

Bogotá D.C, 12 de abril de 2024

NOTIFICACIÓN POR AVISO N° 56135. RESOLUCIÓN No. 41179 24

Señor (a)
JHON EDWIN ORTIZ TIQUE
CC 1013617493
DIAG 32B C S # 12J 10 BOGOTA

EXPEDIENTE:	2756 22
RESOLUCIÓN No.	41179 24
FECHA DE EXPEDICIÓN:	13/02/2024

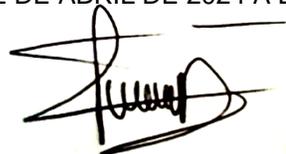
Teniendo en cuenta que, ante el desconocimiento de la información del domicilio o residencia del investigado no fue posible notificar la **RESOLUCIÓN N° 41179 24 DE 13/02/2024** del expediente **No. 2756 22** expedida por la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público, en los términos 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 **12 de abril de 2024** en la página web www.movilidadbogota.gov.co /subdirección de control e investigaciones al transporte público (link) y en el Módulo No. 17, ubicado en la Carrera 28A N° 17A-20 PALOQUEMAO, Piso 1º., de conformidad con lo establecido en el Artículo 69 de la citada Ley.

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 41179 24 DE 13/02/2024 del expediente No. 2756 22.

CERTIFICO QUE EL PRESENTE AVISO SE FIJA HOY 12 DE ABRIL DE 2024 A LAS 7:00 A.M.
POR EL TÉRMINO DE CINCO DÍAS HÁBILES.

FIRMA RESPONSABLE FIJACIÓN:



JUAN CARLOS GALVIS MUÑOZ

CERTIFICO QUE EL PRESENTE AVISO SE DESFIJA HOY 18 DE ABRIL DE 2024 A LAS 4:30 P.M

FIRMA RESPONSABLE DESFIJACIÓN:



JUAN CARLOS GALVIS MUÑOZ

Secretaría Distrital de Movilidad

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



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Expediente: 2756-22

RESOLUCIÓN No. **411-2479.24**

POR LA CUAL SE FALLA LA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA ADELANTADA EN CONTRA DEL(A) SEÑOR(A) JHON EDWIN ORTIZ TIQUE, IDENTIFICADO(A) CON LA CÉDULA DE CIUDADANÍA No. 1013617493, EN CALIDAD DE PROPIETARIO(A) DEL VEHÍCULO DE PLACA JDV421.

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, 336 de 1996, el Decreto 1079 de 2015, el numeral 3 del artículo 31 del Decreto 672 de 2018, en concordancia con la Ley 1437 de 2011, profiere a fallar la presente investigación con fundamento en los siguientes:

1. ANTECEDENTES

La Subdirección de Control e Investigaciones de Transporte Público de la Secretaría Distrital de Movilidad, mediante Resolución No. **21639-22** del **14 DE SEPTIEMBRE DE 2022**, ordenó la apertura de investigación administrativa contra del(a) señor(a) **JHON EDWIN ORTIZ TIQUE**, identificado(a) con la cedula de ciudadanía **No. 1013617493**, presuntamente porque incurrió en la conducta establecida por el literal d) del artículo 46 (modificado por el artículo 96 de la Ley 1450 del 2011) en concordancia con el artículo 9, inciso segundo del artículo 11 y artículo 16 de la Ley 336 de 1996, al facilitar y disponer el vehículo de su propiedad de placa **JDV421** para que este prestara servicio de transporte no autorizado conforme a lo dispuesto en el informe único de infracciones al transporte **1015372963** de fecha **12 de octubre de 2021**. (Folios 1 - 6)

La mencionada resolución fue notificada por aviso No. 35280, el 09 de diciembre de 2022, fijado en la página web de la Entidad y en un lugar visible de la misma, el día 01 de diciembre de 2022 a las 7:00 a.m. y desfijado del 07 de diciembre de 2022 a las 4:30 p.m. (Folio 7 / 8)

Se encuentra que conforme a la notificación realizada dispuesta en el artículo 66 y subsiguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, la investigada no presentó escrito de descargos, ni aportó pruebas dentro del término legalmente otorgado por el ARTÍCULO CUARTO de la Resolución No. 21639-22 del 14 DE SEPTIEMBRE DE 2022, esto es, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la notificación.

Mediante Auto No. 9478-23 del 31 de agosto de 2023, la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público corrió traslado al investigado (a) para que presentara los correspondientes alegatos (Folio 9)

El Auto 9478-23 fue comunicado por aviso No 49395, el día 14 de noviembre de 2023, fijado en la página web de la Entidad y en un lugar visible de la misma, el día 02 de noviembre de 2023 a las 7:00 a.m. y desfijado 10 de noviembre de 2023 a las 4:30 p.m. (folio 10 y 11)

Revisado el sistema de gestión documental "ORFEO" y correo electrónico de la entidad, se encuentra que el investigado (a) **NO** presentó escrito de Alegatos de Conclusión, dentro 10 días hábiles del plazo máximo otorgado para su sustentación.

2. FUNDAMENTOS LEGALES

Según el inciso 2 del artículo 1 de la Ley 105 de 1993, conforman el Sistema Nacional de Transporte, los organismos de tránsito y transporte de las entidades territoriales.

El artículo 9 de la Ley 105 de 1993, establece los sujetos de sanción por infracciones a las normas de transporte público, como son:

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:

1. Los operadores del servicio público de transporte y los de los servicios especiales.
2. Las personas que conduzcan vehículos.
3. Las personas que utilicen la infraestructura de transporte.
4. Las personas que violen o faciliten la violación de las normas.
5. Las personas propietarias de vehículos o equipos de transporte.
6. Las empresas de servicio público.

