

Bogotá D.C, 20 de marzo de 2024

NOTIFICACIÓN POR AVISO N° 55340. RESOLUCIÓN No. 40762 24

Señor (a)
VICTOR ANDRES AYALDE RAMOS
CC 1130609358
AV CL 72 N 5-24 bogota

| | |
|-----------------------------|------------|
| EXPEDIENTE: | 2451 22 |
| RESOLUCIÓN No. | 40762 24 |
| FECHA DE EXPEDICIÓN: | 30/01/2024 |

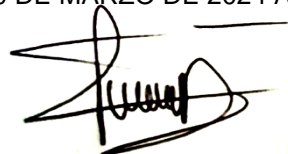
Teniendo en cuenta que, ante el desconocimiento de la información del domicilio o residencia del investigado no fue posible notificar la **RESOLUCIÓN N° 40762 24 DE 30/01/2024** del expediente **No. 2451 22** expedida por la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público, en los términos 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 **20 de marzo 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 40762 24 DE 30/01/2024 del expediente No. 2451 22.

CERTIFICO QUE EL PRESENTE AVISO SE FIJA HOY 20 DE MARZO DE 2024 A LAS 7:00 A.M. POR EL TÉRMINO DE CINCO DÍAS HÁBILES.

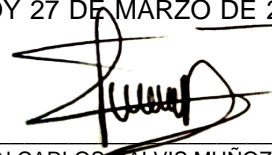
FIRMA RESPONSABLE FIJACIÓN:



JUAN CARLOS GALVIS MUÑOZ

CERTIFICO QUE EL PRESENTE AVISO SE DESFIJA HOY 27 DE MARZO 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: 2451-22

RESOLUCIÓN No. 40762.24

40762.24

POR LA CUAL SE FALLA LA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA ADELANTADA EN CONTRA DEL(A) SEÑOR(A) KATRIN JACKELINE GOMEZ GORDILLO, IDENTIFICADO(A) CON LA CÉDULA DE CIUDADANÍA No. 52.996.714, EN CALIDAD DE PROPIETARIO(A) DEL VEHÍCULO CON PLACA CDP518.

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. 21177-2022 del 06 de septiembre de 2022**, ordenó la apertura de investigación administrativa contra del(a) señor(a) **KATRIN JACKELINE GOMEZ GORDILLO**, identificado(a) con cédula de ciudadanía **No. 52.996.714**, 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 **CDP518** para que este prestara servicio de transporte no autorizado conforme a lo dispuesto en el **IUIT 1015371188** de fecha **17 de Agosto de 2021**. (Folios 4 a 6)

El mencionado acto administrativo fue notificado mediante notificación PERSONAL, el pasado 27 de septiembre de 2022, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 67 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo. (Folios 9 a 10).

Se encuentra que conforme a la notificación realizada dispuesta en el artículo 67 y subsiguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, el(a) investigado(a) Mediante Radicado No. 202261203069002 de fecha 11 de octubre de 2022, el abogado **VÍCTOR ANDRÉS AYALDE LEMOS C, C, 1130609358** con T.P. **209.953** del C.S. de la J, en su calidad de apoderado, presentó escrito de descargos, aporte y solicitud de pruebas, y seguidamente presenta Mediante Radicado No. 202261203068772 del 11 de octubre de 2022, escrito denominado **Irregularidad Procesal** dentro del término legalmente otorgado por el Artículo cuarto de la Resolución de apertura **21177-22** del 6 de septiembre de 2022 esto es, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la notificación.

Mediante Auto No. 8842-23 del 10 de julio de 2023, la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público ordenó correr traslado para alegatos de conclusión al investigado.

El contenido de dicho acto administrativo fue comunicado a la señora GOMEZ GORDILLO el 23 de septiembre de 2023, mediante oficio con radicado No. 202342210435691 del 14 de septiembre de 2023, recibido por la investigada el día 22 de septiembre de 2023. (Folio 29-30).

Revisado el sistema de gestión documental "ORFEO" y correo electrónico de la entidad, se encuentra que el investigado no presentó escrito de Alegatos de Conclusión dentro del plazo máximo otorgado para su sustentación, en el Auto No. 8842-23 del 10 de julio de 2023.

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 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. **1015371188** de fecha **17 de agosto de 2021**, en la casilla correspondiente a las observaciones señala:

"Lit. E# 0 VIOLACION A LA LEY 336 ARTICULO 11 23:46 EN SU LITERAL E PRESTA UN SERVICIO PÚBLICO EN UN VEHICULO DE SERVICIO PARTICULAR TRANSPORTANDO AL SEÑOR JEFFERSON MAURICIO BEJARANO CC. 1020792627 DESDE LA CLINICA EL LAGO HASTA LA CARRERA 13 CON 186 EL CUAL MANIFESTO VOLUNTARIAMENTE CANCELAR LA SUMA DE \$15000 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 a la señora **KATRIN JACKELINE GOMEZ GORDILLO**, identificada con cédula de ciudadanía No. **52.996.714**, en los siguientes términos:

CARGO ÚNICO: El(a) señor(a) **KATRIN JACKELINE GOMEZ GORDILLO**, identificado(a) con cédula de ciudadanía No. **52.996.714**, 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 **CDP518** de su propiedad para que este prestará servicio de transporte no autorizado conforme a lo dispuesto en el **IUIT 1015371188** de fecha **08/17/2021**.

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 párrafo literal a) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 dentro de los parámetros establecidos por el literal a) de su párrafo, 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 PERSONA INVESTIGADA

3.1. DE LOS DESCARGOS.

Encuentra el Despacho que, el investigado presentó escrito de descargos y solicitud probatoria, dentro del término legalmente otorgado con número de radicación interna 202261203069002 y 202261203068772 de fecha 11 de octubre de 2022, mismos, que serán desarrollados en próximos acápite correspondientes y que fueron expuestos con la siguiente literalidad:

"

1. Inconsistencia entre la imputación fáctica y la imputación jurídica.

En violación del Artículo 50 de la Ley 336 de 1996, y el Artículo 47 de la Ley 1437, la vulnerada, y los hechos que la fundamentan.

La Resolución de Apertura se fundamenta en el IUIT 1015371188 (en adelante el "UIT"). EL UIT indica que mi representada habría vulnerado el literal e) del Artículo 46 de la ley 336 de 1996. La SDM indica que las normas vulneradas son los artículos 9, 11 y 16, y el literal D) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

La casilla 17 del IUIT, cita el literal e) de la Ley 336 de 1996, La casilla 17 del IUIT indica:

"Lit. E # O 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 al señor Jeferson Mauricio Bejarano CC 1020792627 desde la clínica el lago hasta la carrera 13 con 185 el cual manifestó voluntariamente cancelar la suma de \$15000 por el servicio prestado de transporte"

Por su parte, el cargo único formulado en la Resolución de Apertura señala:

"CARGO ÚNICO: El(a) señor(a) KATRIN JACKELINE GOMEZ (SIC), identificado(a) con cédula de ciudadanía No. 52996714 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 CDP518 de su propiedad para que este prestara servicio de transporte no autorizado conforme a lo dispuesto en el IUIT 1015371188 de fecha 8/17/2021"

Salta la vista la diferencia en el fundamento de la infracción, lo cual de entrada debería conllevar a una falta de conducencia entre las pruebas que cita la SDM, y el contenido de las mismas, puesto que hablan de hechos, normas e infracciones diferentes.

2. No existen evidencia de la facilitación

La SDM imputó a KJGG lo siguiente:

"CARGO ÚNICO: El(a) señor(a) KETRIN JACKELINE GOMEZ (SIC), identificado(a) con cédula de ciudadanía No. 52996714 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 CDP518 de su propiedad para que este prestara servicio de transporte no autorizado conforme a lo dispuesto en el IUIT 1015371188 de fecha 8/17/2021"

Facilitar implica realizar actos en favor de que un tercero pueda materializar una conducta contraria al ordenamiento jurídico. De acuerdo con la Real Academia de la Lengua Española "facilitar" significa "hacer fácil o posible la ejecución de algo o la consecución de un fin", lo que implica que el sujeto facilitador proporciona algún tipo de ayuda que hace más sencilla o posible la realización de determinada conducta.

La Superintendencia de Transporte ha decantado que, en el marco de las investigaciones de Transporte, la facilitación hace referencia a las siguientes conductas:

"(i) hacer posible la prestación del servicio público de transporte que no cumple con los requisitos exigidos por la Ley para tales efectos, (ii) patrocinar la prestación del servicio público de transporte que no cumple con los requisitos exigidos por la Ley, (iii) promover el acercamiento de la oferta (prestación del servicio público de transporte terrestre que no cumple con los requisitos exigidos por la Ley) con la demanda (usuarios, independientemente de sus categorías) y (iv) desarrollar actividades que son accesorias a la prestación del servicio público de transporte que no cumple con los requisitos exigidos por la Ley (como por ejemplo las de publicidad y recaudo) y que contribuyen a que dicha prestación tenga lugar"

(...)

