

Bogotá D.C, 29 de abril de 2024

NOTIFICACIÓN POR AVISO N° 56948. RESOLUCIÓN No. 43797 24

Señor (a)
LEIDY CAROLINA QUINTANA ORTIZ
CC 1023934828
CRA 1F ESTE 43 14 SUR BOOGTA

EXPEDIENTE:	460 23
RESOLUCIÓN No.	43797 24
FECHA DE EXPEDICIÓN:	21/03/2024

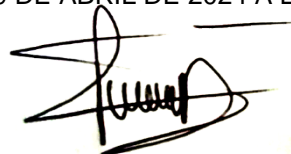
Teniendo en cuenta que, ante el desconocimiento de la información del domicilio o residencia del investigado no fue posible notificar la **RESOLUCIÓN N° 43797 24 DE 21/03/2024** del expediente **No. 460 23** expedida por la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público, en los términos 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 **29 de abril de 2024** en la página web www.movilidadbogota.gov.co /subdirección de control e investigaciones al transporte público (link) y en el Módulo No. 17, ubicado en la Carrera 28A N° 17A-20 PALOQUEMAO, Piso 1º., de conformidad con lo establecido en el Artículo 69 de la citada Ley.

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

Se adjunta a este aviso en TRECE (13) folios copia íntegra la Resolución 43797 24 DE 21/03/2024 del expediente No. 460 23.

CERTIFICO QUE EL PRESENTE AVISO SE FIJA HOY 29 DE ABRIL DE 2024 A LAS 7:00 A.M.
POR EL TÉRMINO DE CINCO DÍAS HÁBILES.


FIRMA RESPONSABLE FIJACIÓN:



JUAN CARLOS GALVIS MUÑOZ

CERTIFICO QUE EL PRESENTE AVISO SE DESFIJA HOY 06 DE MAYO 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: 460-23

RESOLUCIÓN No. **43797-24**

POR LA CUAL SE FALLA LA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA ADELANTADA EN CONTRA DEL(A) SEÑOR(A) LEIDY CAROLINA QUINTANA ORTIZ, IDENTIFICADO(A) CON LA CÉDULA DE CIUDADANÍA No. 1023934828, EN CALIDAD DE PROPIETARIO(A) DEL VEHÍCULO DE PLACA RAZ424.

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. 26998-23 del 14 de marzo de 2023** ordenó la apertura de investigación administrativa contra del(a) señor(a) **LEIDY CAROLINA QUINTANA ORTIZ**, identificado con cédula de ciudadanía **No. 1023934828**, 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 **RAZ424** para que este prestara servicio de transporte no autorizado conforme a lo dispuesto en el **IUIT 1015373435** de fecha **25 de noviembre de 2021**. (Folios 1 -6).

El mencionado acto administrativo fue notificado **PERSONALMENTE** el pasado 28 de marzo de 2023, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 67 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo. (Folio 8).

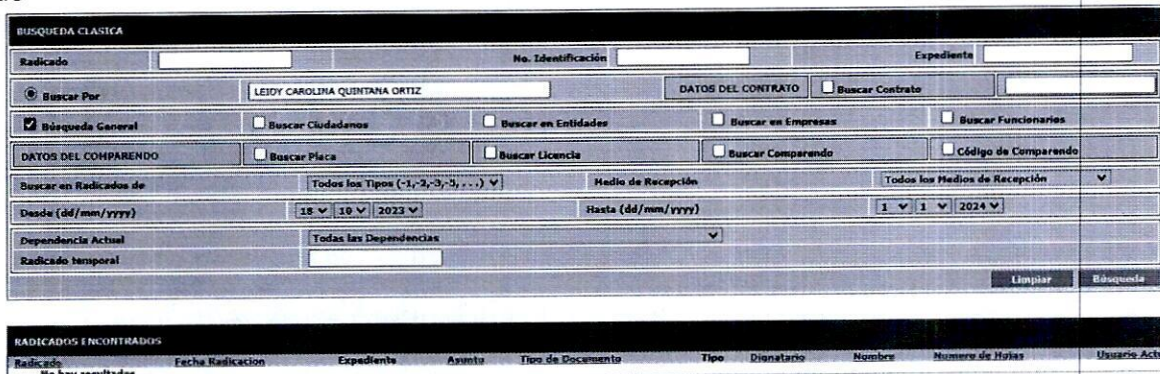
Se encuentra que conforme a la notificación realizada dispuesta en el artículo 66 y subsiguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, el(a) investigado(a) presentó escrito de descargos y/o solicitó pruebas bajo la radicación interna N° **202361201513962** del 12 de abril de 2023, dentro del término legalmente otorgado por el Artículo Cuarto de la **Resolución No. 26998-23 del 14 de marzo de 2023**, esto es, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la notificación.