Las sanciones de que trata el presente artículo consistirán en:

1. Amonestación.
2. Multas.
3. Suspensión de matrículas, licencias, registros o permisos de operación.
4. Cancelación de matrículas, licencias, registros o permisos de operación.
5. Suspensión o cancelación de la licencia de funcionamiento de la empresa transportadora.
6. Inmovilización o retención de vehículos.

El artículo 4 de la Ley 336 de 1996, preceptúa que, el transporte gozará de la especial protección estatal y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares.

De conformidad con el artículo 8 de la Ley 336 de 1996, las autoridades que conforman el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción.

Conforme a lo previsto en el artículo 2.2.1.3.1.1 del Decreto 1079 de 2015 y en el numeral 2 del artículo 2 del Decreto 672 de 2018, la Secretaría Distrital de Movilidad es autoridad de tránsito y transporte en el Distrito Capital.

Acorde con lo establecido en el numeral 3 del artículo 31 del Decreto 672 de 2018, la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público tiene como función, adelantar en primera instancia las investigaciones administrativas por violación a las normas de transporte público y respecto de los vehículos de servicio público registrados dentro de su jurisdicción, en las modalidades de servicio de su competencia.

Según lo dispuesto en el artículo 50 de la Ley 336 de 1996, la autoridad competente, cuando tenga conocimiento de la comisión de una infracción a las normas de transporte público, mediante resolución motivada deberá ordenar la apertura de investigación administrativa, contra la cual no procede recurso alguno.

2.1. FORMULACIÓN DEL CARGO

La Ley 105 del 30 de diciembre de 1993, por medio de la cual "se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las

Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”, establece:

“Artículo 2º.- Principios Fundamentales. (...)

b. De la intervención del Estado: Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas. (...)

e. De la Seguridad: La seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte. (...)

“Artículo 3º.- Principios del transporte público. El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios:(...)

2. DEL CARÁCTER DE SERVICIO PÚBLICO DEL TRANSPORTE:

La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad. (...)
(Subrayado ajeno al texto)

“Artículo 9º.- Sujetos de las sanciones. Las autoridades que determinen las disposiciones legales impondrán sanciones por violación a las normas reguladoras del transporte, según las disposiciones especiales que rijan cada modo de transporte.

Podrán ser sujetos de sanción: (...)

4. Las personas que violen o faciliten la violación de las normas.
5. Las personas propietarias de vehículos o equipos de transporte. (...)

Por su parte, la Ley 336 del 20 de diciembre de 1996, por la cual, “se adopta el estatuto nacional de transporte”, ordena:

“Artículo 2º- La seguridad especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte”.

“Artículo 3. Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo, dándole la prioridad a la utilización de medios de transporte masivo. 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”.

“Artículo 9º-El servicio público de transporte dentro del país tiene un alcance nacional y se prestará por empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas de acuerdo con las disposiciones colombianas y debidamente habilitadas por la autoridad de transporte competente. (...)

“Artículo 11.-Las empresas interesadas en prestar el servicio público de transporte o constituidas para tal fin, deberán solicitar y obtener habilitación para operar.

La habilitación, para efectos de esta ley, es la autorización expedida por la autoridad competente en cada modo de transporte para la prestación del servicio público de transporte (...).

“Artículo 16.- De conformidad con lo establecido por el artículo 3º, numeral 7º de la Ley 105 de 1993, sin perjuicio de lo previsto en tratados, acuerdos o convenios de carácter internacional, la prestación del servicio público de transporte estará sujeta a la habilitación y a la expedición de un permiso o a la celebración de un contrato de concesión u operación, según que se trate de rutas, horarios o frecuencias de despacho, o áreas de operación, servicios especiales de transporte, tales como: escolar, de asalariados, de turismo y ocasional”.

Por su parte, la Superintendencia de Transporte expidió Circular No. 015 del 20 de noviembre de 2020 en que conmina a las autoridades, organismos y Entidades del Sistema Nacional de Transporte, a vigilar y controlar el cumplimiento de las normas de tránsito y de transporte, “(...) 1.2.(...) especialmente respecto de la realización de operaciones de transporte público de manera informal o ilegal (...)” y precisando adicionalmente que: “2.3.4.2 La ley de transporte aplica a todo aquel que realice operaciones de transporte público, sin cumplir los requisitos legales”.

Así mismo, sobre el particular el Ministerio de Transporte emitió concepto MT No.: 20211340319451 del 7 abril de 2021, indicó que “El régimen de transporte terrestre aplica a todos los sujetos que realicen operaciones de transporte público (...)”.

De otro lado, frente a los sujetos a investigar y sancionar, se ha pronunciado el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, Sección Primera, Sub Sección B, doce (12) de febrero de dos mil veintiuno (2021) Radicado. 250002341000 2017 01935 00. Magistrado Ponente Moisés Rodrigo Mazabel Pinzón, así:

“(...) la Superintendencia de Transporte, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 9 numeral 4 de la Ley 105 de 1993, es una autoridad que tiene la facultad de imponer sanciones por la violación a las normas reguladoras del transporte y en el caso en concreto, pueden ser objetos de sanción aquellas personas que violen o faciliten la violación de las normas, sin que necesariamente sean sujetos de vigilancia, inspección y control de dicha entidad. (...)”