1. Deber de la Autoridad Administrativa de sanear el proceso.

La SDM tiene el deber de sanear el proceso en virtud del principio de eficacia de la administración pública, para evitar la configuración de situaciones atípicas que afecten los derechos y garantías procesales de la señora KJGG, preservar la legalidad del proceso, y evitar expedir actos viciados de nulidad por violar las normas que rigen su formación, es decir el procedimiento administrativo sancionatorio.

El principio de eficacia de la administración pública consagrado en el artículo 209 superior impone cargas a las autoridades administrativas respecto al desempeño de sus funciones'. La jurisprudencia de la Corte Constitucional es consistente en señalar que el principio de eficiencia exige que las autoridades asuman una carga de acción activa ante la eventual afectación de los ciudadanos con su actuación; al respecto ha realizado las siguientes consideraciones:

"[El principio de eficacia de la administración pública, impide a las autoridades administrativas permanecer impávidas o inactivas frente a situaciones que afecten a los ciudadanos; de configurarse como un fin hacia el cual deben tender dichas autoridades. En este orden, la implementación práctica de año supone la obligación de actuación de la administración, y de la real y efectiva ejecución de medidas, y no sólo la intervención. De ahí, que la jurisprudencia constitucional haya acepción o reflexión sobre aquello que requiere su puntualizado también necesidad de considerar los procedimientos de las autoridades bajo la noción de debido proceso administrativo" (énfasis fuera de texto).

(...)

Por su parte, en desarrollo del principio del debido proceso y la defensa, los procesos y los juicios deben respetar rigurosamente las formas. El Consejo de Estado, en sentencia que decreto la nulidad de gran parte del el Capítulo 8 del

Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 (Decreto 3366 de 2013), reafirmó los límites de la administración en esta materia, haciendo alusión precisamente al Artículo 46 de la Ley 336 de 1996 otra norma en blanco la cual no puede ser llenada de contenido por la administración:

En este caso estaríamos ante la misma situación. Por vía administrativa se estaría estableciendo un término que fue consagrado específicamente en la Ley (1437 de 2011), en desarrollo del Artículo 50 del Ley 336 de 1996. Esto no seguiría los parámetros constitucionales anotados por el Consejo de Estado. Es más, el mismo Artículo 47 del CPACA establece las excepciones a su aplicación de forma expresa y taxativa: (1) actuaciones administrativas sancionatorias contractuales y (ii) procedimientos administrativos sancionatorios fiscales.

La presente actuación no se enmarca en ninguna de las hipótesis establecidas en el Artículo 47, tanto el primero se refiere a los procesos del Artículo 86 de la Ley 1474 de 2011 (al regular la actividad de contratación estatal) y el segundo a los procesos adelantados por las autoridades fiscales.

Esta interpretación es consistente con las de las otras autoridades del sector. Encontramos en efecto, que autoridades administrativas del mismo sector aplican las disposiciones de rango legal sobre la materia:

mismo, la Superintendencia de Transporte, en el marco de sus actuaciones administrativas cuando formula cargos contra los investigados por la infracción de la Ley 336, de forma atinada y apropiada, establece un plazo de quince (15) días hábiles para que formulen sus descargos, aporte y soliciten las pruebas correspondientes:

"CONCEDER a (...) el término de quince (15) días hábiles siguientes a la notificación de este acto administrativo para presentar descargos, solicitar y/o aportar las pruebas que pretenda hacer valer, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 50 de la Ley 336 de 1996 y 47 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, indicando en el asunto de su escrito, de manera visible, el número del presente acto administrativo. "s En esa medida, encontramos que existe una irregularidad procesal en el término para presentar descargos, por dos circunstancias: (i) Se está citando como fundamento una norma que se encuentra derogada y (ii) no está siguiendo las normas establecidas para el proceso administrativo sancionador.

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.

4. CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

Teniendo en cuenta la facultad concedida por las disposiciones legales a la Secretaría Distrital de Movilidad por intermedio de la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público, de adelantar las investigaciones administrativas por la presunta violación a las normas de transporte público en el Distrito, disponiendo de un procedimiento especial para tal efecto y con fundamento en el informe de infracciones, se procedió a iniciar la investigación administrativa por la presunta transgresión o violación a las normas de transporte.

Así bien, atendiendo el Despacho a los hechos descritos anteriormente, a las disposiciones normativas precitadas 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 a la señora **KATRIN JACKELINE GOMEZ GORDILLO**, identificado con cédula de ciudadanía No. **52.996.714**, tiene como sustento el Informe Único de Infracción al Transporte No. **1015371188** de fecha **17 de agosto de 2021**, el cual reúne los siguientes datos:

- Fecha de los hechos: **17 de agosto de 2021**. (Folios 4 a 6)
- Dirección: Av 20 # 75-60, BOGOTÁ - CHAPINERO
- Placa: CDP518
- Conductor: KATRIN JACKELINE GOMEZ GORDILLO
- Identificación del conductor: CÉDULA DE CIUDADANÍA. 52.996.714
- Licencia de tránsito: 10015821641
- Propietario del vehículo: KATRIN JACKELINE GOMEZ GORDILLO
- Identificación del propietario: CÉDULA DE CIUDADANÍA. 52.996.714

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. **1015371188** lo siguiente:

“Lit. E# 0 VIOLACION A LA LEY 336ARTICULO 11 23:46 EN SU LITERAL E PRESTA UN SERVICIO PÚBLICO EN UN VEHICULO DE SERVICIO PARTICULAR TRANSPORTANDO AL SEÑOR JEFFERSON MAURICIO BEJARANO CC. 1020792627 DESDE LA CLINICA EL LAGO HASTA LA CARRERA13 CON 186 EL CUAL MANIFESTO VOLUNTARIAMENTE CANCELAR LA SUMA DE \$15000 POR EL SERVICIO PRESTADO DE TRANSPORTE (Sic)”

Es menester resaltar que el Informe Único de Infracciones al Transporte “IUIT” es un documento que se adecuo reglamentariamente a través del formato impuesto por el Ministerio de Transporte a través de la Resolución 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 transportando 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 a folio 2 y así corroborar la información registrada en el IUIT No. 1015371188.

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.

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)

Este imperativo normativo cobra mayor relevancia, 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, está 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 observarse 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 IUTI 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.

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.

Además, guarda concordancia con lo señalado en el literal e) del artículo 49 de la Ley 336 de 1996, el cual en su tenor literal indica:

“ARTÍCULO 49. *La inmovilización o retención de los equipos procederá en los siguientes eventos:*
(...)

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 **1015371188** de fecha **17 de agosto 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*

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 alternatividad 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.



especializada en el material, *una actividad peligrosa que coloca per se a la comunidad ante inminente peligro de recibir lesión*¹³

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(a).

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 publico 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 las 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 2014.¹⁴

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:

| 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).

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

¹⁴ Cfr. Resolución No. 2103 del 19 de marzo del 2021. Superintendencia de Transporte.

Explicados los fundamentos jurídicos respecto de la procedencia del IUIT como documento público que origina la presente investigación, así como, la naturaleza de la competencia que detenta esta Subdirección; resulta necesario profundizar los sustentos de este proveído de cara a la argumentación en defensa del investigado, como a continuación se expone.

I) De la nulidad procesal

Por lo tanto, se reitera a la defensa de la investigada que, la competencia para declarar la nulidad de lo actuado es el juez natural de acuerdo a lo señalado en los artículos 207, 208 de la Ley 1437 de 2011 toda vez que, la presente actuación administrativa resulta disímil de un proceso contencioso y/u ordinario debido a que esta Subdirección expide actos administrativos de carácter particular; que esta Subdirección actúa bajo los efectos de la Ley 336 de 1996 en cuanto a su margen de competencia y que la misma no ha vulnerado el legítimo derecho a la defensa, toda vez que, el factor temporal allí aplicado obedece a una disposición normativa específica para el caso en concreto.

II) De los términos

Ahora, en lo que atañe al término temporal para correr traslado y la presentación de descargos y la solicitud de prueba de que trata el artículo 47 de la Ley 1437 de 2011 (15 días) frente al término concedido en la Resolución **21177-22** (10 días), resulta necesario recordar a la defensa la prevalencia de la norma especial sobre la general, esto, por cuanto el artículo 50 de la Ley 336 de 1996 concede el marco comprendido entre 10 días a 30 días para realizar dicho traslado procesal.

