RESOLUCION No-
"POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE UN RECURSO DE REPOSICION Y EN SUBSIDIO DE APELACION INTERPUESTO CONTRA LA RESOLUCION 6560 DEL 13 DE MAYO DE 2022 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSCIONES"

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, articulo 74 de la Ley 1437 del 2011, y en el Decreto 1701 de 2015 previó lo siguiente:

I- ANTECEDENTES

1) Mediante Resolución 6560 del 13 de mayo de 2022 , este despacho resolvió SANCIONAR a la empresa de transporte **COOPERATIVA DE TAXISTAS Y CONDUCTORES TURÍSTICOS DE CARTAGENA - COOTAXCONTUCAR**, identificada con NIT. 806.005.321-6 en su calidad de empresa de servicio público de transporte terrestre automotor individual distrital de pasajeros a la cual se encuentra afiliado el vehículo en cuestión, por contravenir el artículo 16 de la Ley 336 de 1996 y artículo 9 de la Ley 105 de 1993, en concordancia con los artículos 2.2.1.3.8.6 y 2.2.1.3.8.7 del Decreto 1079 de 2015 y conforme a lo previsto en el capítulo 9 de la Ley 336 de 1993, contentivo del literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

2) La Resolución 6560 del 13 de mayo de 2022 fue notificada a la empresa el día 05 de diciembre de 2022 conforme a la Ley 1437 de 2011.

3) El día 16 de diciembre de 2022, la empresa **COOTAXCONTUCAR** presentó recurso de reposición y en subsidio apelación contra la Resolución 6560 del 13 de mayo de 2022, alegando en resumen lo siguiente:

a. Indica que, existe violación al debido proceso y al derecho de defensa, toda vez que en ninguna parte de la investigación se abrió el periodo probatorio ni se le dio traslado para alegar.
b. Que el DATT no tuvo en cuenta el principio de necesidad de la prueba.
c. Manifiesta que, como prueba solo se tuvo en cuenta el IUIT No. 1059552 del 13 de abril de 2021 cual es una citación que se le hace al presunto infractor y que tan solo hasta que se cumplan ciertas condiciones, este podrá tener el carácter de multa.
d. Que, al solamente tenerse como prueba el comparendo en mención, no se tuvo en cuenta el ordenamiento jurídico vigente, el cual puede darle todas las garantías para evitar la vulneración de sus derechos y por esto la falta de fundamento probatorio vicia la actuación administrativa por violación al debido proceso.
e. Declara que, es obligación para la administración considerar todas las propuestas o peticiones en cuanto sean conducentes para el caso.
f. Considera que, no se le puede sancionar toda vez que su actuar está condicionado al de los propietarios de los taxis vinculados a la empresa, en razón a que son ellos en quienes radica la obligación de allegar los documentos para gestionar la tarjeta de operación y se confunde esta obligación con el deber de vigilancia respecto de los propietarios de vehículos que prestan el servicio para que tengan vigente la respectiva tarjeta de operación.
g. Indica que, si bien es cierto que las normas del Decreto 3366 de 2003, Decreto 176 de 2001 y Decreto 1079 de 2015 son idénticas, con la nueva reglamentación se hace más viable demostrar la obligación de gestionar, obtener y suministrar oportunamente, se encuentran limitadas si el propietario del taxi vinculado no entrega a la empresa la documentación requerida dentro de los términos legales, por tanto el principio de favorabilidad no fue interpretado y aplicado conforme a la ley, pues la administración desconoció los argumentos esgrimidos por la empresa sin darle oportunidad de que demostrara su responsabilidad.
h. Manifiesta que, no se dio aplicación a lo normado en el artículo 45 de la Ley 336 de 1996, en tanto se debió aplicar inicialmente una amonestación y de manera subsidiaria la multa y que, en caso de aplicar una multa, esta debe ser de 1 salario, dado que poder aplicar multas de 700 salarios viola los principios de legalidad, proporcionalidad y equidad.
i. Considera que la sanción es injusta, excesiva y perjudicial, ya que no existe en la legislación penal la suma de penas y, además, no se fijó en salarios sino en UVT.
j. Indica que, la resolución recurrida está viciada de nulidad por violar el derecho de defensa y por extralimitación del ejercicio de la potestad sancionadora por parte de la entidad, que en el fondo consiste en vicio de falta de competencia.
k. Manifiesta nuevamente que se viola el debido proceso, toda vez que por un mismo hecho se multa individualmente y que la ley no ha tipificado la conducta que es sancionable respecto al propietario.