Mediante Auto No. **11110-23** del 18 de octubre de 2023, la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público corrió traslado a la investigada para que presentaran los correspondientes Alegatos de Conclusión. Auto que le fue comunicado el día 27 de octubre de 2023 mediante oficio con radicado No **202342212545451** (Folio 20).

Revisado el sistema de gestión documental "ORFEO" y correo electrónico de la entidad, se encuentra que el(a) investigado(a) **NO** presentó escrito de Alegatos de Conclusión dentro del plazo máximo otorgado para su sustentación, en el Auto No. **11110-23** del 18 de octubre

de

2023



1. Captura pantalla de la consulta realizada en el sistema de gestión documental Orfeo

2. FUNDAMENTOS LEGALES

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

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

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

Podrán ser sujetos de sanción:

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

Las sanciones de que trata el presente artículo consistirán en:

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

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

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

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

Acorde con lo establecido en el numeral 3 del artículo 31 del Decreto 672 de 2018, la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público tiene como función, adelantar en primera instancia las investigaciones administrativas por violación a las

normas de transporte público y respecto de los vehículos de servicio público registrados dentro de su jurisdicción, en las modalidades de servicio de su competencia.

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

2.1. FORMULACIÓN DEL CARGO

La Ley 105 del 30 de diciembre de 1993, por medio de la cual “se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”, establece:

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

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

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

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

2. DEL CARÁCTER DE SERVICIO PÚBLICO DEL TRANSPORTE:

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

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

Podrán ser sujetos de sanción: (...)

4. *Las personas que violen o faciliten la violación de las normas.*

5. *Las personas propietarias de vehículos o equipos de transporte. (...)*”

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

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

“Artículo 3. *Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo, dándole la prioridad a la utilización de medios de transporte masivo. En todo caso, el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los artículos 333 y 334 de la Constitución Política”.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

El Informe Único de Infracciones al Transporte No. **1015373435** de fecha **25 de noviembre de 2021**, en la casilla correspondiente a las observaciones señala:

“Lit. E # 0 Violación a la ley 336 artículo 11, 23 y 46 en su literal (E) presta un servicio público en un vehículo de servicio particular transportando al señor hollman Stiven González Aguirre identificado con cédula de ciudadanía 1022365682 el cual manifiesta

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

voluntariamente cancela la suma de \$8700 por el servicio de transporte prestado desde el barrio bosques de San Carlos hasta puente Aranda" (Sic)"

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

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

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

Vistos los supuestos de hecho y normativos anteriormente referidos, la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público, consideró procedente de conformidad con el numeral 5 del artículo 9 de la Ley 105 de 1993, formular el cargo al(a) señor(a) **LEIDY CAROLINA QUINTANA ORTIZ**, identificado(a) con cédula de ciudadanía No. **1023934828**, en los siguientes términos:

CARGO ÚNICO: El(a) señor(a) **LEIDY CAROLINA QUINTANA ORTIZ**, identificado(a) con cédula de ciudadanía No. **1023934828**, 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 **RAZ424** de su propiedad para que este prestará servicio de transporte no autorizado conforme a lo dispuesto en el **IUIT 1015373435** de fecha **25 de noviembre de 2021**.

2.2. SANCIONES PROCEDENTES

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

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

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

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

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(a) investigado(a) presentó escrito de descargos aportó o solicitó pruebas, dentro del término legalmente otorgado con número de radicación interna

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195

202361201513962 de fecha 12 de abril de 2023, mismos, que serán desarrollados en próximos acápite correspondientes y que fueron expuestos con la siguiente literalidad:

"(...)

REFERENCIA:

RADICADO:

DESCARGOS POR PROCESO DE INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA 26998-23

LEIDY CAROLINA QUINTANA ORTIZ, mayor de edad e identificada con cédula de ciudadanía No 1.023.934.828 de Bogotá D.C., actuando en representación propia, respetuosamente manifiesto a usted que por medio del presente escrito interpongo DESCARGOS ante la SUBDIRECCIÓN DE CONTROL E INVESTIGACIONES AL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD DE BOGOTÁ LA DRA. CAROL ANGIE PINZÓN RUIZ, contra la RESOLUCIÓN expedida el día 14 de marzo de 2023 con número 26998-23, a través de la cual se resuelve abrir investigación administrativa en contra de mi persona por presuntamente incurrir 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 10 de la Ley 336 de 1996, al facilitar y disponer el vehículo de placa RAZ-424 de mi propiedad para que este prestara servicio de transporte no autorizado y conforme al cargo imputado en el acápite cuarto de las consideraciones del acto administrativo en comento.