III) De las nulidades procesales no resueltas

Ahora bien, en lo que respecta a lo deprecado por la defensa del investigado en lo que refiere a la nulidad procesal y solicitud de revocatoria de la Resolución **21177-22**, es menester recordarle a la defensa del peticionario que como administración pública no somos competentes para conocer asuntos tendientes a la nulidad procesal y solamente esta función es atribuible al juez administrativo esto es, en virtud del inciso 2o numeral 1, artículo 152 del CPACA y no de la suscrita funcionaria.

Sin embargo y como quiera que el solicitante también incoa la revocatoria, se le informa que la misma no puede ser tratada en razón a que a lo dispuesto en el 94 del CPACA el presente proceso aún hace falta la decisión de fondo y el mismo es susceptible a recurso de reposición y en subsidio apelación. Por lo cual, y observándose que se realizó un control de legalidad a las actuaciones que el mismo reporta, se encuentra que el mismo se surtido con las formalidades, procedimientos y obligaciones estipuladas en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, como es su apertura, su notificación y demás, este Despacho considera en rechazar la presente solicitud de nulidad, de revocatoria, de corrección de errores formales y demás peticiones esgrimidas, en virtud de lo anteriormente expuesto.

IV) De la no tenencia material del vehículo como eximente de responsabilidad y de la responsabilidad subjetiva

Resulta pertinente reiterar los pronunciamientos recientes de la Honorable Corte constitucional respecto de la responsabilidad de los propietarios de los bienes muebles e inmuebles sobre las conductas objeto de reproche, como en el caso que nos ocupa, como a continuación se cita:

"196. Por otra parte, la Corte Suprema de Justicia también ha señalado que los propietarios de bienes muebles e inmuebles tienen deberes de diligencia y vigilancia respecto de la destinación que se les dé a estos, incluso en los casos en que el bien se encuentra bajo la administración o tenencia de un tercero. [303] Así, en la Sentencia STC15778-2017 del 2 de octubre de 2017, la Sala de Casación Civil negó una acción de tutela formulada contra la providencia judicial que declaró la extinción de dominio de un predio destinado a actividades relacionadas con la comercialización de estupefacientes y en la que el accionante señalaba que la propiedad era administrada

por un tercero quien se encargaba de arrendarla, por lo que no se encontraba acreditada su responsabilidad.[304]

197. Además, la Sala de Casación Penal ha fundado múltiples decisiones en consideraciones similares. Concretamente, en la Sentencia STP13261-2019 del 24 de septiembre de 2019,[305] dicha Sala estudió una acción de tutela en la que la accionante manifestaba que su hijo desarrollaba la actividad ilegal (comercialización de alucinógenos) en su predio sin que ella tuviera conocimiento. Sin embargo, **la Sala de Casación Penal negó la tutela al considerar que “el hecho de que fuera su hijo quien desarrollaba la actividad ilegal, no la desliga del cuidado y observancia constante del inmueble”, pues el derecho de propiedad conlleva ciertas obligaciones que “si bien se mitigan por la confianza, se mantienen vigentes respecto del titular del derecho, a quien le corresponde velar por la integridad y destinación legítima del inmueble. Máxime, cuando no se acreditó ninguna circunstancia que impidiera el ejercicio del referido deber.** Por ende, concluyó que la incuria de la demandante no puede ser utilizada en su favor para proteger el derecho a la propiedad”. [306]

198. En otro caso, la Sala de Casación Penal negó una acción de tutela presentada por una empresa de transporte contra la sentencia que declaró la extinción de dominio de un bus (bien mueble) de su propiedad con fundamento en la causal 5 del artículo 16 de la Ley 1708 de 2014 —por ser utilizado durante la comisión del delito de trashumancia electoral—. **Dicha Sala consideró que la decisión del a quem había sido razonable dado que en el proceso de extinción de dominio, en efecto, no había sido probado de la accionante hubiere cumplido con sus deberes de cuidado y vigilancia respecto del bus.** [307]

199. Los pronunciamientos de la Corte Constitucional y de la Corte Suprema de Justicia que se vienen de referenciar, **evidencian que la propiedad en el Estado Social de Derecho colombiano implica no sólo las facultades de uso, goce y disfrute, sino que, en virtud de la función social que le es inherente, implica deberes y responsabilidades, entre los cuales, se encuentran los deberes de cuidado y vigilancia del bien. Este tipo de deberes y exigencias respecto del vehículo podrían variar dependiendo del tipo de transporte que se realice...**⁷⁵
(Subrayas y negrillas propias)

Así las cosas, la no tenencia material del vehículo objeto de la conducta reprochada en la presente investigación, no representa un eximente de responsabilidad subjetiva conforme al cargo formulado, es decir, la responsabilidad ante este expediente la ostenta quien al momento de los hechos se encontraba registrado como el propietario del vehículo automotor.

En conclusión, la responsabilidad probada al interior de la presente investigación se circunscribe al grado de culpa por desconocer el deber de cuidado y diligencia que el propietario ostenta respecto del vehículo utilizado para la comisión de la infracción explicada en párrafos anteriores como se evidencia en la siguiente imagen de la consulta RUNT se evidencia que la aquí investigada ostentaba la calidad de propietaria para la fecha de los hechos.

I) DE LA VIOLACIÓN AL DEBIDO PROCESO Y PRESUNCIÓN DE INOCENCIA

Es menester aclarar que éste Despacho, en aras de garantizar el derecho a la defensa, una vez tiene conocimiento de los hechos que posiblemente constituyen infracción a las normas de transporte; inicia un procedimiento el cual tiene sus etapas establecidas en la ley, agotando una etapa probatoria donde el investigado puede aportar cualquier medio de prueba tendiente a desvirtuar el cargo imputado. en la que conforme a la conducencia, pertinencia y utilidad de las pruebas aportadas se tomara una decisión de fondo.

⁷⁵ Corte Constitucional Sentencia C-321 de 2022.

Por otra parte, en cuanto a la presunta vulneración al debido proceso reprochado por la investigada a través de su apoderado se recuerda que, las actuaciones adelantadas bajo la presente radicación se encuentran previamente regladas bajo los lineamientos ordenados por la Ley 1437 de 2011 en su Título III, así como en la norma especial aplicable al caso concreto contenida en la Ley 336 de 1996. Por lo anterior, no resulta de recibo que se pretenda elevar reproche fundado en el irrespeto al debido proceso puesto que, el presente proceso administrativo es escrito, **NO HAY LUGAR A AUDIENCIAS** de conformidad con lo establecido en el artículo 34 de la Ley 1437 de 2011; el ejercicio de defensa y contradicción se materializa con la presentación oportuna y suficiente en la etapa de descargos y luego de correr traslado del análisis probatorio y, en su defecto, para que el investigado allegue sus alegatos de conclusión.

Aspectos que se cumplieron cabalmente por el Despacho antes de proferir la resolución de fallo, de tal forma que no está llamado a prosperar lo manifestado por el aquí investigado en el sentido que se le haya conculcado su derecho a la presunción de inocencia y violación al debido proceso.

Al respecto, el Consejo de Estado mediante radicado 05001-23-24-000-1996-00680-01 de fecha 22 de octubre de 2012 con ponencia Enrique Gil Botero, se pronunció al respecto:

“PRESUNCION DE INOCENCIA - Garantía del indubio pro administrado / PRINCIPIOS DE PRESUNCION DE INOCENCIA Y DEL INBUDIO PRO ADMINISTRATIVO - Admiten modulaciones en derecho administrativo sancionatorio / APLICACION DEL PRINCIPIO DE PRESUNCION DE INOCENCIA - Excepción. Únicamente corresponde al legislador

La presunción de inocencia va acompañada de otra garantía: “el in dubio pro administrado”, toda vez que si el Estado no cumple con la carga probatoria que le corresponde y existen dudas razonables respecto de la responsabilidad de quien está siendo objeto de investigación, la única respuesta posible es la exoneración. No obstante, lo anterior, es indispensable señalar que los principios de presunción de inocencia y de “in dubio pro administrado”, admiten modulaciones en derecho administrativo sancionatorio que incluso podría conducir a su no aplicación, es decir procedimientos administrativos sancionatorios en los que se parte de la regla inversa. (...) No se trata de un régimen de responsabilidad objetiva sino de una reasignación de la carga probatoria, la responsabilidad sigue siendo subjetiva porque como se desprende de lo afirmado existe la posibilidad de exoneración comprobando un comportamiento ajustado al deber objetivo de cuidado. Es necesario indicar que la posibilidad de excepcionar el principio de presunción de inocencia sólo corresponde en nuestro sistema al legislador, quien en el momento de regular las particularidades de los diferentes procedimientos administrativos sancionadores, debe hacer un juicio constitucional de razón suficiente para delimitar aquellos supuestos en los que la inversión de la carga de la prueba se justifica al servir de instrumento de protección de intereses colectivos y, por ende, evitar que la infracción desemboque en daños irreversibles o en motivos relacionados con el correcto obrar de la administración pública y el cumplimiento de deberes impuestos a los ciudadanos”.