Lo anterior, confirmado por el Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil del 20 de abril 2021, con el consejero ponente Édgar González López. Rad. 250002341000 2017 01935 00, al indicar:

“Así las cosas, es preciso concluir que las facultades administrativas sancionatorias de la Superintendencia de Transporte y las demás que le haya conferido la ley, pueden ser adoptadas respecto de todas las personas naturales o jurídicas que violen la normativa del sector transporte, sean estas entidades vigiladas por dicha autoridad o no”

El Informe Único de Infracciones al Transporte No. **1015372963** de fecha **12 de octubre de 2021**, en la casilla correspondiente a las observaciones señala:

“Lit. E # 0 violación a la ley 336 artículo 11 23 y 46 en su literal e presta un servicio público en un vehículo de servicio particular transportando a la señorita Luz Karime Lerma Ortiz con número de cédula 52 732521 desde la clínica el lago hasta la calle 84 CRA 11 la cual manifestó voluntariamente cancelar la suma de \$11.000 por el servicio prestado de transporte ” (sic)

Al respecto, es preciso indicar que, el literal d) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 modificado por el artículo 96 de la Ley 1450 de 2011, ordena:

“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: (...)

d. Modificado por el art. 96, Ley 1450 de 2011.”d) en los casos de incremento o disminución de las tarifas de prestación de servicios no autorizada, o cuando se compruebe que el equipo excede los límites permitidos sobre dimensiones, peso y carga”. (Resaltado ajeno al texto)

Vistos los supuestos de hecho y normativos anteriormente referidos, la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público, consideró procedente de conformidad con el numeral 5 del artículo 9 de la Ley 105 de 1993, formular el cargo al(a) señor (a) JHON EDWIN ORTIZ TIQUE, identificado(a) con la cédula de ciudadanía No. **1013617493** en los siguientes términos:

CARGO ÚNICO: El(a) señor(a) **JHON EDWIN ORTIZ TIQUE**, identificado(a) con la cédula de ciudadanía No. **1013617493**, en calidad de propietario(a), presuntamente incurrió en la conducta establecida por el literal d) del artículo 46 (modificado por el artículo 96 de la Ley 1450 de 2011) en concordancia con el artículo 9, inciso segundo del artículo 11 y artículo 16 de la Ley 336 de 1996, al facilitar y disponer el vehículo de placa **JDV421** de su propiedad para que este prestará servicio de transporte no autorizado conforme a lo dispuesto en el IUIT **1015372963** de fecha **12 de octubre de 2021**

2.2. SANCIONES PROCEDENTES

En el evento de comprobarse dentro de la presente investigación administrativa la violación a las normas de transporte público aludidas en el cargo formulado, procederá la imposición de la sanción de multa prevista en el parágrafo literal d) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 dentro de los parámetros establecidos por el literal a) de su parágrafo, disposiciones que en su tenor literal señalan:

“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: (...)

d. Modificado por el art. 96, Ley 1450 de 2011.”d) en los casos de incremento o disminución de las tarifas de prestación de servicios no autorizada, o cuando se compruebe que el equipo excede los límites permitidos sobre dimensiones, peso y carga. (...)

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; (...)*

3. ARGUMENTOS DE DEFENSA DE LA INVESTIGADA

3.1. DE LOS DESCARGOS.

Encuentra el Despacho que, observándose el sistema de Gestión Documental “ORFEO” y correo electrónico de la entidad, el investigado no presentó escrito de descargos, solicitó o aportó pruebas dentro del término legalmente otorgado, pese a otorgársele los términos de Ley para ejercer su derecho a la contradicción y defensa.

3.2. DE LOS ALEGATOS.

Encuentra el Despacho que, observándose el sistema de Gestión Documental "ORFEO" y correo electrónico de la entidad, el investigado **NO** presentó escrito de alegatos de conclusión, solicitó o apporto pruebas dentro del término legalmente otorgado, pese a otorgársele los términos de Ley para ejercer su derecho a la contradicción y defensa.

4. PRUEBAS

El Despacho encuentra que en la Apertura de Investigación No. **21639-22** de **14 DE SEPTIEMBRE DE 2022**, registrada en el Informe único de infracciones al transporte No. **1015372963** de fecha **12 de octubre de 2021** y que en sede de alegatos no se allegaron, ni solicitó el decreto de medios de prueba, este Despacho considera que las pruebas que obran en el expediente son suficientes para proferir una decisión de fondo.

5. CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

Así bien, atendiendo el Despacho a los hechos descritos anteriormente, a las disposiciones normativas precisadas que constituyen el sustento jurídico de la presente investigación, verificando que no se presentan vicios que invaliden la actuación, contemplando los principios de las actuaciones administrativas y la competencia de esta Subdirección para adelantar y fallar la presente actuación y teniendo en cuenta las facultades concedidas por las disposiciones legales a la Secretaría Distrital de Movilidad a través de la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público, en específico las de adelantar las investigaciones administrativas por presunta violación a las normas de transporte público, disponiendo de un procedimiento especial para tal efecto y con fundamento en las pruebas y argumentos de defensa obrantes en el plenario, este Despacho procederá a tomar una decisión de fondo.

4.1. Del Caso en Concreto

La presente etapa jurídico – procesal, se encuentra en sede de análisis estrictamente probatorio aplicado al caso concreto y dando alcance a los conceptos mencionados anteriormente, se halla que la actual Investigación Administrativa junto con el cargo formulado al(a) señor(a) **JHON EDWIN ORTIZ TIQUE**, identificado(a) con la cédula de ciudadanía No. **1013617493** tiene como sustento el Informe Único de Infracción al Transporte No. **1015372963** de fecha **12 de octubre de 2021** el cual reúne los siguientes datos:

Fecha de los hechos: 12 de octubre de 2021

Dirección: Av. 20C #75 BOGOTÁ - CHAPINERO

Placa: **JDV421**

Conductor: JOHN EDWIN ORTIZ TIQUE

Identificación del conductor: 1013617493

Licencia de tránsito: 10020535543

Propietario del vehículo: **JHON EDWIN ORTIZ TIQUE**

Identificación del propietario: **1013617493**

Documento que de conformidad con el inciso segundo del artículo 243 del Código General del Proceso, que estipula:

“Artículo 243. Distintas clases de documentos. Son documentos los escritos, impresos, planos, dibujos, cuadros, mensajes de datos, fotografías, cintas cinematográficas, discos, grabaciones magnetofónicas, videograbaciones, radiografías, talones, contraseñas, cupones, etiquetas, sellos y, en general, todo objeto mueble que tenga carácter representativo o declarativo, y las inscripciones en lápidas, monumentos, edificios o similares.