PRETENSIONES

PRIMERA: Solicito se me ABSUELVA de todos y cada uno de los cargos formulados dentro de la RESOLUCIÓN expedida el día 14 de marzo de 2023 con número 26998-23, a través de la cual la SUBDIRECCIÓN DE CONTROL E INVESTIGACIONES AL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD DE BOGOTÁ LA DRA. CAROL ANGIE PINZÓN RUIZ, resuelve abrir investigación administrativa en contra de mi persona por presuntamente incurrir 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 RAZ-424 de mi propiedad para que este prestara servicio de transporte no autorizado y conforme al cargo imputado en el acápite cuarto de las consideraciones del acto administrativo en comento, de acuerdo a los sustentos facticos y jurídicos de la presente.

SEGUNDA: Como consecuencia de lo anterior se ordene al ARCHIVO del expediente y todas sus actuaciones, de acuerdo con la parte motiva del presente escrito.

SUSTENTACIÓN DE LOS DESCARGOS

Constituyen siguientes: argumentos facticos que sustentan los descargos, los

PRIMERO: El día 25 de noviembre del 2021, venia conduciendo mi vehiculo de uso personal en horas de la mañana, para desplazarme junto con un acompañante a nuestro lugar de trabajo.

SEGUNDO: Cuando nos encontrábamos sobre la Calle 27 sur #25-38, note la presencia de dos agentes de tránsito, las cuales se encontraban haciendo un "reten" solo con la presencia de las mismas y sin ningún tipo de señalización y/o requerimiento legal de que habla la norma de tránsito para ese tipo de operativos, sin embargo y ante la señal de una de las agentes de parar, acate la orden y procedi a orillarme con mis respectivas estacionarias.

TERCERO: Una vez establecido el contacto verbal con la agente de tránsito Zaida Lizeth Jiménez Triana identificada con placa No 187.282, la misma me solicito los documentos tanto de identidad, como del vehiculo y de la misma forma le solicitó a mi acompañante su documento de identidad, hecho que me pareció muy irregular por cuanto se trataba de una presunta parada de tráfico y no de un chequeo de antecedentes o cualquier otra cosa.

CUARTO: La agente de tránsito con mis documentos en mano, procedió a iniciar con un interrogatorio a mi acompañante y a mi persona donde presuntamente estaba prestando servicio público en el vehiculo particular placa RAZ-424 de mi propiedad, en el cual veniamos circulando y con destino al trabajo, luego de esto me hicieron bajar del vehículo para revisar el baúl y

 **Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195

empezaron a realizarme preguntas, tales como: ¿Para donde iba?, ¿Quién era mi acompañante?, ¿Hace cuánto lo conocía?, ¿De dónde veníamos?, entre otras preguntas, situación que me puso muy incómoda debido a que sentía que era un proceso irregular y en el cual estaban intentando hacer lo que en la jerga popular llaman como "pescas milagrosas", vocablo que se refiere a situaciones que generan los agentes de tránsito sin pruebas y sin motivos fundados para contemplar cualquier tipo de presunta infracción para poner la orden de comparendo y así cumplir con sus cuotas o requerimientos.

QUINTO: Estas mismas preguntas fueron realizadas a mi acompañante, el cual de igual forma se sintió incómodo y le pareció irregular el procedimiento, la oficial al ver que ninguno de los dos le queríamos responder ese tipo de preguntas, empezó a manifestar de que estaba trabajando en plataforma, lo cual molesto a mi acompañante y empezó a grabarlas diciendo que era un abuso de autoridad el interrogatorio y que no está permitido, teniendo en cuenta que en los retenes de tránsito se deben solicitar sólo documentos del vehículo, que así mismo no había ningún tipo de señalización del supuesto "reten".

SEXTO: Sin embargo, se le informo a la agente de tránsito que nos dirigíamos hacia puente Aranda, que era nuestro destino para llegar al 13 trabajo, en ese momento la agente de tránsito, me comunico que me iba a interponer una orden de comparendo por la presunta utilización de plataformas digitales.

