

Bogotá D.C, 06 de mayo de 2024

NOTIFICACIÓN POR AVISO N° 57349. RESOLUCIÓN No. 40493 24

Señor (a)
ALEXANDER AMAYA DUQUE
CC 1030566026
CRA 10 576M VEREDA EL CHARCON CARMEN DE APICALA TOLIMA

EXPEDIENTE:	1905 22
RESOLUCIÓN No.	40493 24
FECHA DE EXPEDICIÓN:	26/01/2024

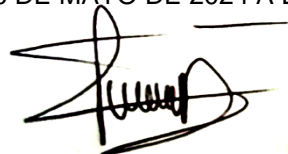
Teniendo en cuenta que, ante el desconocimiento de la información del domicilio o residencia del investigado no fue posible notificar la **RESOLUCIÓN N° 40493 24 DE 26/01/2024** del expediente **No. 1905 22** expedida por la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público, en los términos de los Artículos 67 y 68 de la Ley 1437 de 2011 Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, el despacho procede a realizar la **notificación por aviso** por medio de la presente publicación por un término de cinco (5) días hábiles contados a partir del **06 de mayo 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 DIEZ (10) folios copia íntegra la Resolución 40493 24 DE 26/01/2024 del expediente No. 1905 22.

CERTIFICO QUE EL PRESENTE AVISO SE FIJA HOY 06 DE MAYO 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 10 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.

POR LA CUAL SE FALLA LA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA ADELANTADA EN CONTRA DEL(A) SEÑOR(A) ALEXANDER AMAYA DUQUE, IDENTIFICADO(A) CON LA CÉDULA DE CIUDADANÍA No. 1030566026, EN CALIDAD DE PROPIETARIO(A) DEL VEHÍCULO DE PLACA MBL808.

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. 20077-22 del 12 de abril de 2023** ordenó la apertura de investigación administrativa contra del(a) señor(a) **ALEXANDER AMAYA DUQUE**, identificado(a) con la cédula de ciudadanía **No. 1030566026**, 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 **MBL808** para que este prestara servicio de transporte no autorizado conforme a lo dispuesto en el **IUIT 1015371250** de fecha **25 de agosto de 2021**,. (Folios 1 -6)

El mencionado acto administrativo fue notificado por aviso No 32196 de fecha 30 de agosto de 2022, mediante radicado No. 202242208153861 de fecha 24 de agosto de 2022, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 67 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo. (Folios 7- 8).

Se encuentra que conforme a la notificación realizada dispuesta en el artículo 66 y subsiguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, el(a) investigado(a) **NO** presentó escrito de descargos y/o solicitó pruebas dentro del término legalmente otorgado por el Artículo Cuarto de la **Resolución No. 20077-22 del 12 de abril de 2023**.

Mediante Auto No. 8106-23 del 12 de abril 2023, la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público corrió traslado al investigado para que presentara los correspondientes alegatos. (Folio 9).

El Auto 8106-23 del 12 de abril 2023, fue comunicado mediante radicado SCITP No. 202342208071011 de fecha 09 de agosto de 2023. (Folio 10). El investigado presentó escrito de alegatos de conclusión, mediante radicado No. 202342100257953 de fecha 23 de octubre de 2023, por traslado por competencia del escrito No.202361203567992 de 15 de agosto de 2023 (Folio 11- 13)

Revisado el sistema de gestión documental "ORFEO" y correo electrónico de la entidad, se encuentra que el(a) investigado(a) presentó escrito de Alegatos de Conclusión dentro del plazo máximo otorgado para su sustentación, en el Auto No. 8106-23 del 12 de abril 2023.

2. FUNDAMENTOS LEGALES

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

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

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

Podrán ser sujetos de sanción:

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

Las sanciones de que trata el presente artículo consistirán en:

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

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

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

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

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

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

2.1. FORMULACIÓN DEL CARGO

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

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

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

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

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

2. DEL CARÁCTER DE SERVICIO PÚBLICO DEL TRANSPORTE:

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

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

Podrán ser sujetos de sanción: (...)