Los documentos son públicos o privados. **Documento público es el otorgado por el funcionario público en ejercicio de sus funciones o con su intervención.** Así mismo, es público el documento otorgado por un particular en ejercicio de funciones públicas o con su intervención. Cuando consiste en un escrito autorizado o suscrito por el respectivo funcionario, es instrumento público; cuando es autorizado por un notario o quien haga sus veces y ha sido incorporado en el respectivo protocolo, se denomina escritura pública.” (Negrilla y subrayado agregado).

Por lo tanto, se está frente a un Documento de origen público, emanado por un empleado público en ejercicio de sus funciones, como es el agente **Diego Hernando Escobar Caro** identificado con placa **76638**, el cual plasma las circunstancias de tiempo modo y lugar que se determinaron en las observaciones dispuestas en el numeral 17 del informe único de infracciones al tránsito No. **1015372963** lo siguiente:

“Lit. E # 0 violación a la ley 336 artículo 11 23 y 46 en su literal e presta un servicio público en un vehículo de servicio particular transportando a la señorita Luz Karime Lerma Ortiz con número de cédula 52 732521 desde la clínica el lago hasta la calle 84 CRA 11 la cual manifestó voluntariamente cancelar la suma de \$11.000 por el servicio prestado de transporte” (sic)

Es menester resaltar que el Informe Único de Infracciones al Transporte “IUIT” es un documento que se adecuó reglamentariamente a través del formato impuesto por el Ministerio de Transporte a través de la Resolución No. 20203040003785 del 26 de mayo del 2020, que, conforme a su artículo Primero y Segundo, dispuso la obligatoriedad para las autoridades de transporte o en las que se deleguen tal facultad, acorde a lo dispuesto:

“ARTÍCULO 1º. OBJETO. La presente Resolución tiene por objeto adecuar la reglamentación que adopta el formato de Informe Único de Infracciones al Transporte “IUIT”.

ARTÍCULO 2º. AMBITO DE APLICACIÓN. La presente Resolución está dirigida a las autoridades de transporte o en las que estas deleguen tal atribución y los Cuerpos Operativos de Control.”

Este IUIT describe una situación fáctica como es la retención de un policía de tránsito en ejercicio de sus funciones a un vehículo cuya destinación es servicio particular, el cual está autorizado para su ámbito privado y dentro de su ámbito exclusivamente personal, pero este agente de policía informa una situación como es transportar a un pasajero de un lugar a otro, cobrando una contraprestación económica a través de una aplicación tecnológica, tal cual como se manifiesta en las observaciones No. 17 del IUIT plurimencionado, asimilándose a las características de la modalidad de transporte en vehículo taxi, en la cual se tiene una contraprestación económica a cambio de la movilización de una o varias personas en el automotor debidamente autorizado.

A la par como sustento probatorio a la Resolución de Apertura, se aporta el resultado de la búsqueda del Registro Único Nacional de Tránsito “RUNT” como es, para determinar quién era el propietario para la fecha de los hechos, su nombre, identificación, dirección de notificación y licencia de tránsito, con que se individualiza de forma adecuada el propietario para la época de los hechos conforme al folio 2 y así corroborar la información registrada en el IUIT No. **1015372963**.

4.2. Análisis del caso

Frente a este caso y observándose el cargo, como es las infracciones al transporte, se encuentra que la presente investigación es dirigida al propietario del vehículo, porque quien facilita y dispone de la propiedad para que se preste este servicio no autorizado, resulta siendo el titular del derecho de propiedad del vehículo. Tal cual como lo manifiesta el artículo 669 del Código Civil, que demarca al derecho de propiedad como *“el derecho real en una cosa corporal, para gozar y disponer de ella no siendo contra ley o contra derecho ajeno”*. Los cuales van desde su accionar u omisión hasta su responsabilidad con los objetos que son de su titularidad y su ámbito exclusivamente privado.

Es así como la presente investigación es iniciada en contra del propietario del vehículo, porque es aquel sujeto facilitador del servicio de transporte público, el cual enmarca una presunta violación a las normas reguladoras del transporte, tal cual como lo dispone con el numeral 4º y 5º del artículo 9º de la Ley 105 de 1993, en donde los propietarios de los vehículos son sujetos de las sanciones cuando con sus actuaciones se determinen violación de las normas de transporte:

“Artículo 9. 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:

1. Los operadores del servicio público de transporte y los de los servicios especiales.
2. las personas que conduzcan vehículos.
3. Las personas que utilicen la infraestructura de transporte.
- 4. Las personas que violen o faciliten la violación de las normas.**
- 5. Las personas propietarias de vehículos o equipos de transporte.**
6. Las empresas de servicio público. (...)

Mismo alcance que determinan el artículo 9º de la Ley 336 de 1996 que resalta:

“Artículo 9º. El servicio público de Transporte dentro del país tiene un alcance nacional y se prestará por empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas de acuerdo con las disposiciones colombianas y debidamente habilitadas por la autoridad de transporte competentes.”

Por lo cual, es el estado en calidad de interventor de este servicio de carácter público que impone la, conforme a lo que se resalta en el artículo 5º de la Ley 336 de 1996, que manifiesta:

“ARTÍCULO 5-El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente, en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo.” (Negrilla y subrayado agregado)

Y más si se encuentra que el servicio que se presta de manera ilegal, es decir, un servicio contrario a la norma y que puede equipararse como un servicio tipo taxi, debido a que

conforme al IUIT (folio 1) tiene los elementos constitutivos de este, como es prestación de un servicio, contraprestación económica, destino de un pasajero.

