



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Bogotá D.C, 19 de junio de 2019

**NOTIFICACIÓN POR AVISO N°. 10395 RESOLUCIÓN FALLO No. 6680-19**

Señor (a)  
REPRESENTANTE LEGAL  
TRANSPORTE NUEVO HORIZONTE S.A  
NIT. 8600559421  
CALLE 23 SUR No. 9 A - 15  
La Ciudad

RESOLUCIÓN No.	6680-19
EXPEDIENTE:	932-17
FECHA DE EXPEDICIÓN:	5/31/2019

Teniendo en cuenta que, ante el desconocimiento de la información del domicilio o residencia del investigado no fue posible notificar la **RESOLUCIÓN FALLO N° 6680-19 DE 5/31/2019** del expediente **No. 932-17** expedida por la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público, en los términos de los Artículos 67 y 68 de la Ley 1437 de 2011 Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, el despacho procede a realizar la **notificación por aviso** por medio de la presente publicación por un término de cinco (5) días hábiles contados a partir del **19 de junio de 2019** en la página web [www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co) /subdirección de investigaciones de transporte público (link) y en el Modulo No. 12, ubicado en la Carrera 28A N° 17A-20 PALO QUEMAO, Piso 1°, de conformidad con lo establecido en el Artículo 69 de la citada Ley.

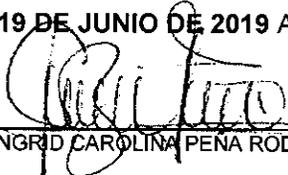
Contra la **RESOLUCIÓN FALLO N° 6680-19 DE 5/31/2019** del expediente **No. 932-17**, procede el recurso de reposición ante la **SUBDIRECCION DE CONTROL E INVESTIGACIONES AL TRANSPORTE PUBLICO** y/o el de apelación ante la **DIRECCION DE INVESTIGACIONES ADMINISTRATIVAS AL TRANSITO Y TRANSPORTE** de la **SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD**, los cuales deberán ser interpuestos por escrito dentro de los diez (10) días siguientes a la notificación, de conformidad con lo establecido en el artículo 76 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (Ley 1437 de 2011).

**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 diez (10) folios copia íntegra la RESOLUCIÓN FALLO N° 6680-19 DE 5/31/2019 del expediente No. 932-17**

CERTIFICO QUE EL PRESENTE AVISO SE FIJA HOY **19 DE JUNIO DE 2019** A LAS 7:00 A.M.  
POR EL TÉRMINO DE CINCO DÍAS HÁBILES.

FIRMA RESPONSABLE FIJACIÓN:

  
INGRID CAROLINA PEÑA RODRIGUEZ

CERTIFICO QUE EL PRESENTE AVISO SE DESFIJA HOY **26 DE JUNIO DE 2019** A LAS 4:30 P.M

FIRMA RESPONSABLE DESFIJACIÓN:

INGRID CAROLINA PEÑA RODRIGUEZ

AC 13 No. 37 – 35  
Tel: 3649400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
info: Línea 195

**BOGOTÁ  
MEJOR  
PARA TODOS**





ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Expediente: 932-17

RESOLUCIÓN N°

**6680-19**

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

**LA SUBDIRECCIÓN DE CONTROL E INVESTIGACIONES AL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD**, en ejercicio de las facultades legales y en especial, las que le confieren las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, el Decreto 1079 de 15 de abril de 2016 "Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte", y el artículo 31 numeral 3° del Decreto 672 del 22 de noviembre de 2018, procede a fallar la presente investigación con fundamento en los siguientes:

### 1. HECHOS

Mediante **Resolución No. 1360-17 del 23 de febrero de 2017**, la Subdirección de Investigaciones de Transporte Público de la Secretaría Distrital de Movilidad, ordenó la apertura de investigación administrativa en contra de la empresa **TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A.**, identificada con **NIT 860.055.942-1**, por incurrir presuntamente en lo establecido en el **artículo 2.2.1.8.3.2. del Decreto 1079 de 2015**, consistente en la prestación de un servicio no autorizado, al operar una ruta desmontada. (fl.8 a 9); con ocasión al Informe de infracción No. **15331325** de fecha **29 de septiembre de 2016** (fl.1).

Acto administrativo notificado el día **4 de abril de 2017** mediante Aviso No. **6280** contenido en el oficio No. **SDM SITP - 46360 del 30 de marzo de 2017**, recibido por la empresa **TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A.** el día **3 de abril de 2017** (fl.13)

La empresa **TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A.**, hizo uso del derecho de contradicción y defensa, al presentar escrito de descargos dentro del término de ley mediante comunicación radicada con **SDM 52740** de fecha del **18 de abril de 2017** (fl.14 al 19)

La Subdirección de Investigaciones de Transporte Público, por medio de Auto No. **2145-18 del 28 de diciembre de 2018**, decidió sobre pruebas y corrió traslado para alegatos de conclusión. (fls.20 y 21).

Auto notificado el **7 de febrero de 2019** mediante aviso No. **9527** de fecha del **1 de febrero de 2019**. (fl.23)

La empresa investigada no presentó escrito de alegatos.