Es así, como dentro del derecho administrativo sancionatorio, y en observancia de los principios que rigen su actuación, como también los consagrados constitucionalmente, la presunción de inocencia contenida en el artículo 29 de la Carta Política, supone que para comprobar la existencia de la comisión de la infracción que conduzca a la imposición de la sanción, la administración debe basarse en adecuados medios probatorios, y una vez presentadas las pruebas en contra de quien se acusa, éste tiene la carga de desvirtuarlas.

Vale la pena traer a colación algunos señalamientos realizados por la Corte Constitucional, que ilustran lo anterior:

Sentencia C-595/10:

“PRESUNCION DE INOCENCIA - Es aplicable como criterio general en el derecho administrativo sancionador.

La Corte reitera su jurisprudencia constitucional en orden a señalar que el principio de presunción de inocencia es aplicable como criterio general en el derecho administrativo sancionador. **Sin embargo, la rigurosidad en su aplicación, propia del ámbito del derecho penal, no es trasladable in toto -con el mismo alcance integral- al derecho administrativo sancionador, dada la existencia de diferencias entre los regímenes (naturaleza de la actuación, fines perseguidos, ámbitos específicos de operancia, etc.), que lleva a su aplicación bajo ciertos matices o de manera atenuada (ámbito de la responsabilidad subjetiva).** Incluso, excepcionalmente, podría establecerse la responsabilidad sin culpa (objetiva)." (Subraya y negrilla fuera del texto)

(...) "De igual modo, esta Corte ha afirmado que las presunciones no son realmente un medio de prueba sino más bien un razonamiento orientado a eximir de la prueba. Ha dicho la Corte que "en el caso de las presunciones iuris tantum, lo que se deduce a partir del hecho indicador del hecho presumido no necesita ser mostrado. Se puede, sin embargo, desvirtuar el hecho indicador. Se admite, por tanto, la actividad orientada a destruir el hecho a partir del cual se configura la presunción. Deben existir elementos lógicos, fácticos y valorativos suficientes que permitan hacer compatible la configuración de presunciones con la justicia, con el debido proceso y con la eficacia."

(...)

El que la ley permita probar en contrario lo que se deduce de una presunción o la no existencia del hecho que legalmente se presume, aunque sean ciertas las circunstancias de que lo infiere la ley, obedece a que las presunciones se fundamentan en probabilidades que en su condición de tales no excluyen la posibilidad de error. Entonces, dada esa posibilidad de equivocación, es apenas natural que la deducción sea siempre desvirtuable por prueba en contrario." (Subraya y negrilla fuera del texto).

Lo anterior supone que, la presunción de inocencia en sí misma no implica la inactividad probatoria del sujeto investigado, contrario sensu, es el resultado de la valoración de las pruebas aportadas legal y oportunamente presentadas con las que se desvirtúa o no la responsabilidad en la comisión de la conducta que se le imputa, razón por la cual, salta a la vista que no tiene lugar tal afirmación.

Por tanto, la presunción de inocencia acompaña al investigado desde el inicio de la investigación administrativa, hasta el fallo y exige para ser desvirtuada la convicción o certeza, más allá de una duda razonable, basada en el material probatorio que establezca los elementos del hecho que se imputa y la conexión del mismo con el encausado, circunstancias que quedaron del todo comprobadas a través de la valoración de las pruebas. Así las cosas, la decisión está basada en el análisis acucioso de cada una de las piezas procesales aportadas al expediente, entre ellas, los elementos probatorios recaudados, que no lograron desvirtuar el cargo imputado ni la responsabilidad de la investigada frente al mismo.

Por consiguiente, la aquí investigada no puede desconocer que esta Subdirección fundamentó la investigación de conformidad a 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.

Por otra parte, en cuanto a la presunta vulneración al debido proceso reprochado por el investigado se recuerda que, las actuaciones adelantadas bajo la presente radicación se encuentran previamente regladas bajo los lineamientos ordenados por la Ley 1437 de 2011 en su Título III, así como en la norma espacial aplicable al caso concreto contenida en la Ley 336 de 1996. Por lo anterior, no resulta de recibo que se pretenda elevar reproche fundado en el irrespeto al debido proceso puesto que, el presente proceso administrativo es escrito, de conformidad con lo establecido en el artículo 34 de la Ley 1437 de 2011; el ejercicio de defensa y contradicción se materializa con la presentación oportuna y suficiente en la etapa de descargos y luego de correr traslado del análisis probatorio y, en su defecto, para que el investigado allegue sus alegatos de conclusión.

I) DEL PRINCIPIO DE LEGALIDAD

Ahora bien, en una de las razones expresada por la investigada sostiene que se ha presentado una violación al principio de legalidad constitucional, el despacho procederá a hacer una aclaración sobre el mismo y a determinar lo siguiente:

“ (...)

El principio de legalidad, entendido como la sujeción al orden jurídico que irremediamente recoge la totalidad de las normas, principios y valores que inspiran un sistema jurídico, pues la relación entre la administración pública y los administrados debe ser clara, por tratarse de normas reguladoras de la vida social.

...

Entonces, la legalidad es la que le atribuye con normalidad potestades a la administración y su actuación es el ejercicio de tales potestades, ejercicio que creará, modificará, extinguirá o protegerá relaciones jurídicas concretas.

...

Es así como si bien se buscaba un orden justo a través del respeto hacia la ley y la verificación de las actuaciones legislativas y ejecutivas por parte del juez, se requería un cambio de un Estado formal a uno material, adecuado a la realidad social, por lo cual el Estado buscó un mayor equilibrio entre las diferentes esferas de la sociedad, cuyo soporte fueran las libertades públicas, sin olvidar ni desconocer el principio de legalidad y el consiguiente control judicial de todas las actividades públicas, basado en la discrecionalidad, la integridad patrimonial y la responsabilidad de los funcionarios públicos.

...

El reconocimiento de la supremacía de la Constitución implica que, en caso de incompatibilidad entre la Constitución y la ley, u otra norma jurídica, es decir, de un acto administrativo normativo, se apliquen las disposiciones constitucionales. Por lo tanto, la Constitución ha dispuesto de mecanismos –la acción de inconstitucionalidad y la acción de nulidad– para asegurar dicha supremacía (artículos 4 y 40 n.6), e igualmente ha deferido a la ley la creación de las acciones para que las personas puedan proteger la “integridad del orden jurídico” (artículo 89)¹⁶(...) “

Teniendo en cuenta lo anterior y al referirnos al caso en concreto no vemos reflejado en ningún momento la violación al presente principio constitucional, en el entendido que la presente actuación administrativa está debidamente motivada y reglada por normas preexistentes a la presente como bien se ha mencionado en el considerando de la presente, normas que facultan a la Superintendencia de Puertos y Transportes a llevar a cabo investigaciones sobre sus vinculados y además si es el caso, realizar las respectivas sanciones.

Para aclarar lo expresado anteriormente, queremos recordarle al investigado los presupuestos básicos de carga de la prueba, presunción de autenticidad del IUIT, entre otros, producto de la presente actuación administrativa.

Esto quiere decir que, si existe una presunción ilegal, es por parte del conductor y/o propietaria, quien usurpo las funciones del estado y a través de su vehículo acreditado únicamente en la modalidad particular, impuso una tarifa y llevo a un pasajero fuera de su ámbito exclusivamente particular, comparándose con un vehículo tipo taxi, cuando solamente el estado es quien otorga esta autorización de cobrar por un servicio y únicamente se hace a empresas legalmente constituidas con su debido parque automotor. Por lo cual, claramente no cabe un prevaricato dado que la presente resolución reúne todos los requisitos formales, probatorios y jurídicos que se fundamentaron para la apertura del cargo y para la realización del fallo, sin embargo, si el suscrito considera que este Despacho se encuentra enervando alguna situación en contra de la ley puede acudir a las

¹⁶ AMAZO Diana, Es paradójico el principio de la autonomía de la voluntad frente al principio de legalidad en los contratos estatales, Universidad del Rosario, Colombia., 2007



instancias que decida, pero se le recomienda evitarse incluir lenguaje temerario en las peticiones realizadas.

Siguiendo esta línea, se debe hacer precisión al investigado en el sentido que la actuación administrativa que nos ocupa tuvo origen en la presunta violación a las normas de transporte público, en virtud del IUIT No. **1015371188** del 17 de agosto de 2021, documento que tiene una connotación distinta a la del comparendo (**D12**), al reputarse como prueba, de conformidad con el artículo 2.2.1.8.3.3. del Decreto 1079 de 2015, norma que ya se encuentra transcrita en la presente resolución. Así las cosas, es evidente la diferencia de orden legal existente entre el comparendo y el informe de infracción, que responden a regímenes que regulan materias distintas como lo son tránsito y transporte público.

