

	FORMATO DE RESOLUCIONES			 ALCALDIA MAYOR DE CARTAGENA DE INDIAS Distrito Turístico y Cultural
	GTTGJ: GESTIÓN JURIDICA			
	DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DISTRITAL			
	Código: GTTGJ-F004	Vigencia: 02/12/2017	Versión: 1.0	

RESOLUCION No-
“POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE UN RECURSO DE REPOSICION Y EN
SUBSIDIO DE APELACION INTERPUESTO CONTRA LA RESOLUCION «SANCIÓN» Y SE
DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EL DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRANSITO Y TRANSPORTE DEL DISTRITO DE CARTAGENA, en uso de sus facultades y constitucionales establecidas en los artículos 51 de la Ley 336 del 1996, artículo 74 de la Ley 1437 del 2011, y en el Decreto 1701 de 2015 previó lo siguiente:

I- ANTECEDENTES

- 1) Mediante Resolución 11423 del 31 de octubre 2022, este despacho resolvió SANCIONAR a la empresa de transporte **EMPRESA DE TRANSPORTE MONTERO S.A.**, identificada con NIT. 890.404.980-7 en su calidad de empresa de servicio público de transporte terrestre automotor colectivo distrital de pasajeros a la cual se encuentra afiliado el vehículo en cuestión, por contravenir el artículo 16 de la Ley 336 de 1996, artículo 3 numeral 5° de la Ley 105 de 1993 en concordancia con los artículos 2.2.1.1.3 del Decreto 1079 de 2015 y conforme a lo previsto en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.
- 2) La Resolución 11423 del 31 de octubre 2022 fue notificada a la empresa el día 16 de febrero de 2023 conforme a la Ley 1437 de 2011.
- 3) El día 02 de marzo de 2023, la empresa **MONTERO S.A.** presentó recurso de reposición contra la Resolución 11423 del 31 de octubre 2022, alegando en resumen lo siguiente:
- a) Indica que, el correcto funcionamiento en la prestación del servicio público terrestre está en manos de los alcaldes y las autoridades designadas por ellos para tal fin, por tanto, el DATT debe garantizar que todos los sujetos que intervienen en la prestación de este servicio, cuenten con las herramientas suficientes para que se preste de manera digna y eficiente. En consecuencia, con esto, expresa que el DATT estaba en la obligación de notificar en debida forma la existencia de la actuación administrativa que corría en contra de la empresa.
 - b) Además, expresa que, no existe constancia alguna de fecha y hora que la empresa de transporte haya accedido a la resolución de apertura.
 - c) Manifiesta que, la resolución que endilga responsabilidad a la empresa carece de material probatorio para establecer sanción, dado que la resolución 4247 del 12 de septiembre de 2019 emitida por el Ministerio de Transporte, indica que el IUIT es solo un formato donde se describe la presunta existencia de una infracción y no es como lo manifiesta la parte investigadora al suponer que es cierto, “*como para sancionar porque quien lo escribe está bajo juramento de su divinidad o su creencia*”. Esta mera creencia no es prueba suficiente de responsabilidad.
 - d) Expresa que, la otra prueba en la que se basa la sanción es el oficio del 31 de enero de 2020 y el mismo no demuestra la comisión de una infracción, puesto que es solo un informe comunicativo.
 - e) Declara que, la resolución sancionatoria indica que “supuestamente se prestó un servicio público con el vehículo de placas TRE857 ”, luego entonces la palabra supuestamente determina que no hay pruebas contundentes que dejen claro la responsabilidad de la empresa.
 - f) Por todo lo anterior, solicita se revoque la resolución 11423 del 31 de octubre 2022 y se decrete la nulidad de la misma. De manera subsidiaria solicita se reduzca la sanción impuesta.