Por lo tanto, observándose la tipificación de las normas con las cuales se fundamentó la presente investigación, como es en los literales b) y e) artículo 2º, artículo 3º de la Ley 105 de 1993 y el artículo 16º de la Ley 336 de 1996, la prestación del servicio no autorizado mediante la facilitación de la propiedad, viola los principios de intervención del estado y el de la seguridad, dado que está sustituyendo al servicio terrestre automotor de transporte público y para la prestación del mismo debe existir la autorización del Estado¹, además de unos elementos mínimos de seguridad como pólizas de Responsabilidad Contractual y Extracontractual², mantenimientos preventivos y correctivos³, los cuales a la luz del presente expediente no se registran dentro del expediente y que ponen en peligro al usuario que utiliza este servicio.

Es así que el literal d) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, impone una conducta más adecuada a las normas anteriormente vulneradas, como es:

"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: (...)

d. Modificado por el art. 96, Ley 1450 de 2011. "d) en los casos de incremento o disminución de las tarifas de prestación de servicios no autorizada, o cuando se compruebe que el equipo excede los límites permitidos sobre dimensiones, peso y carga". (Resaltado ajeno al texto)

Conducta descrita de manera clara, detallada y compleja, en el IUIT dentro del numeral 17, dado que resalta la prestación económica de un servicio ilegal, es decir, un cobro pecuniario dentro de un vehículo de particular, por lo cual, un incremento a un servicio del cual no se encuentra regulado y que se puede equiparar a la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi. Así mismo, es la única conducta de este articulado que manifiesta una prestación de servicios no autorizados, disponiendo claro una literalidad para la misma.

Además, resulta concordante indicar que, el literal e) del artículo 49 de la Ley 336 de 1996 ordena lo siguiente:

"ARTÍCULO 49. La inmovilización o retención de los equipos procederá en los siguientes eventos:

(...)

¹ Cfr. Ley 336 de 1996. Artículo 11 inciso 2º. (...) La habilitación, para efectos de esta ley, es la autorización expedida por la autoridad competente en cada modo de transporte para la prestación del servicio público de transporte.

² Cfr. Código de Comercio, artículo 994. Art. 994.-Modificado por el Decreto 01 de 1990, artículo 12. Cuando el Gobierno lo exija, el transportador deberá tomar por cuenta propia o por cuenta del pasajero o del propietario de la carga, un seguro que cubra a las personas y las cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte.

El transportador no podrá constituirse en asegurador de su propio riesgo o responsabilidad. El Gobierno reglamentará los requisitos, condiciones, amparos y cuantías del seguro previsto en este artículo, el cual será otorgado por entidades aseguradoras, cooperativas de seguros y compañías de seguros, legalmente establecidas.

³ Cfr. Ley 336 de 1996, artículo 12 inciso 2º. (...) Para efectos de las condiciones sobre seguridad se tendrán en cuenta, entre otras, la implantación de programas de reposición, revisión y mantenimiento de los equipos, los sistemas de abastecimiento de combustibles y los mecanismos de protección a los pasajeros y a la carga.

e) 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 un término hasta de tres meses y, si existiere reincidencia, adicionalmente se sancionará con multa de cinco (5) a veinte (20) salarios mínimos mensuales vigentes. (Resaltado ajeno al texto)

Por ello, resulta viable aplicar las anteriores conductas que violan el derecho al transporte como es vulneración al principio de seguridad, vulneración al principio de intervención del Estado y como es prestación de servicios no autorizados, en razón a que estas conductas normativas son las que se demuestran una relación con los hechos individualizados en tiempo, modo y lugar en el IUIT 1015372963 de fecha 12 de octubre de 2021.

De esta manera, el control y vigilancia de esta actividad transportadora y de las actividades relacionadas con la misma se encuentra en cabeza del Estado⁴, con la colaboración y participación de todas las personas.⁵ A este respecto, se previó en la Ley que las autoridades controlaran la adecuada prestación del servicio, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad⁶, enfatizando que *“la seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del Sector y del Sistema de Transporte”*⁷

Son estas finalidades la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público a través de la Secretaría de Movilidad Distrital, buscan es la protección del interés público.⁸ Lo anterior es así que: (i) en la medida que el servicio de transporte, como ya se explicó, tiene carácter de servicio esencial⁹; (ii) por los derechos fundamentales involucrados en la actividad transportadora, incluyendo la vida e integridad de los pasajeros¹⁰ y (iii) por la incidencia que tiene el transporte en la competitividad del país.¹¹ Es así que, en la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia,¹² del Consejo de Estado y de la Corte Constitucional se ha señalado sistemáticamente que *“(i) la actividad de conducir un vehículo automotor no es un derecho; (ii) la actividad de conducir un vehículo automotor es una actividad peligrosa que pone en riesgo la vida de quienes conducen, de los demás conductores y de los peatones (...); la actividad de conducir vehículos automotores, ha sido considerada por la jurisprudencia constitucional como por la especializada en la material, una actividad peligrosa que coloca per se a la comunidad ante inminente peligro de recibir lesión”*¹³

⁴ Cfr. Constitución Política artículo 334 y 365; Ley 105 de 1993; art 2; Ley 336 de 1996 artículos 6 y 8

⁵ Cfr. Ley 105 de 1993 artículo 3 numeral 4.

⁶ Cfr. Ley 105 de 1993 artículo 3 numeral 2.

⁷ Cfr. Ley 336 de 1996 artículo 2; H. Corte Constitucional Sentencia C-089 de 2011.