### 2. FUNDAMENTOS LEGALES

La prestación eficiente y de modo seguro del servicio público de transporte, obedece al desarrollo de los mandatos de la Constitución Nacional, en especial a lo que refiere al

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

De otro lado el artículo 3 de la Ley 105 de 1996 establece:

"(...) DE LAS RUTAS PARA EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS: Entiéndase por ruta para el servicio público de transporte el trayecto comprendido entre un origen y un destino, con un recorrido determinado y unas características en cuanto a horarios, frecuencias y demás aspectos operativos.

El otorgamiento de permisos o contratos de concesión a operadores de transporte público a particulares no genera derechos especiales, diferentes a los estipulados en dichos contratos o permisos (...)"

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

"(...) exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizar a los habitantes la eficiente prestación del servicio (...). En todo caso, el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los Artículos 333 y 334 de la Constitución Política."

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

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

El artículo 23 de la ley 336 de 1996 define que:

"Las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte sólo podrán hacerlo con equidos matriculados o registrados para dicho servicio, previamente homologados ante el Ministerio de Transporte, sus entidades adscritas, 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."

De igual manera, artículo 50 y 51 de la Ley 336 de 1996, establece el procedimiento sancionatorio, así:

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

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

b. Los fundamentos jurídicos que sustenten la apertura y el desarrollo de la investigación, y c. Traslado por un término no inferior a diez (10) días ni superior a treinta (30) días, al presunto infractor para que por escrito responda a los cargos formulados y solicite las pruebas que considere pertinentes, las que se apreciarán de conformidad con a las reglas de la sana crítica.

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

En el **artículo 31 numeral 3° del Decreto 672 del 22 de noviembre de 2018**, se establece que la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público tiene como función adelantar en primera instancia los procesos administrativos sancionatorios por violación a las normas de transporte público.

Según el **artículo 2.2.1.3.1.1 del Decreto 1079 de 2015**, la Secretaría Distrital de Movilidad es Autoridad de Tránsito y Transporte en el Distrito Capital.

Por su parte, el **Decreto 1079 de 2015**, por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, establece:

**“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.”

**“Artículo 2.2.1.1.2. Ámbito de aplicación.** Las disposiciones contenidas en el presente Capítulo se aplicarán integralmente a la modalidad de Transporte Público Colectivo Terrestre Automotor de Pasajeros del radio de acción Metropolitano, Distrital y Municipal de acuerdo con los lineamientos establecidos en las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996.”

**“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 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. (Decreto 3366 de 2003, artículo 2°).

**“Artículo 2.2.1.8.2.5. Procedimiento para imponer sanciones.** De conformidad con lo previsto en el Título I Capítulo IX de la Ley 336 de 1996, el procedimiento para la imposición de las sanciones de multa y de suspensión o cancelación de la habilitación o del permiso de operación, es el siguiente:

Cuando se tenga conocimiento de la comisión de una infracción a las normas de transporte, la autoridad competente abrirá investigación en forma inmediata mediante Resolución motivada contra la cual no procede recurso alguno, y deberá contener:

1. Relación de las pruebas aportadas o allegadas que demuestren la existencia de los hechos.
2. Los fundamentos jurídicos que sustenten la apertura y desarrollo de la investigación.
3. Traslado por un término de diez (10) días al presunto infractor, para que por escrito responda a los cargos formulados y solicite las pruebas que considere pertinentes, las que se apreciarán de conformidad con las reglas de la sana crítica. (subrayado fuera del texto).

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

Finalmente, considera que, en el entendido que el Despacho "persista en llevar adelante la investigación en un procedimiento a todas luces arbitrario y cuestionable", la empresa no puede ser declarada responsable por cuanto en ningún momento autorizó, permitió, toleró, coonestó, propició o determinó al conductor del vehículo para que estuviera prestando un servicio no autorizado, conducta imputable al conductor y propietario del vehículo, quienes por ser concededores de las decisiones adoptadas por la Secretaría Distrital de Movilidad, a

De otra parte, precisa que no hay motivo o razón jurídica sustentable para sancionar a la empresa puesto que la sanción al servicio no autorizado es la inmovilización, para lo que presupone que la Subdirección aludida a dos tesis en contra de los argumentos expuestos, la primera consistente en que la inmovilización se impondrá como medida preventiva y la segunda, que la conducta sí es susceptible de ser investigada y sancionada por esta instancia, con base en lo previsto en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

Igualmente indica que no existe un tipo contravenacional concreto que establezca y sancione el cambio de servicio con una multa específica a ser impuesta a la empresa a la que se encuentra vinculado el vehículo, al edificarse el pliego de cargos en normas ajenas al artículo 14 del Decreto 3366 de 2003 y que, la Resolución 10800 de 2003 tampoco consagra un código que describa la conducta presuntamente observada y registrada en el informe de infracción.

Asevera que se viola el debido proceso al haber una clara ausencia de norma previa y específica que establezca expresamente la conducta que se le endilga y la correspondiente sanción, es decir que no es típica.

Que debe precisarse si jurídicamente la conducta endiligada pueda ser atribuida a la empresa para hacerla sujeto de la sanción.

Expone la investigada como argumento de defensa:

La empresa investigada por intermedio de su representante legal, en ejercicio de su derecho de defensa y contradicción, dentro del término legal presentó descargos mediante radicado de SDM 52740 de fecha 18 de abril de 2017, en los que solicita ser exonerada de responsabilidad y sean archivadas las diligencias. De otra parte, respecto de alegatos, la investigada no hizo uso de su derecho, al no presentar los mismos.