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

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

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

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

"Artículo 3. Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo, dándole la prioridad a la utilización de medios de transporte masivo. En todo caso, el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los artículos 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. **1015371250** de fecha **25 de agosto de 2021**, en la casilla correspondiente a las observaciones señala:

“Lit. E # 0 TRANSPORTA A LA SEÑORA CATALINA REVEIZ GONZALEZ CC66986674 DESDE DONDE FONTIBÓN HASTA SAN JOSE POR VALOR DE 12000 MIL PESOS MANIFESTADO DE MANERA VOLUNTARIA POR LA USUARIA (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) **ALEXANDER AMAYA DUQUE**, identificado(a) con la cédula de ciudadanía **No. 1030566026**, en los siguientes términos:

CARGO ÚNICO: El(a) señor(a) **ALEXANDER AMAYA DUQUE**, identificado(a) con la cédula de ciudadanía **No. 1030566026**, 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 **MBL808** de su propiedad para que este prestará servicio de transporte no autorizado conforme a lo dispuesto en el **IUIT 1015371250** de fecha **25 de agosto 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:*

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

3. ARGUMENTOS DE DEFENSA DE LA PERSONA INVESTIGADA

3.1. DE LOS DESCARGOS.

Encuentra el Despacho que, el(a) investigado(a) **NO** presentó escrito de descargos ni aportó o solicitó pruebas, dentro del término legalmente otorgado.

3.2. DE LOS ALEGATOS.

Encuentra el Despacho que, observándose el sistema de Gestión Documental “ORFEO” y correo electrónico de la entidad, el investigado presentó escrito de alegatos, dentro del término legalmente otorgado, pese a otorgársele los términos de Ley para ejercer su derecho a la contradicción y defensa.

4. 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.

4.1. Del Caso en Concreto

La presente etapa jurídico – procesal, se encuentra en sede de análisis estrictamente probatorio aplicado al caso concreto y dando alcance a los conceptos mencionados anteriormente, se halla que la actual Investigación Administrativa junto con el cargo formulado al(a) señor(a) **ALEXANDER AMAYA DUQUE**, identificado(a) con la cédula de ciudadanía No. **1030566026** tiene como sustento el Informe Único de Infracción al Transporte No. **1015371250** de fecha **25 de agosto de 2021**, el cual reúne los siguientes datos:

- Fecha de los hechos: 25 DE AGOSTO DE 2021
- Dirección: Cra. 18 #12-80
- Placa: MBL808
- Conductor: CARLOS JESUS REINA FORERO
- Identificación del conductor: 79293535
- Licencia de tránsito: 10021177361
- Propietario del vehículo: ALEXANDER AMAYA DUQUE
- Identificación del propietario: 1030566026

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 la agente **Yeimy Esmeralda Montoya Montoya** identificada con placa 187301, 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 transporte No. **1015371250** de fecha **25 de agosto de 2021**, lo siguiente:

“Lit. E # 0 TRANSPORTA A LA SEÑORA CATALINA REVEIZ GONZALEZ CC66986674 DESDE DONDE FONTIBÓN HASTA SAN JOSE POR VALOR DE 12000 MIL PESOS MANIFESTADO DE MANERA VOLUNTARIA POR LA USUARIA (Sic)”

Es menester resaltar que el Informe Único de Infracciones al Transporte “IUIT” es un documento que se adecuó reglamentariamente a través del formato impuesto por el Ministerio de Transporte a través de la Resolución 20203040003785 del 26 de mayo del 2020, que, conforme a su artículo Primero y Segundo, dispuso la obligatoriedad para las autoridades de transporte o en las que se deleguen tal facultad, acorde a lo dispuesto:

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

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

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

A la par como sustento probatorio a la Resolución de Apertura, se aporta el resultado de la búsqueda del Registro Único Nacional de Tránsito “RUNT” como es, para determinar quién era el propietario para la fecha de los hechos, su nombre, identificación, dirección de notificación y licencia de tránsito, con que se individualiza de forma adecuada el propietario para la época de los hechos conforme a los folios **2 -3** y así corroborar la información registrada en el **IUIT No. 1015371250** de fecha **25 de agosto de 2021**.