⁸ Cfr. H Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil. Consejero Ponente: Álvaro Namen Vargas. Bogotá D.C. treinta (3=) de octubre del dos mil trece (2013). Rad. No. 11001-03-06-000-2013-00392-00 Numero interno 2159.

⁹ Cfr. Ley 336 de 1996 artículo 5º y 56

¹⁰ Cfr. H. Corte Constitucional, Sentencias C-834 de 2001; C-533 de 2002; C-089 de 2011.

¹¹ “El pilar de infraestructura abarca la infraestructura de transporte y logística,

así como energía. La infraestructura reduce los costos de transporte y de transacción, y facilita el movimiento de bienes, personas e información” Cfr. Informa Nacional de Competitividad 2020-2021. “El servicio de transporte de carga por carretera es un factor determinante para la competitividad del país, no solo por su incidencia dentro de los costos de las mercancías, sino por ser la principal alternativa para su movilización” Documento Compes 3489 de 2007. También Ministerio de Transporte, Boletín de Coyuntura.

¹² Las disposiciones jurídicas reguladoras de los daños causados con vehículos y derivados del tránsito automotor, actividad lícita y permitida, claramente se inspira en la tutela de los derechos e intereses de las personas ante una lesión in ponteta por una actividad per se su naturaleza peligrosa y riesgosa (cas. Civ. Sentencia de 5 de octubre de 1997; 25 de octubre de 1993; 13 de diciembre de 2001), donde el factor de riesgo inherente al peligro que su ejercicio comporta fija directrices normativas específicas” CFR. H. Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Sentencia del 24 de agosto del 2009. Rad. 2001-01054.

¹³ Cfr. H Corte Constitucional Sentencia C-468 de 2011; Sentencia C-089 de 2011; Sentencia T-609 de 2014.

Así las cosas, es desde este punto que la actividad encaminada de prestación del servicio debe tener una protección especial y particular del Estado, en beneficio de los usuarios y pasajeros que lo utilizan, dado que es el Estado a través de este Despacho que corresponde la vigilancia, cuando el particular extralimita sus atribuciones y toma servicios para los cuales no están legalmente permitidos, por ello y realizado un análisis juicioso de los anteriores argumentos probatorios, facticos y jurídicos, se encuentra que este Despacho impuso una carga probatoria como es la sustentación del IUIT y la individualización del RUNT a la investigada, pero la misma decidió guardar silencio frente a las pruebas recopiladas a lo largo de la investigación, dejando incólume el acervo probatorio frente a la inactividad probatoria del ente Investigado.

Es menester tener en cuenta el derecho que tiene toda persona a guardar silencio y la plena garantía que tiene o no *autoincriminarse*, descrita en lo dispuesto en el artículo 33 de la Constitución Política de Colombia, considerado como *un derecho fundamental autónomo*¹⁴. Así mismo, al investigado no se le "(...) puede exigir juramento de decir verdad de cuento le fuere preguntado; asimismo, a declarar, no hacen presunción alguna en contra del agente en el sumario respectivo"¹⁵ (Sic), informa que las pruebas que obran en el expediente como son: el Informe Único de Infracciones de Tránsito al Transporte No. **1015372963** de fecha **12 de octubre de 2021** y la Consulta realizada al RUNT para identificar al propietario del vehículo de placas **JDV421** que se denomina el(a) señor(a) **JHON EDWIN ORTIZ TIQUE**, identificado(a) con la cédula de ciudadanía **No.1013617493**, son pruebas que otorgan una claridad para sustentar la presente decisión de fondo debido a que como se informa en el **Auto No. 9478-23 del 31 de agosto de 2023** revisten la calidad de pertinentes, conducentes y útiles.

Al amparo del artículo 365 de la Constitución Política de Colombia, permite y ordena la intervención del Estado en beneficio de la comunidad. Al respecto el Consejo de Estado y la Corte Constitucional de Colombia han señalado que, se considera que hay servicio público de transporte en los siguientes casos: "e) elemento definitorio de la diferencia entre uno y otro tipo de transporte es que, **en el público, una persona presta el servicio a otra, a cambio de una remuneración**, al paso que, en el privado, la persona se transporta, o transporta objetos, en vehículos de su propiedad o que ha contratado con terceros. (...) (en el transporte privado) i) La actividad de movilización de personas o cosas la realiza el particular dentro de su **ámbito exclusivamente privado**; ii) Tiene por **objeto la satisfacción de necesidades propias de la actividad del particular, y por tanto, no se ofrece la prestación a la comunidad**. iii) Puede realizarse con vehículos propios. Si el particular requiere contratar equipos, debe hacerlos con empresas de transporte público legalmente habilitadas, como se estudia en el siguiente capítulo. iv) No implica, en principio, la celebración de contratos de transporte, salvo cuando se utilizan vehículos que no son de propiedad del particular; v) Es una actividad sujeta a la inspección, vigilancia y control administrativo con el fin de garantizar que la movilización cumpla con las normas de seguridad, las reglas técnicas de los equipos y la protección de la ciudadanía" Cfr. H. Corte Constitucional. Sentencias C-981 de 2010 y C-033 de 2014.¹⁶

Es menester resaltar que el Ministerio de Transporte a través del Concepto No. 20211340319451 del 7 de abril del 2021, realiza la diferenciación del transporte público con el transporte privado:

" (...) A ese respecto, se destaca que existe una interpretación obligatoria y general de la ley en la que tanto la H. Corte Constitucional, como el H. Consejo de Estado, como la Superintendencia de Transporte, han señalado de forma sistemática la diferencia entre transporte privado y transporte público, así:

¹⁴ Corte Constitucional, Sentencia C – 034 del 29 de enero del 2014, M.P. María Victoria Calle Correa.