### 3. ARGUMENTOS DE DEFENSA

*"Artículo 3º 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."*

A la vez que la Ley 1437 del 18 de enero de 2011 "Por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo", establece:

*"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. (Decreto 3366 de 2003, artículo 54)";*



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

6680-19.

sabiendas dispusieron la prestación del servicio en las condiciones en las que el conductor fue sorprendido por la autoridad policiva.

#### 4. PRUEBAS

Como fundamento para el fallo de la presente investigación administrativa, obran como pruebas dentro del plenario, las siguientes:

**4.1.** Informe de Infracción de Transporte No. **15331325** de fecha del **29 de septiembre de 2016**, con código de infracción No. **590**, al vehículo de placas **VEK295**, vinculado en la fecha de los hechos a la empresa **TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A.**, identificada con **NIT 860.055.942-1**, conducido por el señor **EDGAR JAVIER POZO ROCHA**, identificado con cédula de ciudadanía No. **80.249.155**. (fl.1)

**4.2.** Consulta de información en el **Registro Distrital Automotor "GERENCIAL"** respecto del vehículo de placas **VEK295**. (fl.2 y 3.)

**4.3.** Consulta en página web del Registro Único Empresarial y Social Cámaras de Comercio, respecto de la empresa **TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A.** identificada con **NIT. 860.055.942-1**. (fls.4 a 6)

**4.4.** Oficio **SDM-DTI-81480-2015**, de la Dirección de Transporte e Infraestructura de la Secretaría Distrital de Movilidad, por medio del cual le comunica a la empresa **TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A.**, que la Ruta **TPC 743** tendrá permiso de operación hasta las 24:00 horas del día **16 de julio de 2015**, por motivo de la implementación de los servicios de Transporte Masivo del SITP. (fl.7)

De acuerdo a lo anterior, este investigador incorporó al plenario los documentos enunciados, de conformidad a lo reglado en el **artículo 40 de la Ley 1437 de 2011**, en concordancia con el **artículo 169 de la Ley 1564 de 2012 C. G. del P.**

Así las cosas, al estar integrado el acervo probatorio y agotada la etapa probatoria este Despacho procede a tomar decisión de fondo.

#### 4. CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

Siendo competente este Despacho, procede a pronunciarse de fondo respecto de la actuación administrativa adelantada con el procedimiento señalado en los **artículos 50 y 51 de la Ley 336 de 1996** y el **artículo 2.2.1.8.2.5 del Decreto 1079 de 2015** 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; para lo cual las pruebas que reposan en el expediente serán valoradas aplicando el principio de la sana crítica en conjunto con los argumentos de defensa presentados por la investigada de manera concatenada.

En primer término, obra a folios 4 al 6, copia del Registro Único Empresarial y Social de la Cámara de Comercio de la empresa **TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A.**, identificada con **NIT. 860.055.942-1**, el cual certifica su Existencia y Representación Legal

que realice la investigación en el punto 4 de sus descargas en la que indica (...) en el entendido en que su despacho persista en llevar adelante la investigación en un procedimiento a todas luces arbitrario y cuestionable (...); el Despacho de manera categórica rechaza tal aseveración, puesto que la actuación administrativa se desarrolla dentro de los términos legales previstos en el Estatuto de Transporte - Ley 336 de 1966-, en concordancia con los establecidos en la Ley 1437 de 2011 para el procedimiento administrativo sancionatorio, con total apego y respeto de las garantías constitucionales y legales y observancia de los principios que las rigen, como son el debido proceso, derecho de defensa, contradicción y publicidad, entre otros, así como las formas propias de las actuaciones administrativas.

En los descargos expone la investigada que se hace necesario precisar si jurídicamente existe la posibilidad de que la conducta que le fuera endiligada pueda ser atribuida a la empresa, para hacerla sujeto de la sanción prevista en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

Con el objeto de responder el interrogante planteado, respecto de determinar si la empresa puede ser considerada sujeto activo de la conducta que originó la investigación administrativa que nos ocupa, se hace necesario señalar que la Subdirección de Investigaciones de Transporte Público dando alcance a lo establecido en el artículo 2.2.1.8.3.3 del Decreto 1079 de 2015, tuvo como prueba el Informe de Infracción No. 15331325 del 29 de septiembre de 2016 (folio 1), el cual fue impuesto sobre el vehículo de placa VEK295, que para la fecha de los hechos formaba parte del parque automotor de la empresa TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE, tal como se desprende de la información contenida en el Registro Distrital Automotor "GERENCIAL", obrante como prueba a folios 2 y 3 del plenario, que da cuenta que el vehículo de placas VEK295, de clase BUSETA, de servicio público colectivo se encuentra registrado en la ciudad de Bogotá, y para la fecha de los hechos estaba activo y vinculado a la empresa TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A., según consta en casilla de tarjeta de operación el registro N° 1562503 con vigencia del 16/03/2016 al 16/03/2018.