SÉPTIMO: Ante la manifestación de que se me iba a imponer dicha orden comparendo le manifesté a la agente de tránsito que se estaba realizando una injusticia y que el procedimiento era totalmente irregular y no tenía de sustento en la realidad, ni en ningún tipo de prueba, así mismo que no me parecía que por no brindarles la información que solicitaron, se inventara que yo estaba prestando un servicio público por medio de plataformas.

OCTAVO: Luego de la imposición de la orden de comparendo mi acompañante se retiró del lugar, ya que como he manifestado nos dirigíamos a nuestro sitio de trabajo, siendo que la agente de tránsito me entregó la orden de comparendo minutos a que llegara la grúa y hasta que se revisara el estado del vehículo, se le pusieron los sellos y lo cargaron en la grúa

NOVENO: Ya que soy una persona que trabaja en un establecimiento lejano de mi vivienda y ante la necesidad de acudir a establecimiento lejano necesidad de solicitar un préstamo para poder sacar mi vehículo y pagar el comparendo que se me puso. De tal forma que me dirigí a la oficina de movilidad, donde pagué por la presunta infracción que se me indiligaba una multa por valor de trescientos treinta y cinco mil setecientos pesos (\$335.700), así mismo los gastos de grúa y patios.

DECIMO: Con el pago de la multa y con la sanción de inmovilización así como la realización de cursos, entendía que se había terminado la situación, ya que fue una acusación injusta la interposición de dicha orden de comparendo y todo el procedimiento que se me realizó, incluso causándome un detrimento patrimonial, ya que mi sustento es diario en un establecimiento de comercio donde soy empleada al día, sin embargo me causa gran extrañeza que se me notificara de esta apertura de investigación administrativa y que en la misma se me hable de una sanción por los mismos hechos, a los cuales ya fui sancionada y pague por los mismos.

DECIMO PRIMERO: En suma, se deben desestimar los cargos que se me están formulando, ya que como aclare el día en que se me realizó el comparendo y en este momento nunca he prestado servicios públicos de transporte ni de ninguna índole, de igual forma mi acompañante estuvo diciendo a la agente de tránsito durante toda la parada de tráfico que somos vecinos y que nos desplazamos juntos hacia el trabajo ya que compartimos sitio de trabajo, que no es nada raro, de igual forma la uniformada faltando a la verdad y sin ninguna prueba o motivo asegura en la orden de comparendo una declaración de mi acompañante que nunca se realizó.

DECIMO SEGUNDO: De tal forma que solicito se amparen mis derechos fundamentales al debido proceso, en estricto sentido al non bis in ídem, a la presunción de inocencia, y a que se ejerza una recta administración de justicia y un procedimiento basado en pruebas suficientes y verdaderas, con su comprobación, que se me absuelva y desestimen los cargos y se archive la presente investigación, así mismo solicito se me dé un trato en aras a garantizar la igualdad material y formal, en sentido a que soy una persona de bajos recursos económicos que me gano la vida al diario y mi subsistencia se vio perjudicada con la sanción ya impuesta y pagada a la administración por los mismos hechos que hoy se me inicia este proceso. (sic)

3.2. DE LOS ALEGATOS.

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

4. PRUEBAS

El Despacho encuentra que como quiera en el Auto No11110-23 de fecha 18 de octubre de 2023 se decidió sobre las pruebas, además de las registradas en la Apertura de Investigación No. 26998-23 14 de marzo de 2023 y que en sede de alegatos no se allegaron, o solicitó el decreto de medios de prueba, este Despacho considera que las pruebas que obran en el expediente son suficientes para proferir una decisión de fondo.

5. CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

Así bien, atendiendo el Despacho a los hechos descritos anteriormente, a las disposiciones normativas 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.

5.1. Del Caso en Concreto

La presente etapa jurídico – procesal, se encuentra en sede de análisis estrictamente probatorio aplicado al caso concreto y dando alcance a los conceptos mencionados anteriormente, se halla que la actual Investigación Administrativa junto con el cargo formulado al(a) señor(a) **LEIDY CAROLINA QUINTANA ORTIZ**, identificado(a) con cédula de ciudadanía **No. 1023934828**, tiene como sustento el Informe Único de Infracción al Transporte No. **1015373435** de fecha **25 de noviembre de 2021**, el cual reúne los siguientes datos:

- Fecha de los hechos: 25 de noviembre de 2021
- Dirección: Cl. 27 Sur #25-38, BOGOTÁ - RAFAEL URIBE URIBE.
- Placa: RAZ424
- Conductor (a): LEIDY CAROLINA QUINTANA ORTIZ
- Identificación del conductor: cédula de ciudadanía. 1023934828.
- Licencia de tránsito: 10023221274.
- Propietario del vehículo: LEIDY CAROLINA QUINTANA ORTIZ
- Identificación del propietario: cédula de ciudadanía. 1023934828

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 **Zayda Lizeth Jimenez Triana** identificado con placa **187282**, 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. **1015373435** del 25 de noviembre de 2021 lo siguiente:

"Lit. E # 0 Violación a la ley 336 artículo 11, 23 y 46 en su literal (E) presta un servicio público en un vehículo de servicio particular transportando al señor hollman Stiven González Aguirre identificado con cédula de ciudadanía 1022365682 el cual manifiesta voluntariamente cancela la suma de \$8700 por el servicio de transporte prestado desde el barrio bosques de San Carlos hasta puente Aranda(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 los folios **2 -3** y así corroborar la información registrada en el **IUIT No. 1015373435 de 25 de noviembre de 2021**

5.2. 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 es 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.

I) Del principio de legalidad y tipicidad de la conducta.

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 sanción, 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, como es en el literal d) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, la prestación del servicio no autorizado mediante la facilitación de la propiedad, viola los principios de intervención del estado y el de la seguridad, dado que está sustituyendo al servicio terrestre automotor de transporte público y para la prestación del mismo debe existir la autorización del Estado⁸⁶, además de unos elementos mínimos de seguridad como

⁸⁶ 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.

pólizas de Responsabilidad Contractual y Extracontractual⁸⁷, mantenimientos preventivos y correctivos⁸⁸, los cuales a la luz del presente expediente no se registran dentro del expediente y que ponen en peligro al usuario que utiliza este servicio.

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

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

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

Conducta descrita de manera clara, detallada y compleja, en el IUIT **1015373435** dentro del numeral 17, dado que resalta la prestación económica de un servicio ilegal, es decir, un cobro pecuniario dentro de un vehículo de particular, por lo cual, un incremento a un servicio del cual no se encuentra regulado y que se puede equiparar a la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi. Así mismo, es la única conducta de este articulado que manifiesta una prestación de servicios no autorizados, disponiendo claro una literalidad para la misma.

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

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

e) Cuando se compruebe que el equipo no reúne las condiciones técnico – mecánicas requeridas para su operación, o se compruebe que presta un servicio no autorizado. En este último caso, el vehículo será inmovilizado por un término hasta de tres meses y, si existiere reincidencia, adicionalmente se sancionará con multa de cinco (5) a veinte (20) salarios mínimos mensuales vigentes. (Resaltado ajeno al texto)

Por ello, resulta viable aplicar las anteriores conductas que violan el derecho al transporte como es vulneración al principio de seguridad, vulneración al principio de intervención del estado y como es prestación de servicios no autorizados, en razón a que estas conductas normativas son las que se demuestran una relación con los hechos individualizados en tiempo, modo y lugar en el IUIT No. **1015373435** de fecha **25 de noviembre 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 Estado⁸⁹, con la colaboración y participación de todas las personas.⁹⁰ A este respecto, se previó en la Ley que las

⁸⁷ 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.

⁸⁸ 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.

⁸⁹ Cfr. Constitución Política artículo 334 y 365; Ley 105 de 1993; art 2 ; Ley 336 de 1996 artículos 6 y 8

⁹⁰ Cfr. Ley 105 de 1993 artículo 3 numeral 4.

autoridades controlaran la adecuada prestación del servicio, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad⁹¹, 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”*⁹²

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.⁹³ Lo anterior es así que: (i) en la medida que el servicio de transporte, como ya se explicó, tiene carácter de servicio esencial⁹⁴; (ii) por los derechos fundamentales involucrados en la actividad transportadora, incluyendo la vida e integridad de los pasajeros⁹⁵ y (iii) por la incidencia que tiene el transporte en la competitividad del país.⁹⁶

Es así que, en la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia,⁹⁷ del Consejo de Estado y de la Corte Constitucional se ha señalado sistemáticamente que *“(i) la actividad de conducir un vehículo automotor no es un derecho; (ii) la actividad de conducir un vehículo automotor es una actividad peligrosa que pone en riesgo la vida de quienes conducen, de los demás conductores y de los peatones (...); la actividad de conducir vehículos automotores, ha sido considerada por la jurisprudencia constitucional como por la especializada en la material, una actividad peligrosa que coloca per se a la comunidad ante inminente peligro de recibir lesión”*⁹⁸

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, a pesar de realizar aporte descargos estos no lograron desvirtuar las pruebas recopiladas a lo largo de la investigación, dejando incólume el acervo probatorio frente a la inactividad probatoria del ente Investigado.