¹⁵ Gordillo, Agustín, *Tratado de Derecho Administrativo: El procedimiento administrativo*. Pág. 31.

¹⁶ Cfr. Resolución No. 2103 del 19 de marzo del 2021. Superintendencia de Transporte.

Criterio	Operaciones de Transporte Público	Transporte Privado
1. Ofrecimiento del servicio	Se ofrece transporte al público indeterminado	Se ofrece en un entorno exclusivamente privado (v.gr. familiares)
2. Necesidades de transporte que son satisfechas	Se satisfacen necesidades de transporte de la comunidad	Se satisfacen necesidades propias o de personas de su entorno privado, pero no se satisfacen necesidades de transporte de la comunidad
3. Contrato	Hay celebración de un contrato.	No implica la celebración de contratos
4. Contraprestación	Hay una remuneración de parte del usuario, normalmente en dinero ²⁸	No hay contraprestación por parte del usuario o pasajero

" (Sic).

4.3. Determinación de la responsabilidad.

Así las cosas, existe una clara violación a las normas del transporte público, en razón a que conforme a la casilla No. 17 el propietario facilitó su propiedad para que el conductor utilizara este vehículo y aplicando fuera de su ámbito privado, este recibiera una contraprestación económica a favor de un tercero como era el conductor, el cual en el IUIT se demostraba que este informo **PAGAR** la suma de ONCE MIL PESOS (COP \$ 11.000), "desde la clínica el lago hasta la calle 84 CRA 11" por este servicio del transporte facilitando como propietario la prestación del servicio de transporte ilegal y por ende vulnerando las normas de transporte público.

Es acá como cobra importancia la relación directa entre la apertura de investigación y la sanción, en razón a que, si la investigada en el transcurso de todo el proceso no se pronunció, no desvirtuó el cargo endilgado y/o no aportó o solicitó pruebas, por lo cual, observándose la congruencia entre las pruebas relacionadas y que no existe elemento material probatorio que contrarié el sustento probatorio inicial, este Despacho no tiene más reparo que encontrar responsable mediante el *juicio de imputabilidad*¹⁷, a la investigada quién para la época de los hechos facilitó y dispuso el automotor de su propiedad para que este prestará servicio de transporte público y de forma ilegal a través del conductor **JOHN EDWIN ORTIZ TIQUE** con cédula de ciudadanía **No.1013617493** el cual fue descrito y encontrado en esta prestación en el IUIT No. **1015372963** de fecha **12 de octubre de 2021**, como es, que propietario del vehículo de placas **JDV421** facilita, dispone y trasgrede la violación a las normas del transporte¹⁸.

En este orden de ideas, este Despacho no tiene más reparo que sancionar al(a) señor(a) **JOHN EDWIN ORTIZ TIQUE**, identificado(a) con la cédula de ciudadanía **No. 1013617493** en calidad de propietario del vehículo de placas **JDV421**, al encontrarlo RESPONSABLE del cargo único formulado en la Resolución de Apertura No. **21639-22** del **14 DE SEPTIEMBRE DE 2022**.

6. DOSIFICACIÓN DE LA SANCIÓN

Al respecto, el artículo 46 de la Ley 336 de 1996, en su tenor literal establece:

¹⁷ Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia 25000-23-24-000-2005-00199-01 del 29 de abril del 2010, C.P. María Claudia Rojas Lasso.

¹⁸ Cfr. Ley 105 de 1993, artículo 9 numeral 4 y 5.

“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:

(...)

d. Modificado por el art. 96, Ley 1450 de 2011. En los casos de incremento o disminución de las tarifas o de prestación de servicios no autorizados, o cuando se compruebe que el equipo excede los límites permitidos sobre dimensiones, peso o carga, eventos en los cuales se impondrá el máximo de la multa permitida (...)

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; (...)

Sobre las sanciones que se imponen por violación a las normas de transporte, es preciso resaltar que de conformidad con el principio de proporcionalidad que orienta el derecho administrativo sancionador, este Despacho ejerciendo su potestad en forma razonable, a efectos de dosificar la sanción, ha analizado la gravedad de la falta, la perturbación del normal desarrollo de la operación del servicio público en la ciudad y los efectos negativos que conlleva para el sistema y la organización vial de la movilidad, con el fin de estimar el monto de la multa dentro de los parámetros señalados para el transporte público terrestre, dado que incurrir en la prestación de un servicio no autorizado.

La facultad sancionatoria administrativa que ostenta la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público, se debe ceñir a los principios orientadores de las actuaciones administrativas establecidos en el artículo 3º del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo. Acorde a lo anterior, el artículo 50 del CPACA señala los parámetros de graduación de la sanción por las transgresiones a las normas vigentes y dentro de las cuales se enmarcan las conductas por parte **JHON EDWIN ORTIZ TIQUE**, identificado(a) con la cédula de ciudadanía **No. 1013617493**, el cual señala taxativamente:

(...) **“Artículo 50. Graduación de las sanciones.** Salvo lo dispuesto en leyes especiales, la gravedad de las faltas y el rigor de las sanciones por infracciones administrativas se graduarán atendiendo a los siguientes criterios, en cuanto resultaren aplicables:

- 1. Daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelados.**
 - 2. Beneficio económico obtenido por el infractor para sí o a favor de un tercero.**
 3. Reincidencia en la comisión de la infracción.
 4. Resistencia, negativa u obstrucción a la acción investigadora o de supervisión.
 5. Utilización de medios fraudulentos o utilización de persona interpuesta para ocultar la infracción u ocultar sus efectos.
 6. Grado de prudencia y diligencia con que se hayan atendido los deberes o se hayan aplicado las normas legales pertinentes.
 7. Renuencia o desacato en el cumplimiento de las órdenes impartidas por la autoridad competente
 8. Reconocimiento o aceptación expresa de la infracción antes del decreto de pruebas.”
- (Negrilla y subrayado agregado)