Conforme a lo señalado en el Informe de Infracción y lo constatado en el Registro Gerencial, se infiere que, el vehículo de placa VEK295 portaba los distintivos de la empresa investigada, circuló bajo su nombre y responsabilidad, por lo que, la citada sociedad de transporte está en la obligación de responder administrativamente por los hechos de su vinculado, por las siguientes razones:

No puede desconocer la empresa que la vinculación de un vehículo a una empresa de transporte público es la incorporación de éste al parque automotor de dicha empresa, que se oficializa con la expedición de la tarjeta de operación por parte de la autoridad de transporte competente, conforme lo prevé el artículo 2.2.1.3.6.2. del Decreto 1079 de 2015.

De otra parte, el precitado Decreto 1079 de 2015, define en el artículo 2.2.1.1.3, que se transcribe en los fundamentos legales de este proveído, que el transporte público colectivo de pasajeros es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, para recorrer total o parcialmente una o más rutas legalmente autorizadas.

En este sentido, se ha pronunciado la Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado en sentencia 21 de septiembre de 2001, que advierte:

**"La relación entre la empresa y los automotores vinculados a ella no es puramente nominal, si no material o real, en la medida de que los vehículos son el medio a través**



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

6680-19

del cual ella desarrolla su objeto social, según definición de empresa de transporte dada en el artículo 9 del Decreto 1787 de 1990, de modo que la actividad u operación de los automotores es la actividad de la empresa, de allí que tenga a su cargo el control de estos, según se deduce, entre otras disposiciones, del precitado artículo 9º y del artículo 68 ibídem. (...)"

Lo anterior significa que quienes operan los equipos mediante los cuales se presta el servicio, trátense de conductores asalariados o propietarios de tales equipos, lo hacen en nombre de la empresa, actúan en representación de ella y, por consiguiente, tienen la responsabilidad in vigilando respecto del comportamiento de ellos en el desarrollo de su actividad.

Además, como lo advierte la entidad demandada, las infracciones que le han sido atribuidas y las obligaciones subyacentes en ellas están en cabeza de la empresa, según el tenor de las normas respectivas." (subrayas y negrillas fuera del texto)

Sobre la responsabilidad por las personas a cargo, ha expresado la Sala Plena de la Corte Constitucional, en Sentencia C-1235/05<sup>1</sup>:

"(...) Este tipo de responsabilidad civil es la que se imputa por disposición de la ley a una persona que a pesar de no ser la causante inmediata del daño, está llamada a repararlo por la presunción de culpa que sobre ella pesa, la cual, según un sector de la doctrina acogido por nuestro ordenamiento civil, se funda en el incumplimiento del deber de vigilar, elegir o educar -culpa in vigilando, culpa in eligendo- al causante inmediato del daño, con quien de acuerdo con los supuestos previstos en las normas, tiene una relación de cuidado o dependencia. Mientras que, según otro sector de la doctrina, acogido en otros ordenamientos civiles en el derecho comparado, se funda en un criterio de imputación objetiva -la teoría del riesgo creado o riesgo beneficio- conforme a la cual, quien se beneficia de una actividad debe soportar las cargas que se derivan del ejercicio de dicha actividad. El entendimiento de la modalidad de responsabilidad por el hecho ajeno ofrece alguna discusión en la doctrina, como quiera que bajo una comprensión más compleja se suele sostener que la responsabilidad en estos casos no tiene origen en la conducta de un tercero -responsabilidad indirecta-, sino en el incumplimiento del deber propio -responsabilidad directa-, cual es en cada caso el de vigilar, elegir o educar y que vendría a constituir la causa inmediata del daño (...)"

Ante lo referenciado, no puede pretender desconocer la investigada que en cabeza suya y bajo su responsabilidad se encuentra la operación del servicio público de transporte para el cual fue habilitada y que, entre ella y sus afiliados existe un vínculo, por lo tanto, las acciones de estos últimos no se pueden tener como hechos separados o independientes a ella. Al respecto cabe mencionar que el vehículo implicado hace parte del parque automotor, porta sus distintivos y presta el servicio con su consentimiento, bajo su nombre y responsabilidad, por tal razón, la empresa de transporte está en la obligación de responder por el servicio no autorizado que se presta con el vehículo a ella vinculado, máxime cuando además los conductores deben ser contratados directamente por la empresa, de conformidad con la exigencia legal contenida en el artículo 36 de la Ley 336 de 1996, razón por la que no puede escalar y trasladar su responsabilidad a sus agentes, quienes como bien lo señala la jurisprudencia, prestan el servicio actuando en representación de ella.

En consecuencia, la viabilidad jurídica que la conducta haya sido endilgada a la empresa queda soportada y fundamentada, en los anteriores términos.

De allí que, lo que concierne a los motivos de inconformidad elevados por la empresa en los puntos 4, 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

prestando un servicio público de transporte no autorizada y ajeno por ende al operador en la habilitación conferida a mi representada" y que, "(...) no permitido, tolero, cohonesto o propicio la prestación de un servicio no autorizado por parte de su personal de conductores o propietarios y vinculados..."; no puedan ser aceptados como eximientemente toda vez que, como quedó señalado, la responsabilidad de la operación del servicio público es de las empresas habilitadas, dada la obligación de vigilancia que les asiste sobre los agentes que a su nombre operan el servicio público para el cual fueron legalmente habilitadas, como lo son sus conductores, quienes deben ser contratados directamente por ellas, acorde con lo establecido en el artículo 36 de la Ley 336 de 1996, que reza:

**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]

Sobre la responsabilidad por las personas a cargo, de que trata el artículo 2347 del C.C., ha expresado la Sala Plena de la Corte Constitucional, en Sentencia C-1235/05:

"(...) Este tipo de responsabilidad civil es la que se imputa por disposición de la ley a una persona que a pesar de no ser la causante inmediata del daño, está llamada a repararlo por la presunción de culpa que sobre ella pesa, la cual, según un sector de la doctrina acogido por nuestro ordenamiento civil, se funda en el incumplimiento del deber de vigilar, elegir o educar—culpa in vigilando, culpa in eligendo—al causante inmediato del daño, con quien de acuerdo con los supuestos previstos en las normas, tiene una relación de cuidado o dependencia. Mientras que, según otro sector de la doctrina, acogido en otros ordenamientos civiles en el derecho comparado, se funda en un criterio de imputación objetiva—la teoría del riesgo creado o riesgo beneficioso—conforme a la cual, quien se beneficia de una actividad debe soportar las cargas que se derivan del ejercicio de dicha actividad. El entendimiento de la modalidad de responsabilidad por el hecho ajeno ofrece alguna discusión en la doctrina, como quiera que bajo una comprensión más compleja se suele sostener que la responsabilidad en estos casos no tiene origen en la conducta de un tercero—responsabilidad indirecta—, sino en el incumplimiento del deber propio—responsabilidad directa—, cual es en cada caso el de vigilar, elegir o educar y que vendría a constituir la causa inmediata del daño (...)"

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

Ahora bien, respecto del segundo de los aspectos señalados por la investigada, es decir que pueda ser objeto de sanción por la conducta atribuida, ha de decirse que del precedente análisis se deriva, como condición impuesta a las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte terrestre colectivo de pasajeros, el que éste debe ser prestado bajo su responsabilidad, lo que implica que la empresa es sujeto activo



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

6680-19

de la conducta desplegada por su conductor y, por ende, sujeto de sanción en caso de comprobarse la infracción, tal como lo establece la **Ley 105 de 1993**, al tenor literal en su **artículo 9**:

**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).

Para este efecto, procede el Despacho a valorar el acervo probatorio, a fin de determinar si existió o no la conducta endilgada y, en consecuencia, si hay lugar a sancionar a la investigada o en su lugar a exonerarla.

En el caso bajo examen, obra como prueba el Informe de Infracciones de Transporte N° **15331325** impuesto por código de infracción 590, el día **29 de septiembre de 2016**, en la carrera 68 con calle 17, alrededor de las 17:00 horas, por el agente de tránsito Yessica Aguirre, identificada con placa N°. 1878560, sobre el vehículo de placa **VEK295**, vinculado a la empresa **TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A.**, con la observación “*Transporta pasajeros con tabla 743 Engativá servicio autorizado, ruta desmontada*”, lo cual permite inferir que el referido vehículo, se encontraba operando por las vías de esta ciudad prestando un servicio no autorizado de transporte público colectivo en una ruta revocada.

Documento que tiene presunción de autenticidad, según lo establece el **artículo 244** del Código General del Proceso.

En este orden, verificado el oficio **SDM-DTI-81480-2015** donde indica la ruta 743, a la que hace referencia el agente de tránsito en las observaciones del informe de infracciones, visible como prueba a folio 7 del plenario, del mismo se desprende que de manera oportuna la Secretaría Distrital de Movilidad le informó a la empresa **TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A.** que la ruta **743** autorizada de manera temporal, tendría permiso de operación hasta las **24:00 horas del día 16 de julio de 2015**, comunicación que fue recibida por la empresa el **25 de junio de 2015**; según consta en sello de recibido, prueba con la que se obtiene certeza de que el vehículo de placas **VEK295** se encontraba operando en vía pública prestando servicio público de transporte de pasajeros realizando la ruta **743, revocada**.

Por tanto, cotejadas estas dos pruebas, las mismas dan certeza de la comisión de la infracción a las normas de transporte al realizarse un servicio público sin el permiso o autorización correspondiente para la prestación del mismo, a través del vehículo de placas **VEK295**, vinculado al parque automotor de **TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE**, al ser claro que el citado automotor de transporte público operaba el día **29 de septiembre de 2016** por la ruta **743**, recorrido que desde hacía más de un año y tres meses había sido revocado por la Secretaría de Movilidad, decisión ésta de la que tuvo conocimiento la empresa desde el día **25 de junio de 2015**, desconociendo la empresa lo establecido en el **artículo 2.2.1.1.3 del Decreto 1079 de 2015** que estipula que el servicio público de transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros es aquel que se presta bajo la

para empresa de TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A., por incumplimiento en la prestación de operación desde el 16 de julio de 2015, por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad, mediante oficio SDM-DTI-81480 de 2015 en virtud a la implementación de los servicios del SITP.

Ahora bien, el segundo aspecto cuestionado por la investigada corresponde a que "(...) hay una clara ausencia de norma, previa y específica, que establezca expresamente la conducta endiligada a la empresa y su correspondiente sanción, (...) y que "(...) 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 las normas de transporte aplicables para sancionar a las empresas transportadoras."

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 en la ley, que para el caso de transporte público establece en el artículo 9 de la Ley 105 de 1993 "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."

Así mismo, el Decreto 1079 de 2015 en el artículo 2.2.1.8.2 define violación a una norma de transporte como 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.