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

⁹¹ Cfr. Ley 105 de 1993 artículo 3 numeral 2.

⁹² Cfr. Ley 336 de 1996 artículo 2; H. Corte Constitucional Sentencia C-089 de 2011.

⁹³ 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.

⁹⁴ Cfr. Ley 336 de 1996 artículo 5º y 56

⁹⁵ Cfr. H. Corte Constitucional, Sentencias C-834 de 2001; C-533 de 2002; C-089 de 2011.

⁹⁶ “El pilar de infraestructura abarca la infraestructura de transporte y logística, así como energía. La infraestructura reduce los costos de transporte y de transacción, y facilita el movimiento de bienes, personas e información” Cfr. Informa Nacional de Competitividad 2020-2021. “**El servicio de transporte de carga por carretera es un factor determinante para la competitividad del país**, no solo por su incidencia dentro de los costos de las mercancías, sino por ser la principal alternativa para su movilización” Documento Compes 3489 de 2007. También Ministerio de Transporte, Boletín de Coyuntura.

⁹⁷ 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.

⁹⁸ Cfr. H Corte Constitucional Sentencia C-468 de 2011; Sentencia C-089 de 2011; Sentencia T-609 de 2014.

el transporte privado) i) La actividad de movilización de personas o cosas la realiza el particular dentro de su **ámbito exclusivamente privado**; ii) Tiene por **objeto la satisfacción de necesidades propias de la actividad del particular, y por tanto, no se ofrece la prestación a la comunidad**. iii) Puede realizarse con vehículos propios. Si el particular requiere contratar equipos, debe hacerlos con empresas de transporte público legalmente habilitadas, como se estudia en el siguiente capítulo. iv) No implica, en principio, la celebración de contratos de transporte, salvo cuando se utilizan vehículos que no son de propiedad del particular; v) Es una actividad sujeta a 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 2014.⁹⁹

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).

II) De la responsabilidad del propietario dentro de la órbita del Transporte Público.

Se advierten las responsabilidades que ostentan los propietarios de los vehículos automotores de cara a las normas que rigen al transporte público de conformidad con la formulación del cargo elevado en Resolución 26998-23. Por cuanto el deber de cuidado **fundamento en el principio de responsabilidad personal en materia sancionatoria**.

El principio de responsabilidad personal en materia sancionatoria —también denominado principio de imputabilidad personal, de personalidad de las penas o sanciones o de responsabilidad por el acto propio— *“consiste en que un sujeto únicamente puede ser sancionado por actos u omisiones propias”*. Por lo tanto, al momento de imponer una sanción, *“no es posible transferir la responsabilidad”*. En efecto, en materia administrativa sancionatoria, la responsabilidad únicamente puede establecerse a partir de juicios de reproche personalísimos, lo que implica que las sanciones administrativas proceden respecto de quien cometió la infracción por acción o por omisión, ya sea una persona natural o una persona jurídica. Así pues, la responsabilidad administrativa es personal e intransmisible y, en virtud del principio de responsabilidad personal, *“no es posible separar la autoría, de la responsabilidad”*.

⁹⁹ Cfr. Resolución No. 2103 del 19 de marzo del 2021. Superintendencia de Transporte.

En este sentido, y en aplicación de las disposiciones jurisprudenciales contenidas en la Sentencia C-321 de 2022¹⁰⁰ es el propietario del vehículo el sujeto pasivo de la presente actuación administrativa en condiciones absolutamente diferentes al conductor responsable de materia contravencional, como se argumentará en acápite pertinentes.

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

El transporte es una actividad indispensable para la vida en sociedad y en particular para las relaciones económicas, pues implica “movilizar personas o cosas de un lugar a otro”, implementando para ello diferentes medios. Dichos traslados “pueden efectuarse dentro del marco de las relaciones privadas, bajo el amparo de la libertad de locomoción (art. 24 Const.), o ejerciendo actividades económicas dirigidas a obtener beneficios por la prestación del servicio (art. 333)”.

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.

Por ello, y con el propósito de ilustrar de manera eficaz la diferenciación de las competencias en materia contravencional, respecto de las que rigen a esta Subdirección conforme las normas al transporte público, como a continuación se ilustra:

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 concurran 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 inculcado
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

¹⁰⁰ “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.”

