por tratarse de un servicio de carácter público que lleva inmersa una responsabilidad de tipo social que no puede ser tomada como una simple concesión que otorga la ley para percibir una contraprestación económica. Por el contrario, la finalidad que se persigue con la incorporación de los vehículos al parque automotor de la empresa, es la de fijar en estas la responsabilidad de la operación de sus equipos dentro de la legalidad.

Es de indicar que, verificada la información obrante en el Registro Distrital Automotor "GERENCIAL" se encontró que, para la fecha de los hechos, la empresa había gestionado la tarjeta de operación al vehículo de placa VDC-159, razón por la que no cabe duda la responsabilidad con la que contaba la investigada en la operación del vehículo de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 2.2.1.1.11.1. del Decreto 1079 de 2015, que a la letra señala "(...) el documento único que autoriza a un vehículo automotor para prestar el servicio público de transporte de pasajeros bajo la responsabilidad de una empresa de transporte, de acuerdo con los servicios autorizados".



En virtud de lo expuesto, las pruebas que obran dentro del expediente permiten determinar comisión de la infracción descrita en el artículo 2.2.1.8.3.2. del Decreto 1079 de 2015 y la responsabilidad de la empresa **TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A.**, por lo cual es procedente imponer sanción de **MULTA** de conformidad con el artículo 46 de la Ley 336 de 1996 y literal a) del parágrafo del citado artículo.

5.- DOSIFICACIÓN DE LA SANCIÓN

La Ley 336 de 1996 en su artículo 46 previó 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 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 asignadas una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte. (Nota: Este literal fue declarado exequible condicionalmente por la Corte Constitucional en la Sentencia C-490 de 1997, Providencia confirmada en la Sentencia C-550 de 1997.).

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 (...)."

Antes de proceder al cálculo de la sanción, 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 retirada de operación por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad, transgrede las normas y principios del servicio de transporte terrestre de pasajeros e incide y perturba 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, por cuanto afecta la oportunidad, calidad y seguridad del mismo, además de la organización vial de la movilidad de la ciudad, teniendo en cuenta que la revocación del permiso de operación de la ruta 743 tuvo como causa la entrada en operación del sistema integrado de transporte público, en prevalencia del interés general sobre el particular, en virtud del cual se debe dar prioridad a la utilización de medios masivos de transporte, tal como lo dispone el artículo 3 numeral 1 de la Ley 105 de 1993 que faculta a las autoridades de transporte para que diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo a la demanda y propendiendo por el uso del transporte masivo.

ARTICULO QUINTO: Una vez ejecutoriado y en firme el presente acto administrativo, remitase a la Subdirección de Jurisdicción Coactiva para lo de su competencia, si transcurridos treinta (30) días,

ARTICULO 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, los cuales podrán ser interpuestos por escrito dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a su notificación, debidamente sustentado y con la observancia de lo preceptuado en los artículos 74 y siguientes de la Ley 1437 de 2011.

ARTICULO TERCERO: Notificar el contenido de la presente Resolución al Representante Legal o quien haga sus veces de la empresa **TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A.** identificada con NIT **860.055.942-1**, en la forma y los términos establecidos en la Ley 1437 de 2011 (Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo), dirección de notificación judicial conforme reposa en el Certificado de la Cámara de Comercio de Bogotá. Constancia de la notificación deberá formar parte del respectivo expediente.

ARTICULO SEGUNDO: En consecuencia de lo anterior, **SANCIONAR a TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A.** identificada con NIT **860.055.942-1** con multa equivalente a cinco (5) S.M.M.L.V., en cuantía de **TRES MILLONES CUATROCIENTOS CUARENTA Y SIETE MIL DOSCIENTOS SETENTA PESOS M/CTE (\$3.447.270)**, de conformidad con la parte motiva de esta providencia, suma que deberá ser consignada a favor de la Secretaría Distrital de Movilidad en la Secretaría Distrital de Hacienda - Ventanilla de Tesorería Distrital, ubicada en el Supercede - Carrera 30 con calle 26 de la ciudad de Bogotá D.C.

ARTICULO PRIMERO: Declarar responsable a la empresa **TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A.** identificada con NIT **860.055.942-1**, por incurrir en la conducta descrita en el artículo 2.2.1.8.3.2 del Decreto 1079 de 2015, de conformidad con la parte motiva del presente acto administrativo.

RESUELVE:

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,

En el caso sub examine, este ente investigador considera que como consecuencia de la prestación de un servicio no autorizado, hay lugar a imponer la sanción pecuniaria prevista en el artículo 46 de la Ley 336 de 1996, de manera que se tasará en cinco (5) S.M.M.L.V., siendo el salario mínimo legal vigente para la fecha de ocurrencia de los hechos, esto es para el año 2016, de **SEISCIENTOS OCHENTA Y NUEVE MIL CUATROCIENTOS CINCUENTA Y CUATRO PESOS M/CTE (\$689.454)**, para una multa de **TRES MILLONES CUATROCIENTOS CUARENTA Y SIETE MIL DOSCIENTOS SETENTA PESOS M/CTE (\$3.447.270)**.



5660-19.

contados desde la fecha de su ejecutoria de esta providencia, la multa no ha sido pagada, de acuerdo a lo establecido en el artículo 52 de la Ley 336 de 1996.

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

Dada en Bogotá, D. C., a los **25 ENE 2019**

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE



JUAN CARLOS ESPELETA SANCHEZ

Subdirector de Investigaciones de Transporte Público
Secretaría Distrital de Movilidad

Proyectó: Dariela Trujillo D.
Revisó: Francy Guerrero Pinzón.