Se reitera, que igualmente precisa en el artículo 2.2.1.8.3.2 que la conducta servicio no autorizado es la que se realiza por un vehículo de servicio público sin el permiso o autorización correspondiente para prestación del mismo.

De este marco normativo se desprende que, cuando un vehículo automotor de servicio público realiza un servicio público sin el permiso o autorización correspondiente para la prestación del mismo, es decir un servicio no autorizado, 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 endiligada a la empresa a través de la Resolución No. 1360-17 del 23 de febrero de 2017, 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, constituyéndose en infracción de transporte. Concluye en la que incurrió la empresa TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A., con su vehículo de placas VEK295, como quedó probado.

En este sentido y respecto de esta norma, no le asiste razón a la investigada.

Ahora, en el segundo de los aspectos que sobre tipificación refiere la investigada, para lo cual indica la ausencia de norma clara, previa y específica que igualmente establezca la correspondiente sanción, que sustenta en que el artículo 53 del Decreto 3366 de 2003 solo consagra la definición de servicio no autorizado, pero que no se describe una sanción



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

6680-19

en particular; debe el Despacho hacerle precisión que la investigación administrativa fue iniciada con fundamento en el **Decreto 1079 del 26 de mayo de 2015, (artículo 2.2.1.8.3.2)** norma vigente para la fecha de ocurrencia de los hechos y no con base en el **Decreto 3366 de 2003 (artículo 53)** compilado por el primero.

Superada esta aclaración, sobre el punto central de su descargo, 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 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.<sup>5</sup>"*

Ahora bien, el **artículo 46 de la Ley 336 de 1996 –Estatuto General del Transporte–**, establece:

**ARTÍCULO 46.** *Con base en la graduación que se establece en el presente Artículo, las multas oscilarán entre 1 y 2000 salarios mínimos mensuales vigentes teniendo en cuenta las implicaciones de la infracción y procederán en los siguientes casos:*

- 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 solicitante.*
- d) Literal modificado por el artículo 96 de la Ley 1450 de 2011. 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". Subrayas y resaltado fuera del texto.*
- e) En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte. Subrayas y resaltado fuera del texto.*

**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:*

autorizado, tal como lo establece el literal e) del artículo 46 de la Ley 1450 de 2011 y el literal e) que asigna la sanción de multa para todas aquellas conductas que no tengan sanción específica.

Así mismo, es necesario aclararle a la empresa investigada cuando afirma 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", que la Resolución de apertura No. 1360 del 23 de febrero de 2017 establece que "...se impondrá a título de sanción la multa prevista en el literal e), artículo 46 de la Ley 336 de 1996..." (negrilla fuera de texto), literal e) del artículo 46 que consagra que para las conductas que no tengan asignada una sanción específica le será aplicable igualmente la multa, disposición en la que caería la conducta de servicio no autorizado.

En razón de lo anterior, dicho artículo no requiere ser reglamentado como lo sugiere el memorialista, no requiriendo de acto administrativo alguno, pues dicha previsión normativa tiene reserva legal.

El segundo componente constitutivo del precepto 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 operar, prohibición que al no ser respetada configura violación a dicha norma de transporte, según lo determina el artículo 2.2.1.8.2 de la misma norma, 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.

Al estar establecidas tanto la infracción como la sanción a aplicar, de manera previa a la ocurrencia de los hechos, se está juzgando conforme a normas preexistentes al hecho que se le endilgó a la investigada, no existiendo violación al debido proceso.

Por consiguiente, es menester precisar 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 distintas.

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 circulan vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilidad 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.

Así las cosas, el Despacho atiende del todo el principio de legalidad, realizando la adecuación de una conducta típica definida previamente en la normatividad de transporte y que es soporte para realizar la imputación debidamente sustentada en la apertura de la investigación administrativa, por lo que en aras de darle cumplimiento a la ley se impondrá la sanción dentro de los parámetros de acuerdo a la norma existente.

En este entendido, sobre la apreciación que hace la investigada de que el pliego de cargos se edifica sobre normas ajenas completamente a las establecidas en los **artículos 14** y siguientes del **Decreto 3366 de 2003**, que contemplan las conductas que permiten deducir sanciones pecuniarias a las empresas de la modalidad de transporte público colectivo, se hace imprescindible para esta instancia aclararle al memorialista

En este entendido, sobre la apreciación que hace la investigada de que el pliego de cargos se edifica sobre normas ajenas completamente a las establecidas en los **artículos 14** y siguientes del **Decreto 3366 de 2003**, que contemplan las conductas que permiten deducir sanciones pecuniarias a las empresas de la modalidad de transporte público colectivo, se hace imprescindible para esta instancia aclararle al memorialista que en primer lugar, el **artículo 14 del Decreto 3366 de 2003**, en ninguno de sus literales contemplaba la conducta objeto de investigación y en segundo término que dicho artículo, así como los **artículos 12, 13, 16, 18, 19, 20, 22, 24, 25, 26, 28, 30, 31, 32, 34, 36, 39, 40, 41, 42, 43, 44, y 57 del Decreto 3366 de 2003**, fueron declarados nulos por el Consejo de Estado<sup>2</sup>.

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.