II- PRUEBAS

- 1) Informe Único de infracción al transporte con No. 1058614 del 19 de junio de 2020.
- 2) Resolución 1561 del 01 de junio de 2021
- 3) Resolución 11423 del 31 de octubre 2022.
- 4) Recurso de reposición de fecha 02 de marzo de 2023, contra la Resolución 11423 del 31 de octubre 2022

III- CONSIDERACIONES DEL DESPACHO Y ANÁLISIS DE LOS ARGUMENTOS PROPUESTOS POR EL
RECURRENTE

	FORMATO DE RESOLUCIONES			 ALCALDIA MAYOR DE CARTAGENA DE INDIAS Distrito Turístico y Cultural
	GTTGJ: GESTIÓN JURIDICA			
	DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DISTRITAL			
	Código: GTTGJ-F004	Vigencia: 02/12/2017	Versión: 1.0	

RESOLUCION No-
“POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE UN RECURSO DE REPOSICION Y EN
SUBSIDIO DE APELACION INTERPUESTO CONTRA LA RESOLUCION «SANCIÓN» Y SE
DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

A continuación, el despacho precisará los conceptos de Debido Proceso en la Constitución Política de 1991, luego se precisará sobre los principios, finalidad y naturaleza del transporte público en Colombia, posteriormente se definirá el concepto de tarjeta de operación y sobre la obligación de la empresa de transporte para gestionarla de acuerdo a lo establecido en la legislación colombiana. De igual manera se analizarán los argumentos esbozados por el recurrente y por último el sustento de la improcedencia del recurso de apelación contra la resolución sancionatoria y sobre la improcedencia del recurso de queja en esta instancia.

a. El debido proceso en la constitución de 1991.

En principio, la Constitución política de Colombia señala en el Título I De los principios fundamentales artículo 4, inciso segundo, lo siguiente:

“Es deber de los nacionales y de los extranjeros en Colombia acatar la Constitución y las leyes, y respetar y obedecer a las autoridades”.

En concordancia con lo anterior, el artículo 6 superior señala:

“Los particulares sólo son responsables ante las autoridades por infringir la Constitución y las leyes. Los servidores públicos lo son por la misma causa y por omisión o extralimitación en el ejercicio de sus funciones”.

Bajo estos supuestos y como forma de garantizar la guarda de la Constitución y las leyes por parte de los particulares, el Estado cuenta con una serie de medidas de carácter coercitivo dentro de las cuales se encuentra la potestad sancionatoria, la cual debe ser ejercida de acuerdo a lo postulado en el artículo 29 de la Constitución Política de Colombia, que dispone:

“El debido proceso se aplicará a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas. Nadie podrá ser juzgado sino conforme a leyes preexistentes al acto que se le imputa, ante juez o tribunal competente y con observancia de la plenitud de las formas propias de cada juicio. (...)”

De igual manera, el alto Tribunal en Sentencia C-980 de 2010 indicó lo siguiente:

“(...) la jurisprudencia ha señalado que hacen parte de las garantías del debido proceso administrativo, entre otros, los derechos a: (i) ser oído durante toda la actuación, (ii) a la notificación oportuna y de conformidad con la ley, (iii) a que la actuación se surta sin dilaciones injustificadas, (iv) a que se permita la participación en la actuación desde su inicio hasta su culminación, (v) a que la actuación se adelante por autoridad competente y con el pleno respeto de las formas propias previstas en el ordenamiento jurídico, (vi) a gozar de la presunción de inocencia, (vii) al ejercicio del derecho de defensa y contradicción, (viii) a solicitar, aportar y controvertir pruebas, y (ix) a impugnar las decisiones y a promover la nulidad de aquellas obtenidas con violación del debido proceso.

De acuerdo con su contenido esencial, este Tribunal ha expresado que el debido proceso administrativo se entiende vulnerado, cuando las autoridades públicas no siguen los actos y procedimientos establecidos en la ley y los reglamentos, y, por esa vía, desconocen las garantías reconocidas a los administrados. Al respecto, ha sostenido que el desconocimiento en cualquier forma del derecho al debido proceso en un trámite administrativo, no sólo quebranta los elementos esenciales que lo conforman, sino que igualmente comporta una vulneración del derecho de acceso a la administración de justicia, del cual son titulares todas las personas naturales y jurídicas (C.P., art. 229), que en calidad de administrados deben someterse a la decisión de la administración, por conducto de sus servidores públicos competentes”.

b. Principios, finalidad y naturaleza del transporte público en Colombia.