Se entiende que, de las razones antes expuestas se concluye que son del resorte de la normativa al tránsito público, sin embargo, dichas aseveraciones devienen desacertadas para el caso que nos ocupa, al entender que las competencias del transporte público que ostenta esta subdirección pertenecen a un proceso administrativo previamente reglado y que, como se ha expuesto con suficiencia, son autónomas y disímiles de las competencias contravencionales (**D12**) tal como lo exponen los artículos 30 y 31 del Decreto Distrital 672 del 2018, el cual señala:

“Artículo 30. Subdirección de Contravenciones. Son funciones de la Subdirección de Contravenciones las siguientes:

- 1 Ejecutar las políticas, planes, programas y proyectos relacionados con el proceso contravencional que adelanta la entidad.
- 2 **Resolver en primera instancia los procesos contravencionales adelantados por infracciones a las normas de tránsito.**
- 3 Autorizar la salida de vehículos inmovilizados de las instalaciones, conforme a las normas, procesos y procedimientos vigentes.
- 4 Denunciar ante la autoridad competente las presuntas conductas delictivas y dar traslado a la Dirección de Representación Judicial para adelantar los trámites de su competencia.
- 5 Adelantar y resolver en primera instancia los procesos por reincidencia señalados en Título IV Capítulo 1 de la Ley 769 de 2002, en la violación a las normas de tránsito.
- 6 Registrar en el sistema de información que sea adoptado por la entidad, todas las actuaciones relacionadas con los procesos y procedimientos del área, conforme a las políticas que la entidad determine para tal fin.
- 7 Dar respuesta a los requerimientos, solicitudes y demás peticiones de su competencia, en los términos de la normatividad vigente.
- 8 Las demás que le sean asignadas y que correspondan con la razón de ser de la Dependencia.

Artículo 31. Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público. Son funciones de la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público las siguientes:

- 1 Ejecutar las políticas, planes, programas y proyectos relacionados con la inspección, vigilancia, control e investigaciones al transporte público que adelanta la entidad.
- 2 Realizar la inspección y vigilancia del cumplimiento de las normas a cargo de las empresas de transporte público.
- 3 **Adelantar en primera instancia las investigaciones por violación de las normas de transporte público, de conformidad con la normatividad vigente.**
- 4 Conocer y resolver el trámite de desvinculación administrativa de vehículos de transporte público, de competencia de la Secretaría Distrital de Movilidad.
- 5 Registrar en el sistema de información todas las actuaciones relacionadas con los procesos y procedimientos del área, conforme a las políticas que la entidad determine para tal fin.
- 6 Realizar la verificación documental requerida para la desintegración física de vehículos de transporte público, de competencia de la Secretaría Distrital de Movilidad.

7 Dar respuesta a los requerimientos, solicitudes y demás peticiones de su competencia, en los términos de la normatividad vigente.

8 Las demás que le sean asignadas y que correspondan con la razón de ser de la Dependencia." (Negrillas propias)

II) De la no procedencia de la tacha de falsedad del IUIT

Como se ha mencionado, los sujetos pasivos de la presente actuación que la investigación que nos ocupa fue iniciada por la presunta comisión de conductas reprochables frente a las normas de **transporte público**, razón por la que la actuación está regida por el Estatuto General del Transporte, Ley 336 de 1996 y sus decretos reglamentarios, no correspondiendo la infracción a las normas de tránsito, materia que es regulada en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002, modificada por la Ley 1383 de 2010, normas del todo distintas que al ser infringidas derivan en actuaciones igualmente distintas, como lo son la actuación administrativa sancionatoria en transporte y la contravencional en materia de tránsito y, por ende, en consecuencias jurídicas igualmente disímiles.

Como se ilustrará en acápites pertinentes- las competencias que ostentan la Subdirección de Contravenciones versus las que legitiman el actuar de la Subdirección de Control e Investigación al Transporte Público son disímiles y autónomas entre sí. Lo anterior, bajo el entendido que la órbita contravencional (**D12**) está encaminada al conductor infractor de la acción objeto de investigación y, la segunda está llamada únicamente a sancionar al propietario del vehículo automotor con el cual se infringe las normas al transporte público.

Así, la jurisprudencia Constitucional en Sentencia C-244 de 1996 ha demarcado los elementos constitutivos del **NON BIS IN IDEM**, de la siguiente manera:

Este principio que, de acuerdo con la jurisprudencia y la doctrina, tiene como objetivo primordial evitar la duplicidad de sanciones, sólo tiene operancia en los casos en que exista identidad de causa, identidad de objeto e identidad en la persona a la cual se le hace la imputación.

"La identidad en la persona significa que el sujeto inculcado debe ser la misma persona física en dos procesos de la misma índole.

"La identidad del objeto está construida por la del hecho respecto del cual se solicita la aplicación del correctivo penal. Se exige entonces la correspondencia en la especie fáctica de la conducta en dos procesos de igual naturaleza.

"La identidad en la causa se refiere a que el motivo de la iniciación del proceso sea el mismo en ambos casos." [1]

Así las cosas, cuando se adelanta un proceso disciplinario y uno penal contra una misma persona, por unos mismos hechos, no se puede afirmar válidamente que exista identidad de objeto ni identidad de causa, pues la finalidad de cada uno de tales procesos es distinta, los bienes jurídicamente tutelados también son diferentes, al igual que el interés jurídico que se protege. En efecto, en cada uno de esos procesos se evalúa la conducta del implicado frente a unas normas de contenido y alcance propios. En el proceso disciplinario contra servidores estatales se juzga el comportamiento de éstos frente a normas administrativas de carácter ético destinadas a proteger la eficiencia, eficacia y moralidad de la administración pública; en el proceso penal las normas buscan preservar bienes sociales más amplios."

Síntesis de ello, es que la condición en la que se vincula a la presente actuación a la investigada es en calidad de propietaria del vehículo que en nada interfiere si éste condujo el vehículo al momento del requerimiento del agente de tránsito a cargo de levantar el documento público IUIT. Es por esto que, la prohibición de juzgar dos o más veces a un individuo cuando ya se materializó sanción correspondiente no es dable al caso concreto por tener condiciones como sujeto pasivo diferentes a las que lo vincularon en alguna investigación en materia contravencional, es decir que, conforme a la jurisprudencia en cita, no existe identidad en el objeto ni en la causa, toda vez que, los bienes jurídicamente tutelados dentro de las competencias de las Subdirecciones de Contravenciones y la

Control e Investigaciones al Transporte Público son disímiles entre sí, como se verá en párrafos más adelante.

l) Aplicación de normas al transporte público a un vehículo de servicio particular y la falta de competencia de la Subdirección para conocer del caso concreto.

Siguiendo con los descargos allegados por el investigado, en cuanto a que, a su entender, las normas con las cuales se realizó la apertura de la presente investigación y la correspondiente formulación del cargo en Resolución **21177-22** no se ajustan a derecho al entender que esta subdirección únicamente puede conocer sobre las infracciones de los vehículos con autorización para la movilidad dentro del transporte público. En este sentido a efectos de ilustrar de una manera eficiente la comprensión de lo dicho, se expone:

| Emisión | IUIT | Comparendo |
|-----------------------------|--|---|
| Concepto y finalidad | Es un Informe único de infracción al transporte elaborado por los agentes de control cuando encuentra presunta vulneración a las normas de transporte, el cual codifica y se tendrá como prueba para el inicio de la investigación administrativa correspondiente. | El comparendo es una citación de carácter policivo que se hace al presunto infractor de una norma de tránsito o a las personas involucradas en un accidente de tránsito, para que concurren a una audiencia ante la autoridad competente, en la cual ésta oír sus descargos y explicaciones, decretará y practicará las pruebas que sean conducentes, y sancionará o absolverá al inculpado |
| Funcionario quién lo expide | Agente de tránsito ya sea funcionario o persona civil con investidura de autoridad | Agente de tránsito ya sea funcionario o persona civil con investidura de autoridad |
| Materia jurídica | Vulneración a las normas de transporte Ley 336 de 1996 y Ley 105 de 1993 y demás normas reguladoras | Vulneración a las normas de tránsito Ley 769 del 2002 y demás normas reguladoras |
| Valor probatorio | Conforme a lo dispuesto en 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, este es un documento público, expedido por un funcionario competente en ejercicio de sus funciones (Artículo 243 del CGP). | Conforme a lo dispuesto en el artículo 135 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, es una orden de comparecencia ante la autoridad |

| | | |
|----------------------------|--|--|
| | Es una prueba suficientemente autónoma que detalla una circunstancia, hora o lugar de una infracción al transporte | Requiere pruebas adicionales para su validación o la falta de comparecencia del infractor para determinar su firmeza |
| Forma para deslegitimarlo | Proceso con sentencia de segunda instancia penal en la cual determine una falsedad en documento público o acto administrativo de la autoridad competente dando su archivo. | Con otra prueba, incluso el testimonio del mismo agente que expidió el comparendo. |
| Autoridades que investigan | Superintendencia de Transporte y Secretarías de Tránsito Municipales, Distritales o Departamentales | Secretarías de Tránsito Municipales, Distritales o Departamentales |

Como se ha desarrollado a lo largo del presente proveído, las normas que soportan la formulación del cargo en el actuar de esta Subdirección tienen su sustento Conforme al artículo 3º de la Ley 105 de 1993, el transporte público es un servicio público en virtud del cual se garantiza “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”. Este, en consecuencia, debe ser regulado, controlado y vigilado por el Estado. Al respecto, el artículo 5 de Ley 336 de 1996 señala que las operaciones de las empresas de transporte público bajo la regulación del Estado tienen el carácter de servicio público esencial, lo cual implica (i) la prevalencia del interés general sobre el particular, (ii) la necesidad de garantizar su prestación, y (iii) el deber proteger a los usuarios.