4.2. Análisis del caso

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

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

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

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

d. Modificado por el art. 96, Ley 1450 de 2011.”d) en los casos de incremento o disminución de las tarifas de prestación de servicios no autorizada, o cuando se

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

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

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

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

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 **1015371250** de fecha **25 de agosto de 2021**, 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.

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. 1015371250** de fecha **25 de agosto de 2021**

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

Son estas finalidades la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público a través de la Secretaría de Movilidad Distrital, buscan es la protección del interés público.⁸ Lo anterior es así que: (i) en la medida que el servicio de transporte, como ya se explicó, tiene carácter de servicio esencial⁹; (ii) por los derechos fundamentales involucrados en la actividad transportadora, incluyendo la vida e integridad de los pasajeros¹⁰ y (iii) por la incidencia que tiene el transporte en la competitividad del país.¹¹

Es así que, en la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia,¹² del Consejo de Estado y de la Corte Constitucional se ha señalado sistemáticamente que *"(i) la actividad de conducir un vehículo automotor no es un derecho; (ii) la actividad de conducir un vehículo automotor es una actividad peligrosa que pone en riesgo la vida de quienes conducen, de los demás conductores y de los peatones (...); la actividad de conducir vehículos automotores, ha sido considerada por la jurisprudencia constitucional como por la especializada en la material, una actividad peligrosa que coloca per se a la comunidad ante inminente peligro de recibir lesión"*¹³

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

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

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

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

⁸ Cfr. H Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil. Consejero Ponente: Álvaro Namen Vargas. Bogotá D.C. treinta (30) de octubre del dos mil trece (2013). Rad. No. 11001-03-06-000-2013-00392-00 Numero interno 2159.

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

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

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

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

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

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

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

Al amparo del artículo 365 de la Constitución Política de Colombia, permite y ordena la intervención del Estado en beneficio de la comunidad. Al respecto el Consejo de Estado y la Corte Constitucional de Colombia han señalado que, se considera que hay servicio público de transporte en los siguientes casos: "e) elemento definitorio de la diferencia entre uno y otro tipo de transporte es que, **en el público, una persona presta el servicio a otra, a cambio de una remuneración**, al paso que, en el privado, la persona se transporta, o transporta objetos, en vehículos de su propiedad o que ha contratado con terceros. (...) (en el transporte privado) i) La actividad de movilización de personas o cosas la realiza el particular dentro de su **ámbito exclusivamente privado**; ii) Tiene por **objeto la satisfacción de necesidades propias de la actividad del particular, y por tanto, no se ofrece la prestación a la comunidad**. lii) Puede realizarse con vehículos propios. Si el particular requiere contratar equipos, debe hacerlos con empresas de transporte publico legalmente habilitadas, como se estudia en el siguiente capítulo. iv) No implica, en principio, la celebración de contratos de transporte, salvo cuando se utilizan vehículos que no son de propiedad del particular; v) Es una actividad sujeta a las inspección, vigilancia y control administrativo con el fin de garantizar que la movilización cumpla con las normas de seguridad, las reglas técnicas de los equipos y la protección de la ciudadanía" Cfr. H. Corte Constitucional. Sentencias C-981 de 2010 y C-033 de 2014.¹⁴

Ahora bien, contrario a lo señalado por el investigado, 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:

Critero	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).

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

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

Conforme a los argumentos esbozados por el Investigado, se advierten que en sus pretensiones está la de trasladar la responsabilidad administrativa a quien en sus argumentos consideró ser el responsable de orden de comparendo asumiendo las imposiciones contravencionales correspondientes, es decir, un tercero con base en un contrato de arrendamiento.