En cuanto a los principios del transporte público, señala la Ley 105 de 1993 en su artículo 2 literal b, que: *De la intervención del Estado: Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y vigilancia del transporte y de las actividades vinculadas”*; A su vez el artículo 3 de la norma en comento, señala que:

	FORMATO DE RESOLUCIONES			 ALCALDIA MAYOR DE CARTAGENA DE INDIAS Distrito Turístico y Cultural
	GTTGJ: GESTIÓN JURIDICA			
	DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DISTRITAL			
	Código: GTTGJ-F004	Vigencia: 02/12/2017	Versión: 1.0	

RESOLUCION No-
“POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE UN RECURSO DE REPOSICION Y EN
SUBSIDIO DE APELACION INTERPUESTO CONTRA LA RESOLUCION «SANCIÓN» Y SE
DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

“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.

En cuanto a la finalidad y naturaleza del transporte público, la Corte constitucional ha indicado que:

“El fenómeno de la ciudad -su tamaño y distribución- hace del transporte público urbano un medio indispensable para ciertos estratos de la sociedad, en particular aquellos que viven en zonas marginales y carecen de otra forma de movilización. De la capacidad efectiva de superar distancias puede depender la estabilidad del trabajo, el acceso y la permanencia en el sistema educativo, el ejercicio de la iniciativa privada y, en general, el libre desarrollo de la personalidad.

La necesidad de trascender la distancia entre los sitios de habitación, trabajo, estudio, mercado, etc, en el menor tiempo y costo posibles, coloca al ciudadano carente de medios de transporte propios, a merced del Estado o de los particulares que prestan este servicio. La potencialidad de afectar la vida diaria del usuario por parte de las empresas transportadoras explica la mayor responsabilidad social y jurídica exigible a estas y el estricto control de las autoridades con el fin de garantizar la prestación adecuada del servicio.

A nivel del individuo, el transporte es un instrumento de efectividad de los derechos fundamentales. La íntima conexidad entre el derecho al servicio público del transporte con los derechos al trabajo (CP art. 25), a la enseñanza (CP art. 27), a la libre circulación (CP art. 24) y en general, al libre desarrollo de la personalidad (CP art. 16), hace predicable a estos últimos la protección constitucional del artículo 86 de la constitución cuando su desconocimiento se traduce en una inmediata vulneración o amenaza de los mencionados derechos. El transporte es una actividad comercial que tradicionalmente ha sido considerada un servicio público en atención a su trascendencia para el desarrollo económico y social de la comunidad (CP arts. 78, 334 y 365 a 370.”

Posición que reafirma el alto tribunal Constitucional en su sentencia C-408 de 2004 señalando que:

“Así, el transporte público ha sido por virtud de la ley catalogado con un servicio público esencial (Ley 336 de 1996, art. 5), el cual se prestará bajo la regulación del Estado e implicará la prelación del interés general sobre el particular, en especial para garantizar la prestación eficiente del servicio y la protección de los usuarios. La seguridad, según lo dispone el artículo 2 de la ley mencionada, y el literal e) del artículo 2 de la Ley 105 de 1993, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte en general.”

En concordancia con lo reglamentado en el artículo 5 de la Ley 336 de 1996, que señala 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, implica 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.

c. Del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Distrital de Pasajeros y de la Ruta en el mismo.

Según lo dispuesto en el artículo 2.2.1.1.3 del Decreto 1079 de 2015 el transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para recorrer total o parcialmente una o más rutas legalmente autorizadas.

Igualmente, el artículo 2.2.1.1.5.1 del Decreto 1079 de 2015 expone que el radio de acción de las empresas que se habiliten en virtud de esta disposición será de carácter Metropolitano, Distrital o Municipal según el caso.

RESOLUCION No-
“POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE UN RECURSO DE REPOSICION Y EN
SUBSIDIO DE APELACION INTERPUESTO CONTRA LA RESOLUCION «SANCIÓN» Y SE
DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Adicionalmente, en su artículo 2.2.1.1.5.2 indica que la prestación de este servicio público de transporte estará sujeta a la expedición de un permiso o la celebración de un contrato de concesión o de operación suscrito por la autoridad competente, como resultado de un proceso licitatorio efectuado en las condiciones establecidas en el Decreto previamente citado, y que el permiso para prestar el servicio público de transporte es revocable y obliga a su beneficiario a cumplir las condiciones establecidas en el acto que las concedió.