Para la prestación del servicio público de transporte “los operadores o empresas de transporte, esto es, las personas naturales o jurídicas constituidas como unidad de explotación económica permanente que cuenten con los equipos, instalaciones y órganos de administración que les permitan prestar adecuadamente el servicio, deben tener autorización del Estado”, pues esa habilitación le permite al Estado cerciorarse del cumplimiento de las condiciones legales y reglamentarias mínimas exigidas a quien pretenda prestar el servicio público de transporte, para garantizar que se brindará en condiciones de seguridad, continuidad, responsabilidad y eficiencia.

Conforme a lo anterior, el Consejo de Estado y la Corte Constitucional han señalado que el **servicio público de transporte** presenta las siguientes características¹⁷:

“Su objeto consiste en movilizar personas o cosas de un lugar a otro, a cambio a una contraprestación pactada normalmente en dinero.

“- Cumple la función de satisfacer las necesidades de transporte de la comunidad, mediante el ofrecimiento público en el contexto de la libre competencia;

“- El carácter de servicio público esencial implica la prevalencia del interés público sobre el interés particular, especialmente en relación con la garantía de su prestación -la cual debe ser óptima, eficiente, continua e ininterrumpida-, y la seguridad de los usuarios - que constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte (Ley 336/96, art. 2º)-;

¹⁷ Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, *Concepto 1740 del 18 de mayo de 2006*, rad. 1740

“- Constituye una actividad económica sujeta a un alto grado de intervención del Estado;

“- El servicio público se presta a través de empresas organizadas para ese fin y habilitadas por el Estado.

“- Todas las empresas operadoras deben contar con una **capacidad transportadora** específica, autorizada para la prestación del servicio, ya sea con vehículos propios o de terceros, para lo **cual la ley defiere al reglamento la determinación de la forma de vinculación de los equipos a las empresas** (Ley 336/96, art. 22), y

“- Su prestación sólo puede hacerse **con equipos matriculados o registrados para dicho servicio**;

“- Implica necesariamente la celebración de un contrato de transporte entre la empresa y el usuario.

2- Cuando los equipos de transporte no son de propiedad de la empresa, deben incorporarse a su parque automotor, a través de una forma contractual válida.”
(Énfasis en el texto original)

En este sentido, según lo establecido en el artículo 5 de la Ley 336 de 1996, el servicio de transporte privado es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades privadas de las personas naturales y/o jurídicas. De efectuarse con equipos propios se requiere que estos cumplan con la normatividad establecida por el Ministerio de Transporte y, en caso distinto, deberá realizarse con empresas de transporte público legalmente habilitadas en los términos de dicha ley. (Sentencia 321-22 Corte Constitucional)

Así las cosas, no existe lugar a equívoco que esta Subdirección tiene legitimación previa a la comisión de la conducta aquí investigada, por **usurpar** las facultades que los vehículos registrados para el transporte público tienen dentro del marco legal extensamente analizado en el presente proveído. Pues si bien, el vehículo vinculado a la presente investigación se encuentra facultado exclusivamente al servicio particular, lo cierto es que, al vulnerar las normas de transporte público –se reitera- activan las competencias de la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público por ser esta la facultada por la Ley 336 de 1996 ya que, dentro de la lógica de los descargos, no se tendría facultad por ninguna subdirección para dar cumplimiento a las normas al transporte público dentro del caso en particular, desconociendo así lo dispuesto en el artículo 31 del Decreto Distrital 672 de 2018, el cual reza:

“Artículo 31. Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público. Son funciones de la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público las siguientes:

1 Ejecutar las políticas, planes, programas y proyectos relacionados con la inspección, vigilancia, control e investigaciones al transporte público que adelante la entidad.

2 Realizar la inspección y vigilancia del cumplimiento de las normas a cargo de las empresas de transporte público.

3 Adelantar en primera instancia las investigaciones por violación de las normas de transporte público, de conformidad con la normatividad vigente.

4 Conocer y resolver el trámite de desvinculación administrativa de vehículos de transporte público, de competencia de la Secretaría Distrital de Movilidad.

5 Registrar en el sistema de información todas las actuaciones relacionadas con los procesos y procedimientos del área, conforme a las políticas que la entidad determine para tal fin.

6 Realizar la verificación documental requerida para la desintegración física de vehículos de transporte público, de competencia de la Secretaría Distrital de Movilidad.

7 Dar respuesta a los requerimientos, solicitudes y demás peticiones de su competencia, en los términos de la normatividad vigente"

Los argumentos expuestos en defensa de la investigada van en contravía de las disposiciones contenidas en el Decreto Distrital 672 de 2018¹⁸ en especial en sus artículos 30.5 y 31.3 en los que queda plena claridad sobre el marco de las competencias de las subdirecciones antes reseñadas.

En conclusión, del presente acápite, es la **usurpación de la actividad al transporte público** la que activó las competencias de esta Subdirección para adelantar la presente investigación sin que esto riña con la naturaleza para la cual está registrado el vehículo automotor de placas **CDP518**, pues la única calidad para adecuar la conducta del sujeto pasivo es ser el propietario del vehículo utilizado para infringir la norma al transporte público citada en reiteradas ocasiones.

La libertad de ejercer la legítima defensa al interior de los procedimientos administrativos por parte de los sujetos pasivos está revestida de absoluto respeto por las apreciaciones de los administrados. Las discrepancias sobre el derecho sustancial en la comisión de las conductas reprochadas, no pueden recaer en argumentos desdeñosos, por simplemente tener diferencias en interpretaciones jurídicas.

Con fundamento en las motivaciones de los numerales anteriores, es afirmativo que por razones elementales los vehículos cuya matrícula está supeditada al transporte particular, no pueden estar afiliados a empresas de servicio de transporte público por el simple hecho que su destinación no está reglada ni autorizada para tal propósito. No por ello, la comisión de las conductas que infringen la prestación del servicio público tanto en las Leyes 105 de 1993, la Ley 336 de 1996 y el Decreto Distrital 672 de 2018 está exenta a que, en ausencia de facultades de la Subdirección de Contravenciones para investigar y sancionar en primera instancia las infracciones al transporte público, degeneren en la impunidad de la conducta aquí reprochada como lo pretende el ciudadano en su defensa.

La Corte Constitucional en la sentencia C- 131 de 2004 definió dicho principio en los siguientes términos:

La confianza legítima consiste en que el ciudadano debe poder evolucionar en un medio jurídico estable y previsible, en cual pueda confiar.

En definitiva y después de realizar una lectura sobre el documento de alegatos de conclusión presentados por el investigado y a manera de conclusión este despacho realiza una síntesis acerca del precitado postulado en el sentido de que para poder hacer una aseveración de la violación del principio de confianza legítima- como lo afirma el administrado dentro de su libelo esta Subdirección tendría que haber realizado cambios abruptos en las decisiones a lo largo de la presente investigación, situación que resulta desacertada toda vez que desde la apertura de investigación y hasta la presente etapa de fallo, las actuaciones siempre han estado encaminadas en garantizar el debido proceso y se ha asegurado la estabilidad en las decisiones proferidas hasta la presente etapa de fallo.