Culminado el análisis realizado en precedencia, se acomete el argumento contenido en el punto 2.2 del escrito de descargos, que se afinca en que la **Resolución 10800 de 2003**, tampoco consagra un código particular de infracción que describa la conducta de la que da cuenta el informe de infracción, por la que se originó la presente investigación.

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.

Bajo estas premisas, la codificación de que trata la referida norma, 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 estipuladas como infracciones, siendo así que, la codificación 590, corresponde a la conducta de servicio no autorizado, tipificada como infracción de transporte en el **artículo 46 de la Ley 336 de 1996**, definida en el **artículo 2.2.1.8.3.2 del Decreto 1079 de 2015**.

CUNSAARKA UN CODIGO PARTICULAR DE INFRACCION que describe 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 INFRACCION", en el que el agente de tránsito registra el número 590. Cuando se Acudiendo a la resolución que cito, aparece 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 (...)"

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 autorizado, número señalado en la casilla 7 por el agente de tránsito como código de infracción.

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 autorizado es la multa de que trata el artículo 46 de la Ley 336 de 1996, dentro de los parámetros establecidos en el literal a) parágrafo del mismo artículo; por consiguiente, lo indicado en la Resolución 10800 atende a la inmovilización como medida preventiva.

En este punto plantea la investigada dos posibles tesis, que según su parecer esgrimirá en contra de sus argumentos esta Subdirección, la primera de las cuales es 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 público o al propietario del equipo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 47 del Decreto 3366 de 2003, lo cual es acertado, excepto en que no se trata una tesis sino de la aplicación de un imperativo. Efectivamente, el artículo 2.2.1.8.2.1. del Decreto 1079 de 2015 compilatorio del artículo 47 del Decreto 3366 de 2003, prescribe lo que considera tesis la investigada y, el artículo 2.2.1.8.2.2. *ibidem*, 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.**

(...) Decreto 3366, artículo 47"  
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.

(...) Decreto 3366, artículo 48" (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



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

6680-19

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.*

*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." (Negrillas y subrayas fuera del texto).*

Consiguientemente, este Despacho se permite aclararle 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.

Así bien, indica como segunda tesis la investigada, a la que acudirá -según su parecer- este Despacho, que la conducta sí es susceptible de ser investigada y sancionada por la Subdirección de Investigaciones de Transporte Público de la Secretaría Distrital de Movilidad, con base en lo previsto en la **Ley 336 de 1996, artículo 46, literal e**); a la vez que controvierte tal consideración con la manifestación que dicha disposición no ha sido reglamentada ni por el gobierno nacional, ni por las autoridades distritales.

transporte puarico.

No así, la segunda de sus proposiciones porque sobre el artículo 46 de la Ley 336 existe pronunciamiento de exequibilidad de la Corte Constitucional en **Sentencia C-490 del 2 de octubre de 1997**, al no encontrarlo contrario al artículo 29 de la Constitución Política y en el entendido que las violaciones que en ese literal se sancionan, son todas las infracciones de las normas de transporte, diferentes a la expresamente señaladas en el mismo artículo 46, observando de esta forma que no quebranta el principio de legalidad de la pena; en donde a su vez se advierte que las sanciones, dentro de la escala prevista en el artículo 46, deben ser razonables y proporcionadas en relación a la conducta que se infringe.

Además, en este tópico se hace imprescindible puntualizarle al memorialista que en múltiples sentencias<sup>3</sup> el Consejo de Estado ha sostenido que el régimen sancionatorio en materia de transporte es de reserva del legislador, no pudiendo, por tanto, arrogarse esa facultad el ejecutivo (gobierno nacional o autoridades distritales) como lo pretende la investigada.

Ante lo referenciado, respecto de las dos tesis que aduce la investigada que pueden ser esgrimidas por esta Subdirección en contra de sus argumentos de defensa, indicadas en los literales **a)** y **b)** del numeral 3 de sus descargos, demuestra esta instancia 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 los términos en que le fuera reconocida por la Corte Constitucional exequibilidad al citado literal.

En cuanto al punto número 5 del escrito exculpatorio, en el que manifiesta la investigada "(...) de manera respetuosa solicito se nos exonere de responsabilidad en el presente evento y se ordene el archivo de este diligenciamiento", las circunstancias que dio a conocer el agente de tránsito en el Informe de Infracción de Transporte N°. **15331325** logran ser lo suficientemente claras y precisas respecto de la conducta por la cual se ordenó la apertura de la presente investigación al dejar observado en la casilla 16 "transporta pasajero con tabla 743 Engativá servicio autorizado, ruta desmontada", hechos que se corroboran a través del oficio **SDM-DTI-81480-2015**, recibido por la empresa día **25 de junio de 2015**, con el que la Secretaría Distrital de Movilidad le informó a la empresa **TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A.**, que la ruta de transporte público colectivo **743** autorizada de manera temporal a la empresa de transporte público de operación **hasta las 24:00 horas del día 16 de julio de 2015** y que esa comunicación ejecutaba la decisión contenida en la **Decreto 190 de 2015 artículo 2°**, por medio de la cual se revoca a partir del inicio de operación del Sistema Integrado de Transporte Público todos los permisos de operación otorgados a la empresa. Del cotejo de estas pruebas documentales se logra demostrar el cargo endilgado, dado que desde hacía más de un (1) año y tres (3) meses, la empresa tenía conocimiento que la ruta **743** estaba revocada, sin que demuestre a través de medio alguno haber tomado las medidas y adoptado los controles necesarios para evitar que el vehículo vinculado a su parque automotor operara en la **ruta 743**, encontrándose además que para la fecha de los hechos objeto de investigación el vehículo de placas **VEK295** contaba con Tarjeta de Operación vigente y hacía parte del parque automotor de la empresa.