Ahora, el artículo 2.2.1.1.3.1 del Decreto 1079 de 2015, expone que las empresas legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Colectivo de Pasajeros en el radio de acción Metropolitano, Distrital y Municipal deberán solicitar y obtener habilitación para operar.

En relación con la ruta, el numeral 5 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993, expone lo siguiente:

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:*
(...)

5. DE LAS RUTAS PARA EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS:

Entiéndese por ruta para el servicio público de transporte el trayecto comprendido entre un origen y un destino, con un recorrido determinado y unas características en cuanto a horarios, frecuencias y demás aspectos operativos.

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

El Gobierno establecerá las condiciones para el otorgamiento de rutas para cada modo de transporte, teniendo en cuenta los estudios técnicos que se elaboren con énfasis en las características de la demanda y la oferta." (negrilla y subraya fuera de texto original)

d. Análisis de los argumentos expuestos por el recurrente

Sobre el recurso interpuesto el día 02 de marzo de 2023 por la empresa recurrente, debemos manifestar lo siguiente:

Tal como se puede evidenciar en el expediente administrativo, este Organismo de Tránsito notificó en debida forma todos los actos administrativos proferidos en el curso del proceso administrativo sancionatorio, de la siguiente manera:

- 1. Resolución 1561 del 01 de junio de 2021 mediante la cual se apertura una investigación administrativa, fue notificada a la empresa por correo electrónico el día 31 de agosto de 2021 (folio 8)
- 2. Resolución 11423 del 31 de octubre 2022 mediante la cual se decide la investigación administrativa, fue notificada a la empresa por correo electrónico el día 16 de febrero de 2023 (folio 23)

Por otra parte, respecto a la segunda afirmación debemos recordar la naturaleza del IUIT.

El artículo 2.2.1.8.3.3 señala que los agentes de control levantarán las infracciones a las normas de transporte en el formato que para el efecto reglamentará el Ministerio de Transporte. El informe de esta autoridad se tendrá como prueba para el inicio de la investigación administrativa correspondiente.

Frente a lo anterior, se procede a aclarar que el Informe Único de Infracciones de Transporte (IUIT), es el fundamento de la investigación, goza de presunción de autenticidad, por consiguiente, es prueba idónea y suficiente para soportar la apertura y trámite de la investigación de conformidad con los artículos 243, 244 y 257 del Código General del Proceso.

	FORMATO DE RESOLUCIONES			 ALCALDIA MAYOR DE CARTAGENA DE INDIAS Distrito Turístico y Cultural
	GTTGJ: GESTIÓN JURIDICA			
	DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DISTRITAL			
	Código: GTTGJ-F004	Vigencia: 02/12/2017	Versión: 1.0	

RESOLUCION No-
“POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE UN RECURSO DE REPOSICION Y EN
SUBSIDIO DE APELACION INTERPUESTO CONTRA LA RESOLUCION «SANCIÓN» Y SE
DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

En cuanto a la presunción de autenticidad previamente dicha, hace referencia a la certeza existente sobre la persona que ha elaborado el documento, lo cual encuentra sustento en el artículo 83 de la Constitución Política que señala: “Las actuaciones de los particulares y de las autoridades públicas deberán ceñirse a los postulados de la buena fe, la cual se presumirá en todas las gestiones que aquellos adelanten ante éstas.”

En estos términos, la autenticidad de los documentos es un aspecto relevante, puesto que **el mérito probatorio de tales documentos está en función de su autenticidad**, por lo tanto, es claro que del mismo se desprende datos como la falta cometida, el conductor y la empresa transportadora.