¹⁹En tal sentido, el mencionado principio es entendido, en términos amplios, como una exigencia de honestidad, confianza, rectitud, decoro y credibilidad que otorga la palabra dada, a la cual deben someterse las diversas actuaciones de las autoridades públicas y de los particulares entre sí y ante éstas, la cual se presume, y constituye un soporte esencial del sistema jurídico; de igual manera, cada una de las normas que componen el ordenamiento jurídico debe ser interpretada a luz del principio de la buena fe, de tal suerte que las disposiciones normativas que regulen el ejercicio de derechos y el cumplimiento de

¹⁸ "Por medio del cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital, de Movilidad y se dictan otras disposiciones"

¹⁹ <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2004/C-131>.



deberes legales, siempre deben ser entendidas en el sentido más congruente con el comportamiento leal, fiel y honesto que se deben los sujetos intervinientes en la misma.

En pocas palabras, la buena fe incorpora el valor ético de la confianza y significa que el hombre cree y confía que una declaración de voluntad surtirá, en un caso concreto, sus efectos usuales, es decir, los mismos que ordinaria y normalmente ha producido en casos análogos. De igual manera, la buena fe orienta el ejercicio de las facultades discrecionales de la administración pública y ayuda a colmar las lagunas del sistema jurídico.

Como se ha referenciado a lo largo de las consideraciones que motivan al presente acto administrativo, el IUIT es un documento público que goza de presunción de legalidad, cuyo origen se remite a la Resolución 20203040003785 del 26 de mayo del 2020, con ámbito de aplicación a las autoridades que ejerzan control e investigación sobre la tutela.

La Ley 769 de 2002 o Código Nacional de Tránsito, establece:

"Artículo 2. Definiciones. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

(...)

Comparendo: Orden formal de notificación para que el presunto contraventor o implicado se presente ante la autoridad de tránsito por la comisión de una infracción (...)". (Subrayado ajeno al texto).

Ahora bien, el Consejo de Estado –Sala de Consulta y Servicio Civil-, dentro del radicado No. 993 del 17 de septiembre de 1997, se pronunció sobre la definición comparendo, en el siguiente sentido:

"(...) Como se advierte, el comparendo es una citación de carácter policivo que se hace al presunto infractor de una norma de tránsito o a las personas involucradas en un accidente de tránsito, para que concurren a una audiencia ante la autoridad competente, en la cual ésta oírá sus descargos y explicaciones, decretará y practicará las pruebas que sean conducentes y sancionará o absolverá al inculcado (...)". (Subrayado y resaltado fuera del texto original)

Así las cosas, es evidente que la citación o comparendo no es un medio de prueba, frente a lo que se considera oportuno traer a colación el Concepto del Ministerio de Transporte MT- 1350-2-42289 del 23 de julio de 2007 que al respecto señala:

"Es como dice la misma definición legal, una orden de citación, para que la persona se presente dentro de los tres días hábiles siguientes, ante la autoridad de tránsito competente (...). El comparendo no es un medio de prueba, por cuanto no constituye un documento idóneo para demostrar la ocurrencia de los hechos, ya como lo dice la misma definición, es sencillamente una orden formal de citación al presunto contraventor (...)".

Sin embargo, se debe hacer claridad y precisión al memorialista en el sentido que la actuación administrativa que nos ocupa tuvo origen en la presunta violación a las normas de transporte público, en virtud del informe de infracciones No. **1015371188** del 17 de agosto de 2021, documento que tiene una connotación distinta a la del comparendo, al reputarse como prueba, de conformidad con el artículo 2.2.1.8.3.3. del Decreto 1079 de 2015.

Entonces, es evidente la diferencia de orden legal existente entre el comparendo y el informe de infracción, que responden a regímenes que regulan materias distintas como lo son tránsito y transporte público, respectivamente.

Asimismo, es pertinente mencionar que la consulta en RUNT se hace necesaria para identificar al verdadero infractor, en este caso, la propietaria del vehículo para la fecha de los hechos, sin que esta consulta resulte superflua o arroje una prueba inútil.

Finalmente, se recomienda de manera comedida al investigado el estudio del Decreto Distrital 672 de 2018, a efectos de que el rigor jurídico con el que sustente sus alegatos tengan una orientación llamada a la verdad procesal, ya que, no presentó elementos de prueba que puedan desvirtuar lo contenido en el IUIT referenciado en amplitud, así como,

la desatinada interpretación sobre el marco de las competencias que ostenta esta Subdirección para elevar reproche sancionatorio sobre el caso en particular.

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*²⁰. 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*"²¹ (Sic), informa que las pruebas que obran en el expediente como son: el Informe Único de Infracciones de Tránsito al Transporte No. **1015371188** del 17 de agosto de 2021 y la Consulta realizada al RUNT para identificar a la propietaria del vehículo de placas **CDP518** que se denomina el(a) señor(a) **KATRIN JACKELINE GOMEZ GORDILLO**, identificado (a) con cédula de ciudadanía No. **52.996.714**, son pruebas que otorgan una claridad para sustentar la presente decisión de fondo debido a que como se informa en el Auto No. **8842-23** del 10 de julio de 2023, revisten la calidad de pertinentes, conducentes y útiles.

Indebida adecuación típica del literal d) del artículo 46 de la Ley 330 de 1950 y fundamentos fácticos y probatorios para sustentar el cargo único.

Se advierte que, las discrepancias procesales que expresó la apoderada de la investigada, carecen de sustento al entenderse que pese al yerro involuntario expuesto en el numeral 17 del IUIT 1015371188 de fecha 17/08/2021 "**Lit. E #**" siendo que, este mero hecho no comporta una violación a los principios de legalidad y al debido proceso, puesto que, en el IUIT antes referenciado no se realizó de manera alguna la adecuación de la conducta, puesto que la facultad sancionatoria que ostenta este Despacho se materializó con la Resolución de apertura N°21177-22 la cual se basó en el literal d del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, a *contrario sensu* si dicha apertura se hubiese realizado bajo lo dispuesto en el literal "e" denunciado por la apoderada de la investigada.

Por esta razón en las observaciones, si bien se establece un literal "e" que no corresponde efectivamente a la tipificación que se hace, el operador administrativo está llamado a enmendar los errores procedimentales, toda vez que la conducta descrita en las observaciones no se acompasa, como bien lo dice el recurrente en el literal e, sino en el literal. D conforme a lo que estrictamente se imputó.

Luego no se puede viciar entonces de nulidad o no se puede pretender que ese yerro literal que una errónea o una transcripción involuntaria equivocada de la tipicidad de la conducta en el IUIT, ese elemento absoluto para que esta dependencia no tipifique y adecúe la conducta. Este despacho hace un ejercicio de adecuación típica de la conducta y en virtud de esta, es que los hechos relatados en las observaciones se acompasan con el literal del artículo 46 de la ley 336 del 1996, y que, en consecuencia, Es por ello que se hace la imputación conforme a las reglas procesales aplicables al caso concreto.

Ahora bien, el IUIT es un elemento de prueba fundamental, pero no, no se restringe a la investigación administrativa estrictamente a lo que diga allí, sino que precisamente en aras de garantizar el debido proceso y la investigación acorde a la tipicidad de las normas al transporte público, es que se realiza la corrección en la imputación.

No obstante, este despacho advirtiendo esa situación, corrige y formula la imputación de forma adecuada.

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), así las cosas, lo que deja evidenciar el literal en comento es que hubo una contraprestación un valor cobrado por el servicio de transporte ilegal y por ende vulnerando las normas de transporte público.

²⁰ Corte Constitucional, Sentencia C – 034 del 29 de enero del 2014, M.P. María Victoria Calle Correa.

²¹ Gordillo, Agustín, *Tratado de Derecho Administrativo: El procedimiento administrativo*. Pág. 31.

17. OBSERVACIONES (Descripción detallada de los hechos, normas, documentos y otros)

| |
|---|
| Lit. E # 0 VIOLACIÓN A LA LEY 336 ARTÍCULO 11 23:46 EN SU LITERAL E PRESTA UN SERVICIO PÚBLICO EN UN VEHÍCULO DE SERVICIO PARTICULAR TRANSPORTANDO AL SEÑOR JEFERSON MAURICIO BEJARANO CC. 1020792627 DESDE LA CLÍNICA EL LAGO HASTA LA CARRERA 13 CON 186 EL CUAL MANIFESTÓ VOLUNTARIAMENTE CANCELAR LA SUMA DE \$15000 POR EL SERVICIO PRESTADO DE TRANSPORTE |
|---|

En lo que atañe al incremento o disminución de las tarifas en la prestación de un servicio no autorizado, recae nuevamente la defensa de la investigada en un yerro argumentativo, al exponer que por tratarse de un vehículo particular no resulta procedente la adecuación de la conducta formulada en el cargo único de la Resolución 21177-22; toda vez que, como se ha estipulado en el ítem anterior, es precisamente esa situación la que permite a esta Subdirección analizar los elementos de tiempo modo y lugar respecto a las normas al transporte público.