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 características¹⁰¹:

“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. 2°)-;

“- 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

¹⁰¹ Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, *Concepto 1740 del 18 de mayo de 2006*, rad. 1740



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 por la investigada van en contravía de las disposiciones contenidas en el Decreto Distrital 672 de 2018¹⁰² 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, toda vez que, la aplicación del artículo 137 de la Ley 769 de 2002 no es dable al interior de la presente investigación.

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 **RAZ424**, 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.

IV) De la idoneidad del IUIT y diferencia con la orden de comparendo.

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.

ahora bien, en lo que respecta a la orden de comparendo, incurre el investigado en una confusión entre lo que se define como informe de infracción al transporte y comparendo, por lo cual, se procederá a establecer su diferenciación. Al respecto es preciso tener en cuenta que el denominado comparendo y el Informe de Infracción de Transporte, no son iguales.

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

¹⁰² "Por medio del cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital, de Movilidad y se dictan otras disposiciones"

“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 concurran 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 inculpado (...). (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. 015353583 del 29 de junio de 2019, 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, el propietario del vehículo para la fecha de los hechos, sin que esta consulta resulte superflua o arroje una prueba inútil como lo pretendió hacer valer en su defensa.

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.

Así las cosas, resulta pertinente recordar las definiciones que conllevan la pertinencia y la conducencia en materia probatoria. Al respecto, la tratadista Ana Giacomette Ferrer¹⁰³ expone:

“3.1 PERTINENCIA.

Lo pertinente o impertinente hace referencia a los hechos. Entonces el juez debe hacer un análisis sobre ellos para determinar si tienen que ver con el Thema Probandum, porque cualquier prueba que verse sobre esos hechos impertinentes deberá ser rechazada. Dicho en otras palabras, el juez debe verificar si los hechos resultan relevantes para el proceso.

3.2. CONDOCENCIA

¹⁰³ Teoría General de la Prueba. Cuarta Edición. Grupo editorial Ibáñez 2017. Pág. 156.

Este requisito se refiere a que el medio de prueba utilizado para demostrar un hecho determinado sea susceptible de probarlo. Así, por ejemplo, para demostrar la existencia de un contrato de compraventa de bien inmueble, la única prueba válida es la escritura pública. Si para la celebración del mencionado contrato, se solicita el decreto de otro medio probatorio (v. gr., un testimonio), la prueba deberá ser rechazada...”

Siguiendo esta línea argumentativa, queda claro que la idoneidad probatoria para determinar la ocurrencia de los hechos es el IUIT N° «No_IUIT» de fecha «Fecha_de_los_hechos», en la que se determinaron los móviles que originaron la presente investigación. Entre tanto, como ya se advirtió, no se encuentran dentro del expediente elementos de prueba que permitan desvirtuar la veracidad de lo allí expuesto en el numeral 17 (observaciones) como lo son:

- Individualización de los ocupantes del vehículo.
- Trayecto del servicio prestado.
- Valor de la contraprestación.

En este punto, y de conformidad con los argumentos esbozados por la defensa respecto de la exoneración de la responsabilidad contravencional por la no comparecencia de la agente de tránsito, **se recuerda que la presente investigación resulta autónoma respecto de la actividad contravencional, máxime cuando el elemento de prueba que no permitió llevar a la certeza a la Subdirección de Contravenciones no es susceptible en restar autenticidad al documento público IUIT, toda vez que, para desvirtuar lo allí manifestado, el investigado debe acudir a la jurisdicción competente para tal propósito y no ante este Despacho en esta instancia procesal.**

V) De la Vulneración Al Principio De Buena Fe 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.

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 del investigado frente al mismo.

VI) Presunta vulneración al NON BIS IN IDEM.

Bajo los argumentos manifestados por el investigado, en cuanto a que, posiblemente, esta Subdirección incurrió en la prohibición de NON BIS IN IDEM por cuanto consideró que el haber sido objeto de reproche en materia contravencional con bajo D12 satisfizo sus responsabilidades administrativas y que, el reproche elevado bajo esa infracción al tránsito público impide a este Despacho adelantar cualquier otra investigación en su contra, se pronunciará de la siguiente forma:

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 al investigado es en calidad de propietario 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

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195

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.