<sup>3</sup> Entre otras:

- Sentencia de 19 de mayo de 2016 Expediente 2008-00107-00 Acumulado 2008 00098 00
- Sentencia del 13 de octubre de 2011, Expediente No. 2005-00206-01 C.P. María Claudia Rojas Lasso
- Sentencia de 29 de julio de 2010

AC 13 No. 37 – 35  
Tel: 3649400  
www.movilidadbogota.gov.co  
Info: Línea 195

**BOGOTÁ  
MEJOR  
PARA TODOS**

Por tanto, las pruebas obrantes en el plenario proporcionan a esta instancia el convencimiento y certeza de la ocurrencia de los hechos que constituyen infracción a las normas de transporte, que permiten atribuirle responsabilidad a la empresa investigada; razón por la que no es viable acceder a la solicitud de exoneración de responsabilidad de la empresa y archivo de las diligencias, y contrario a ello, 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 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) párrafo íbidem** 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**.

## 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 asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte. (Subrayas y resaltado fuera del texto).*

**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;*

(...)"

En concordancia con el artículo 2.2.1.8.4 del Decreto 1079 de 2015 que prevé:

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

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 por cuanto afecta la calidad, oportunidad y seguridad del mismo, además 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 los 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

de la orden dada por la autoridad de tránsito, lo que muestra la ausencia de la empresa en la obligación de vigilancia y control sobre su parque automotor, al no ser adoptada medida alguna que evitara la prestación del servicio no autorizado en dicha ruta. Ello aunado al hecho que con la prestación de un servicio no autorizado se pone en riesgo la seguridad de los usuarios -integridad y la vida-, al ser excluidos por parte de las aseguradoras los amparos establecidos para la actividad de transporte público cuando se comprueba la prestación de este tipo de servicio.

Circunstancias todas estas, por las que estima el ente investigador que la multa a imponer a la empresa **TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE**, identificada con NIT. 860.055.942-1, de acuerdo a lo previsto el artículo 46 de la Ley 336 de 1996, debe ser tasada en tres (3) salarios mínimos legales vigentes, siendo para la fecha de ocurrencia de los hechos, esto es para el año 2016, **SEISCIENTOS OCHENTA Y NUEVE MIL CUATROCIENTOS CINCUENTA Y CINCO MIL PESOS M/CTE (\$689.455)**, para una sanción de **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 CONTROL E INVESTIGACIONES AL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD**, en uso de sus facultades legales,

#### RESUELVE:

**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 a través del vehículo de placas **VEK295** vinculado a ella, conducta descrita en el artículo 2.2.1.8.3.2. del Decreto 1079 de 2015, de conformidad a la parte motiva del expediente.

**ARTÍCULO SEGUNDO: En consecuencia, SANCIONAR** la empresa **TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A.**, identificada con NIT. 860.055.942-1 con **MULTA** equivalente a tres (03) salarios mínimos legales vigentes en cuantía de **DOS MILLONES SESENTA Y OCHO MIL TRESCIENTOS SESENTA Y CINCO PESOS M/CTE (\$2.068.365)**, valor que deberá ser consignado a favor de la Dirección Distrital de Tesorería -DT-, para lo cual la sancionada debe obtener el formato de conceptos varios con código de barras en la sede Paloqueño (Cra. 28A No. 17A-20 Piso 1) para proceder a realizar el pago en la(s) entidad (es) financiera(s) recaudadora(s) autorizada(s) por la Tesorería Distrital de la Secretaría Distrital de Hacienda, de conformidad con lo establecido en la Circular DT-3 el 27 de mayo de 2019, expedida por ese organismo.

**ARTÍCULO TERCERO: NOTIFICAR** el contenido de la presente providencia al representante legal o quien haga sus veces, de la empresa **TRANSPORTES NUEVO HORIZONTE S.A.**, identificada con NIT. 860.055.942-1, por intermedio de la Secretaría de la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público de la Secretaría Distrital de Movilidad, 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.

**ARTÍCULO CUARTO:** Contra la presente decisión, procede el recurso de reposición ante la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público y/o el de apelación ante la Dirección de Investigaciones Administrativas al Tránsito y Transporte de la Secretaría Distrital de Movilidad, los cuales podrán ser interpuestos por escrito dentro de



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

6680-19

los diez (10) días hábiles siguientes a su notificación, debidamente sustentados y con la observancia de lo preceptuado en los artículos 74 y siguientes de la Ley 1437 de 2011 (Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo).

**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 impuesta 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, archívense el expediente.

31 MAY 2019

Dada en Bogotá D. C., a los

**NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE**

**JUAN CARLOS ESPELETA SANCHEZ**

Subdirector de Control e Investigaciones de Transporte Público  
Secretaría Distrital de Movilidad

Proyectó: Dra. *Yenny Maritza Orjuela Romero*  
Revisó: Dra. *Francy Guerrero Pinzón*