Por ende, cuando existe un factor diferente al autorizado y/o habilitado por el Estado que preste su servicio, diferente al que no está acreditado, activa la competencia del Estado para entrar a regular, inspeccionar, controlar, vigilar e incluso sancionar estas conductas que atacan de forma profunda la organización estatal.

Ante esto, las normas anteriormente narradas (acápites anteriores) son aplicables a los vehículos particulares, únicamente cuando se evidencie que estos estén incurriendo en conductas contrarias para las cuales fueron sorprendidas, siendo para el presente caso, la existencia de una vulneración a las normas, dado que en toda la investigación los vigilados solamente se limita a la presentación de argumentos de índole subjetiva y sin ninguna lógica jurídica, los cuales bajo estos entendidos son contestados.

Por otro lado, se ratifica lo expuesto en el auto No. 8842-23 del 10 de julio de 2023, en relación a las pruebas solicitadas por el apoderado de la investigada, respecto de la solicitud de declaración del agente de tránsito solicitada, la misma fue negada por este Despacho, en razón a que dicho agente de tránsito, bajo la gravedad de juramento y en ejercicio de sus funciones como servidor público, suscribió el informe de infracción No. 1015371188 del 17 de agosto de 2021 (que sirvió como prueba para la apertura de la presente investigación), especificando en la casilla de observaciones el motivo de la infracción, adicionalmente, se encuentra diligenciado en todos y cada uno de los ítems correspondientes de forma clara, sin tachones ni enmendaduras, en lo que describe los hechos que él ha presenciado, por lo tanto, de lo allí consignado queda claro que no existe información que deba ser ampliada o esclarecida a partir del testimonio.

Así las cosas, se reputaba inútil citarle a testimoniar para que indique el procedimiento adelantado (este se encuentra consagrado en la ley) al momento de la ocurrencia de los hechos y/o las circunstancias que dieron lugar a la imposición de la infracción, así como la corroboración de la información en las distintas bases de datos, cuando estas ya se encuentran consignadas en el informe único de infracciones al transporte antes citado.

Igualmente, en relación a la prueba relacionada con enviar oficio a la Oficina de Registro y Control Académico de la Escuela de Seguridad Vial para que informe y remita copia del certificado como técnico en seguridad vial de la agente de tránsito DIEGO HERNANDO ESCOBAR CARO, titular de la placa 76638, se reitera que, existe la presunción de autenticidad del documento público IUIT 1015371188, ya que, como se ha manifestado desde la resolución de apertura No. 21177-22, dicho documento ha sido expedido por un funcionario competente bajo las potestades conferidas por la normatividad pertinente y que, dentro de las competencias de este Despacho en la presente investigación administrativa no se encuentran las de deslegitimar la autenticidad del documento público, toda vez que, existe la jurisdicción competente para tal propósito. Por ello, dicha solicitud probatoria resultó inútil e impertinente para el fin que fue solicitada.

De la anterior, es evidente que el personal que ingresa y va a desempeñarse como agente de tránsito, debe cumplir una serie de requisitos y cursar - aprobar una capacitación técnica en la materia, esto, previo a ejercer las funciones intrínsecas de un agente de tránsito. Así mismo, dichos funcionarios reciben cursos de actualización sobre normas y procedimientos de tránsito y transporte, cuando ya asumen sus funciones como mínimo una vez al año. En consecuencia, podemos concluir que el agente de tránsito está en constante formación integral para realizar sus funciones y con base en la formación recibida impuso el informe de infracciones No. **1015371188** del **17 de agosto de 2021**, el cual se encuentra debidamente diligenciado y en concordancia con la normatividad aplicable.

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 la propietaria facilitó su automotor 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 informó **PAGAR** la suma de **QUINCE MIL (COP 15.000)** por este servicio del transporte "*DESDE LA CLINICA EL LAGO HASTA LA CARRERA 13 CON 186 (sic)*", facilitando como propietaria la prestación del servicio de transporte ilegal, y por ende vulnerando las normas de transporte público.

De lo anterior puede observarse 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*²², 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 de la conductora KATRIN JACKELINE GOMEZ identificado con Cédula de Ciudadanía. N° **52.996.714**, el cual fue descrito y encontrado en esta prestación en el Informe Único de Infracciones al Transporte No. **1015371188**, como es, que la propietaria del vehículo de placas **CDP518** facilita, dispone y trasgrede la violación a las normas del transporte²³.

En este orden de ideas, este Despacho no tiene más reparo que sancionar al(a) señor(a) **KATRIN JACKELINE GOMEZ GORDILLO** identificada con Cédula de Ciudadanía. N° **52.996.714** en calidad de propietaria del vehículo de placas **CDP518**, al encontrarla responsable del cargo único formulado en la Resolución de apertura No. **21177-22** del 06 de septiembre de 2022.

5. DOSIFICACIÓN DE LA SANCIÓN

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

(...)

d. . 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

²² 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.

²³ Cfr. Ley 105 de 1993, artículo 9 numeral 4 y 5.

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 sin los documentos que soportan la operación del equipo, lo que conlleva a que el fin que tiene la misma, como es el de proporcionar información a los usuarios del servicio, no se cumpla y conjuntamente, que la seguridad, la calidad y accesibilidad de los pasajeros se vea en peligro o afectada en cuanto la operación se encuentra de carácter ilegal, razones que hacen que este documento sea indispensable para prestar el servicio.

Descrito el cargo formulado y de conformidad con lo expuesto por la jurisprudencia constitucional mediante Sentencia C-321 de 2022²⁴, la responsabilidad probada al interior de la presente investigación se circunscribe al grado de culpa por desconocer el deber de cuidado y diligencia que el propietario ostenta respecto del vehículo utilizado para la comisión de la infracción explicada en párrafos anteriores.

La facultad sancionatoria administrativa que detenta 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 los parámetros de las cuales se enmarcan las conductas por parte de la señora **KATRIN JACKELINE GOMEZ GORDILLO** identificado(a) con cédula de ciudadanía No. **52.996.714**, 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 del investigado 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 de la señora **KATRIN JACKELINE GOMEZ GORDILLO** identificada

²⁴ "245. De conformidad con lo anterior, se advierte que la disposición no se refiere a una responsabilidad objetiva, ni a una responsabilidad solidaria entre el propietario del vehículo y el conductor, puesto que ambos tipos de responsabilidad se deducen de lo que de manera expresa señale la ley, lo cual no ocurre en este caso.[382] Aquí, pues, se trata de un tipo de responsabilidad subjetiva, que exige la prueba de la culpa del sujeto pasivo como propietario del vehículo, sea o no el conductor del mismo. Además, se trata de una responsabilidad individual, pues no se refiere de manera expresa a una pluralidad de sujetos responsables, sino solamente al propietario en tanto se trata de obligaciones propter rem."

con Cédula de Ciudadanía No. **52.996.714** por lo cual se realizará el siguiente análisis, teniendo en cuenta criterios de proporcionalidad, 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 MÍNIMOS 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**, para un total de **UN MILLON OCHOCIENTOS DIECISIETE MIL CINCUENTA Y DOS PESOS M/CTE (\$1.817.052,00)** 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 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 a la señora **KATRIN JACKELINE GOMEZ GORDILLO** identificada con cédula de ciudadanía. **52.996.714** en calidad de propietaria del vehículo de placas **CDP518**, de conformidad con la parte motiva de la presente Resolución.

ARTÍCULO SEGUNDO: IMPONER sanción consistente en **MULTA de DOS (2) SALARIOS MÍNIMOS 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**, para un total de **UN MILLON OCHOCIENTOS DIECISIETE MIL CINCUENTA Y DOS PESOS M/CTE (\$1.817.052,00)**, 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 a la señora **KATRIN JACKELINE GOMEZ GORDILLO** identificada con Cédula de Ciudadanía No. **52.996.714**, 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 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.

A LA PAR: NOTIFICAR el contenido de la presente Resolución al apoderado **VICTOR ANDRES AYALDE LEMOS**, identificado con cédula de ciudadanía No. 1130609358 y con Tarjeta profesional No. **209.953** del C. S. de la J., en la siguiente dirección: **carrera 7 # 73-55 oficina 1202**; y correos electrónicos victor.ayalde@advocat.com y gerente.juridico.inv@gmail.com

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

30 ENE 2024

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE



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

Proyectó: Jorge Cepeda
Revisó: Mario Velasco
Expediente: 2451-22



Nombre: **KATRIN JACKELINE GOMEZ GORDILLO**
Dirección: **cra 7 #73 - 55 OF 1202**
Correo electrónico:
Ciudad: Bogotá D.C victor.ayalde@advocat.com

Abogado: **VICTOR ANDRES AYALDE LEMOS**
Dirección: **Carrera 7 # 73-55 Oficina 1202**
Email: victor.ayalde@advocat.com
Y gerente.juridico.inv@gmail.com