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, no lo excluye de la responsabilidad administrativa en el presente caso, por las razones antes expuestas.*

Finalmente se reitera al investigado en cuanto a su afirmación **“pagar el comparendo que se me puso. De tal forma que me dirigí a la oficina de movilidad, donde pagué por la presunta infracción que se me indiligaba una multa por valor de trescientos treinta y cinco mil setecientos pesos (\$335.700), así mismo los gastos de grúa y patios.**” (sic), al considerar que el haber sido objeto de reproche en materia contravencional de la infracción D12 satisfizo su responsabilidad administrativa y el reproche elevado bajo esa infracción de tránsito público no impide a este despacho adelantar cualquier otra investigación en su contra.

5.3. Determinación de la responsabilidad.

Así las cosas, existe una clara violación a las normas del transporte público, en razón a que conforme a la casilla No. 17 el propietario facilitó su 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 **(Cop 8700)** por este servicio del transporte **“desde el barrio bosques de San Carlos hasta puente Aranda(sic)”**, facilitando como propietario 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*¹⁰⁴, al Investigado quién para la época de los hechos facilitó y dispuso el automotor de su propiedad para que este prestará servicio de transporte público y de forma ilegal a través del conductor **LEIDY CAROLINA QUINTANA ORTIZ** identificado(a) con cédula de ciudadanía. **1023934828**, el cual fue descrito y encontrado en esta prestación en el IUIT No. **1015373435**, como es, que el propietario del vehículo de placas **RAZ424** facilita, dispone y trasgrede la violación a las normas del transporte¹⁰⁵.

En este orden de ideas, este Despacho no tiene más reparo que sancionar al(a) señor(a) **LEIDY CAROLINA QUINTANA ORTIZ** identificado con cedula de ciudadanía. **1023934828** en calidad de propietario(a) del vehículo de placas **RAZ424**, al encontrarlo responsable del cargo único formulado en la **Resolución de Apertura No. 26998-23 del 14 de marzo de 2023.**

6. 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:

(...)

¹⁰⁴ 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.

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

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

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

a. *Transporte Terrestre: de uno (1) a setecientos (700) salarios mínimos mensuales vigentes; (...)*

Sobre las sanciones que se imponen por violación a las normas de transporte, es preciso resaltar que de conformidad con el principio de proporcionalidad que orienta el derecho administrativo sancionador, este Despacho ejerciendo su potestad en forma razonable, a efectos de dosificar la sanción ha analizado la gravedad de la falta, la perturbación del normal desarrollo de la operación del servicio público en la ciudad y sus 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, 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 2022¹⁰⁶, 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 las cuales se enmarcan las conductas por parte del(a) señor(a) **LEIDY CAROLINA QUINTANA ORTIZ** identificado(a) con cedula de ciudadanía. **1023934828**, 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

¹⁰⁶ “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.”

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195

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 del(a) señor(a) **LEIDY CAROLINA QUINTANA ORTIZ** identificada con cédula de ciudadanía# **1023934828** por lo cual se realizará el siguiente análisis, teniendo en cuenta criterios de proporcionalidad y que el patrimonio¹⁰⁷ es entendido como el conjunto de bienes, derechos y obligaciones de una compañía, permitiendo verificar una imagen fiel de una organización y la capacidad de sus recursos 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 al(a) señor(a) **LEIDY CAROLINA QUINTANA ORTIZ** identificado (a) con cédula de ciudadanía No **1023934828** en calidad de propietario (a) del vehículo de placas **RAZ424**, 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 al(a) señor(a) **LEIDY CAROLINA QUINTANA ORTIZ** identificado(a) con cédula de ciudadanía No. **1023934828**, 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

¹⁰⁷ Cfr. Diccionario de la Real Academia de la lengua Recuperado el día 13 de Noviembre de 2018, <http://dle.rae.es/srv/fetch?id=SB0xisN> Conjunto debienes pertenecientes a una persona natural o jurídica, o afectos a un fin, susceptibles de estimación económica, Real Academia de la lengua.

de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo), constancia de la notificación deberá formar parte del respectivo expediente.

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

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

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

Dada en Bogotá D.C., a los

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

21 MAR 2024


JHON ALEJANDRO CONTRERAS TORRES

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

Notificar:

LEIDY CAROLINA QUINTANA ORTIZ

Persona natural o representante legal o quien haga sus veces

Correo electrónico: caroortz@live.com

Dirección: KR 1 F ESTE No. 43 - 14 SUR

BOGOTÁ/BOGOTÁ D.C

Proyectó: Jennifer Piedrahíta

Revisó: Mario Velasco

Expediente: 460-23