En referencia a lo anterior, 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 20077-22. Por cuanto el deber de cuidado **fundamento en el principio de responsabilidad personal en materia sancionatoria** y no es una responsabilidad objetiva.

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”*.

En este sentido, y en aplicación de las disposiciones jurisprudenciales contenidas en la Sentencia C-321 de 2022¹⁵ 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 acápites pertinentes.

III) De la responsabilidad subjetiva.

Aunado a lo anterior, frente a lo descrito el cargo formulado y de conformidad con lo expuesto por la jurisprudencia constitucional mediante Sentencia C-321 de 2022 en lo referente a la legitimación de la vinculación a los propietarios de los vehículos que se encuentren inmersos en investigaciones administrativas, el Alto Tribunal expuso:

“196. Por otra parte, la Corte Suprema de Justicia también ha señalado que los propietarios de bienes muebles e inmuebles tienen deberes de diligencia y vigilancia respecto de la destinación que se les dé a estos, incluso en los casos en que el bien se encuentra bajo la administración o tenencia de un tercero.[303] Así, en la Sentencia STC15778-2017 del 2 de octubre de 2017, la Sala de Casación Civil negó una acción de tutela formulada contra la providencia judicial que declaró la extinción de dominio de un predio destinado a actividades relacionadas con la comercialización de estupefacientes y en la que el accionante señalaba que la propiedad era administrada por un tercero quien se encargaba de arrendarla, por lo que no se encontraba acreditada su responsabilidad.[304]

¹⁵ “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.”

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

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

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

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

Ahora bien, es de resaltar que 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 concurren a una audiencia ante la autoridad competente, en la cual ésta oirá 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
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
----------------------------	---	--

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 características¹⁶:

“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)

¹⁶ Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, *Concepto 1740 del 18 de mayo de 2006*, rad. 1740

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

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

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

Los argumentos expuestos en defensa del investigado van en contravía de las disposiciones contenidas en el Decreto Distrital 672 de 2018¹⁷ 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 **MBL808**, 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.

V. Del Contrato de arrendamiento de Vehículo Particular.

Como se ha desarrollado a lo largo del presente proveído, y, de conformidad con los descargos formulados por el investigado, en cuanto a que no existe lugar a la vinculación a la presente investigación administrativa – según su entender- porque media un contrato de arrendamiento de vehículo automotor, en cuyo caso, el arrendatario es el obligado a responder administrativamente por tener la posesión material del vehículo. Además, el escrito de alegatos allegados a este Despacho mediante radicado No. **202342100257953 de fecha 23 de octubre de 2023**, presentó el investigado, no allega prueba que demuestre lo argumentado, por lo tanto, no se acredita dicha relación contractual. A lo cual el Despacho, no se pronunciará.

¹⁷ "Por medio del cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital, de Movilidad y se dictan otras disposiciones"

4.3. Determinación de la responsabilidad.

Así las cosas, existe una clara violación a las normas del transporte público, en razón a que conforme a la casilla No. 17 el propietario facilitó su 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 **DOCE MIL PESOS (\$12000)** por este servicio del transporte “ *DESDE FONTIBON HASTA SAN JOSE (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*¹⁸, 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, el cual fue descrito y encontrado en esta prestación en el IUIT No. **1015371250**, como es, que el propietario del vehículo de placas **MBL808** facilita, dispone y trasgrede la violación a las normas del transporte¹⁹.

En este orden de ideas, este Despacho no tiene más reparo que sancionar al(a) señor(a) **ALEXANDER AMAYA DUQUE**, identificado(a) con la cédula de ciudadanía No. **1030566026** en calidad de propietario del vehículo de placas **MBL808**, al encontrarlo responsable del cargo único formulado en la **Resolución de Apertura No. 20077-22 del 02 de agosto de 2022**.

5. DOSIFICACIÓN DE LA SANCIÓN

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

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

(...)