Teniendo en cuenta lo dicho, viendo las conductas de la investigada inmersa en las causales subrayadas del precitado artículo del CPACA y como quiera que la sanción a imponer en el presente asunto es la establecida en el parágrafo literal a) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, siendo esta la normativa que fundamentó la expedición de la correspondiente investigación en contra del (a) señor(a) **JHON EDWIN ORTIZ TIQUE**, identificado(a) con la cédula de ciudadanía **No. 1013617493**, por lo cual se realizará el

siguiente análisis, teniendo en cuenta criterios de proporcionalidad y el patrimonio¹⁹ por lo que las sanciones se impondrán teniendo los criterios de graduación de las sanciones, las cuales corresponden a los numerales 1) y 2) del artículo 50 del CPACA, así:

FRENTE AL CARGO ÚNICO, se procede a imponer una sanción consistente en **MULTA de DOS (2) SALARIOS MINIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES** conforme a lo dispuesto en el literal a) parágrafo del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 para el año de conocimiento de la imposición del IUIT, esto es para el **año 2021**, lo que corresponde a un total de **UN MILLÓN OCHOCIENTOS DIECISIETE MIL CINCUENTA Y DOS PESOS M/CTE (\$ 1.817.052)**, sanción a imponer al **año 2021**, teniendo en cuenta que se está tutelando el principio de seguridad al poner en peligro bienes jurídicos tutelados y un beneficio a un tercero, en virtud de que se encontró la efectiva prestación de un servicio de carácter público a través de un vehículo de carácter exclusivamente privado.

En vista que la Apertura de Investigación No. **21639-22** de fecha **14 DE SEPTIEMBRE DE 2022** fue fechada en vigencia del artículo 50 de la Ley 336 de 1996, no se hace necesario corregir esta actuación administrativa al pretender eliminar los fragmentos citados del Capítulo 8 del Título 1 de la parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 del 2015 con excepción de los artículos 2.2.1.8.3.1 y 2.2.1.8.3.3. Debido a que estas no se encuentran incorporados en la Resolución de apertura No. 21639-22. Así las cosas, la mencionada resolución se encuentra ajustada en derecho al enunciar las normas vigentes. Por lo tanto, en lo expuesto del numeral cuarto del Auto de pruebas No. **9478-23** de fecha **31 de agosto de 2023** no se tendrá en cuenta para la presente decisión de fallo.

En mérito de lo anteriormente expuesto, la **SUBDIRECCIÓN DE CONTROL E INVESTIGACIONES AL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD**, en uso de sus facultades legales,

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO: DECLARAR RESPONSABLE de las normas de transporte público al(a) señor(a) **JHON EDWIN ORTIZ TIQUE**, identificado(a) con la cédula de ciudadanía No. **1013617493** en calidad de propietario del vehículo de placas **JDV421**, de conformidad con la parte motiva de la presente Resolución.

ARTÍCULO SEGUNDO: IMPONER sanción consistente en **MULTA de DOS (2) SALARIOS MINIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES** conforme a lo dispuesto en el literal a) parágrafo del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 para el año de conocimiento de la imposición del IUIT, esto es para el **año 2021**, lo que corresponde a un total de **UN MILLÓN OCHOCIENTOS DIECISIETE MIL CINCUENTA Y DOS PESOS M/CTE (\$ 1.817.052)**, sanción a imponer al **año 2021**, a favor de la **SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD**.

ARTÍCULO TERCERO: Para realizar el pago del valor de la sanción de multa impuesta en el artículo anterior, la sancionada debe obtener el formato de conceptos varios con código de barras en la sede Paloquemao (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 DDT-3 del 27 de mayo de 2019, expedida por ese organismo.

ARTÍCULO CUARTO: NOTIFICAR el contenido de la presente Resolución al(a) señor(a) **JHON EDWIN ORTIZ TIQUE**, identificado(a) con la cédula de ciudadanía No. **1013617493**, por intermedio de su Representante Legal o a quien haga sus veces, en la dirección inscrita en el Registro Único Nacional de Transito -RUNT-, a través de la Secretaría

¹⁹ Cfr. Diccionario de la Real Academia de la lengua Recuperado el día 13 de Noviembre de 2018, <http://dle.rae.es/srv/fetch?id=SBQxisN> Conjunto debienes pertenecientes a una persona natural o jurídica, ó afectos a un fin, susceptibles de estimación económica, Real Academia de la lengua.

común de la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público en la forma y términos establecidos en los artículos 66 y s.s. de la Ley 1437 de 2011 (Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo), constancia de la notificación deberá formar parte del respectivo expediente.

ARTÍCULO QUINTO: 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**, de los cuales podrá hacer uso por escrito en la diligencia de notificación personal o dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a su notificación, de conformidad con los términos establecidos en el artículo 74 y s.s., de la Ley 1437 de 2011.

ARTÍCULO SEXTO: Ejecutoriado y en firme el presente acto administrativo remítase a la Dirección de Gestión del Cobro para lo de su competencia, si transcurridos treinta (30) días, contados desde la fecha de la ejecutoria de esta providencia la multa no ha sido pagada, dese cumplimiento a lo establecido en el artículo 52 de la Ley 336 de 1996.

ARTÍCULO SÉPTIMO: Verificado el pago de la multa impuesta, archívese de manera definitiva el expediente.

Dada en Bogotá D.C., a los **13 FEB 2024**

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE



ANDREA RAMÍREZ SUÁREZ
Subdirectora de Control e Investigaciones al Transporte Público
Secretaría Distrital de Movilidad

Proyecto: Blanca Viviana Rodríguez
Revisó: Mario Velasco
Expediente: 2756-22