Así mismo, es axiomático manifestar que el IUIT corresponde a un documento público suscrito por una Autoridad de tránsito y transporte, bajo la gravedad del juramento, lo cual implica bajo los efectos que ha dado la Corte Constitucional a esta formalidad, que “...hay por parte de quien firma un compromiso solemne de ajustar la declaración que se rinde a la verdad, sin omitirla ni en todo ni en parte, e implica que quien lo presta queda atado por él, pues pone por testigo de su dicho a la divinidad o, en general a lo que se considera tan sagrado para él y para la comunidad a la que pertenece, que se ve compelido a no deshonorar su promesa de no faltar a la verdad.” **Esto hace suponer que lo declarado es cierto y podrá ser tomado como sustento o base en la toma de una decisión judicial o administrativa.**” (Subrayado fuera de texto)

De lo anterior puede colegirse que, el IUIT no es un simple formato donde se describe la conducta como lo afirma el recurrente, es un documento público que goza de autenticidad, y en consecuencia es una prueba idónea y conducente para aperturar una investigación administrativa en contra de los sujetos de sanción por la conducta consignada en dicho informe.

Ahora bien, sobre la afirmación de que la otra prueba en la que se basa la sanción es el oficio del 31 de enero de 2020 y que el mismo no demuestra la comisión de una infracción, puesto que es solo un informe comunicativo, debemos indicar que si bien el oficio en mención no indica que se haya cometido una infracción, si es plena prueba de que esta entidad comunicó en debida forma a la empresa de transporte el levantamiento de la condición suspensiva consagrada en el artículo tercero del Decreto 0858 del 10 de julio de 2015 en relación a la ruta 28 del TPC, lo cual tuvo como consecuencia que la empresa solo podía operar en esta ruta hasta el día 08 de febrero de 2020.

Luego entonces el oficio en mención constituye prueba de que esta entidad actuó respetando el debido proceso administrativo y de que, a la fecha de comisión de la infracción la empresa tenía pleno conocimiento del levantamiento de la condición suspensiva y por consiguiente no podía operar.

Con relación a la cuarta afirmación en la que manifiesta que, la resolución sancionatoria indica que “supuestamente se prestó un servicio público con el vehículo de placas TRE857”, y que la palabra supuestamente determina que no hay pruebas contundentes que dejen claro la responsabilidad de la empresa, debemos indicar que el recurrente incurre en error, dado que la palabra “supuestamente” se utiliza en el desarrollo del análisis del caso, previo a determinar si existe o no responsabilidad de los investigados, evitando un prejuizgamiento y en procura del debido proceso administrativo.

En mérito de lo expuesto y sin necesidad de más consideraciones, EL DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRANSITO Y TRANSPORTE DEL DISTRITO DE CARTAGENA.

RESUELVE

ARTICULO PRIMERO: CONFIRMAR la Resolución 11423 del 31 de octubre 2022, teniendo en cuenta lo expuesto.

ARTICULO SEGUNDO: Contra la presente Resolución no procede ningún recurso y se entiende agotada la vía administrativa de acuerdo a lo señalado en el artículo 87 de la Ley 1437 de 2011.

ARTICULO TERCERO: Notificar del contenido de la presente Resolución a la **EMPRESA DE TRANSPORTE MONTERO S.A.** de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 67 de la ley 1437 de 2011.

	FORMATO DE RESOLUCIONES			 ALCALDIA MAYOR DE CARTAGENA DE INDIAS Distrito Turístico y Cultural
	GTTGJ: GESTIÓN JURIDICA			
	DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DISTRITAL			
	Código: GTTGJ-F004	Vigencia: 02/12/2017	Versión: 1.0	

RESOLUCION No-
“POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE UN RECURSO DE REPOSICION Y EN
SUBSIDIO DE APELACION INTERPUESTO CONTRA LA RESOLUCION «SANCIÓN» Y SE
DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

ARTÍCULO CUARTO: De conformidad con lo resuelto en la Resolución No. 11417 del 31 de octubre de 2022, en su oportunidad, envíese el expediente junto a la Constancia de Ejecutoria a la Oficina de Cobro Coactivo, para proceder con la ejecución.

Dado en Cartagena de Indias D.T y C., el día

NOTIFIQUESE Y CUMPLASE

JANER JOSE GALVAN CARBONO
DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRANSITO Y TRANSPORTE

Proyecto: Laly Ozuna Martínez, Asesora Externa Oficina de Transporte Publico - DATT 
Reviso: Digna Vargas Arroyo – Profesional Universitario Código 219 Grado 33 – DATT 
Aprobó: Myriam Cecilia Solórzano Escobar - Subdirectora Jurídica – DATT.