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

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

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

Sobre las sanciones que se imponen por violación a las normas de transporte, es preciso resaltar que de conformidad con el principio de proporcionalidad que orienta el derecho administrativo sancionador, este Despacho ejerciendo su potestad en forma razonable, a efectos de dosificar la sanción, ha analizado la gravedad de la falta, la perturbación del normal desarrollo de la operación del servicio público en la ciudad y los efectos negativos que conlleva para el sistema y la organización vial de la movilidad, con el fin de estimar el monto de la multa dentro de los parámetros señalados para el transporte público terrestre, dado que incurrir en la prestación de un servicio que impacta en la seguridad, la calidad y accesibilidad de los pasajeros se vea en peligro o afectada en cuanto la operación se

¹⁸ 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.

¹⁹ Cfr. Ley 105 de 1993, artículo 9 numeral 4 y 5.

encuentra de carácter ilegal, no siendo factible una sanción diferente como lo plantea el investigado.

Descrito el cargo formulado y de conformidad con lo expuesto por la jurisprudencia constitucional mediante Sentencia C-321 de 2022²⁰, 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) **ALEXANDER AMAYA DUQUE**, identificado(a) con la cédula de ciudadanía No. **1030566026**, el cual señala taxativamente:

(...)

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

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

Teniendo en cuenta lo dicho, viendo las conductas del Investigado inmersa en las causales subrayadas del precitado artículo del CPACA y como quiera que la sanción a imponer en el presente asunto es la establecida en el parágrafo literal a) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, siendo esta la normativa que fundamentó la expedición de la correspondiente investigación en contra del(a) señor(a) **ALEXANDER AMAYA DUQUE**, identificado(a) con la cédula de ciudadanía No. **1030566026**, por lo cual se realizará el siguiente análisis, teniendo en cuenta criterios de proporcionalidad y que el patrimonio²¹ 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) 2) y 7) del artículo 50 del CPACA, así:

²⁰ “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.”

²¹ Cfr. Diccionario de la Real Academia de la lengua Recuperado el día 13 de Noviembre de 2018, <http://dle.rae.es/srv/fetch?id=SBQxisN> Conjunto debienes pertenecientes a una persona natural o jurídica, o afectos a un fin, susceptibles de estimación económica, Real Academia de la lengua.

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

En 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) **ALEXANDER AMAYA DUQUE**, identificado(a) con la cédula de ciudadanía **No. 1030566026** en calidad de propietario del vehículo de placas **MBL808**, de conformidad con la parte motiva de la presente Resolución.

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

ARTÍCULO TERCERO: Para realizar el pago del valor de la sanción de multa impuesta en el artículo anterior, la sancionada debe obtener el formato de conceptos varios con código de barras en la sede Paloquemao (Cra. 28A No. 17A-20 Piso 1) para proceder a realizar el pago en la(s) entidad (es) financiera(s) recaudadora(s) autorizada(s) por la Tesorería Distrital de la Secretaría Distrital de Hacienda, de conformidad con lo establecido en la Circular DDT-3 del 27 de mayo de 2019, expedida por ese organismo.

ARTÍCULO CUARTO: NOTIFICAR el contenido de la presente Resolución al(a) señor(a) **ALEXANDER AMAYA DUQUE**, identificado(a) con la cédula de ciudadanía **No. 1030566026**, por intermedio de su Representante Legal o a quien haga sus veces, en la dirección inscrita en el Registro Único Nacional de Tránsito -RUNT-, o en la mencionada en sus escritos que obran en el Expediente, que a través de la Secretaría común de la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público en la forma y términos establecidos en los artículos 66 y s.s. de la Ley 1437 de 2011 (Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo), constancia de la notificación deberá formar parte del respectivo expediente.

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

26 ENE 2024

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE


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

Proyectó: Blanca Viviana Rodríguez
Revisó: Ángela Murcia

Expediente: 1905-22