RESOLUCION No-
"POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE UN RECURSO DE REPOSICION Y EN SUBSIDIO DE APELACION INTERPUESTO CONTRA LA RESOLUCION 6560 DEL 13 DE MAYO DE 2022 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSCIONES"

l. Considera que la investigación que se inicie contra la empresa debe ser por vulneración del régimen de transporte, por lo cual los propietarios no están legitimados para recibir sanciones toda vez que no hay disposición legal que lo establezca.
m. Por todo lo anterior, pretende se revoque la resolución recurrida por ser contraria a derecho y por indebida motivación, indebida tipicidad y haberse violado el derecho de defensa al no practicarse las pruebas solicitadas y por omisión de la oportunidad para presentar alegatos.
n. Además, solicita que, en el evento de resolver negativamente al recurso de reposición, se le conceda la apelación y si este es negado, se le conceda la queja ante la autoridad competente.

II- PRUEBAS

1) Informe Único de infracción al transporte con No. 1059552 del 13 de abril de 2021.
2) Resolución 3717 del 20 de agosto de 2021
3) Resolución 6560 del 13 de mayo de 2022
4) Recurso de reposición y en subsidio de apelación de fecha 16 de diciembre de 2022, contra la Resolución 6560 del 13 de mayo de 2022.

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

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, semana que:

"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 intima 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."

RESOLUCION No-
"POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE UN RECURSO DE REPOSICION Y EN SUBSIDIO DE APELACION INTERPUESTO CONTRA LA RESOLUCION 6560 DEL 13 DE MAYO DE 2022 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSCIONES"

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. Definición de la tarjeta de operación y obligación de las empresas de transporte para gestionarla.

De acuerdo a lo establecido en el artículo 2.2.1.3.8.1. del Decreto 1079 de 2015 la tarjeta de operación es el documento único que autoriza a un vehículo automotor para prestar el servicio público bajo la responsabilidad de una empresa de transporte, de acuerdo con el radio de acción autorizado y que cuando se trate de áreas metropolitanas, la tarjeta de operación facultará la movilización en todos los municipios que conformen dicho ente territorial, sin sujeción a ninguna otra autorización. En este sentido, el artículo 2.2.1.3.8.6. de la norma ibidem, impone la obligación a las empresas de transporte, de gestionar las tarjetas de operación de la totalidad de sus equipos y entregarlas oportunamente a sus propietarios, así como también la de realizar su respectiva renovación por lo menos con un (1) mes de anticipación a la fecha de vencimiento, para lo cual, los propietarios de los taxis vinculados deberán presentar a las empresas documentación necesaria para el trámite, por lo menos con dos (2) meses de anticipación a su vencimiento. De igual manera, el artículo 2.2.1.3.8.7 de la norma en comento, establece que el conductor del vehículo debe portar la tarjeta de operación y presentarla a la autoridad cuando esta le sea requerida.

d. Análisis de los argumentos expuestos por el recurrente

Sobre el recurso interpuesto el día 16 de diciembre de 2022 por la empresa recurrente, debemos manifestar lo siguiente:

Con relación a los argumentos sobre el tema probatorio, debemos indicar en primera instancia que el actuar de esta entidad en el curso del procedimiento administrativo sancionatorio, se ajustó a lo dispuesto en el artículo 47 de la Ley 1437 de 2011, esto es, se notificó de la resolución que apertura la investigación y se otorgó a los investigados el término de 15 días en el cual podían presentar los descargos y solicitar o aportar las pruebas que pretendan hacer valer.

Por lo cual, no es admisible la afirmación del recurrente al manifestar que no existió periodo probatorio, menos aun cuando la misma empresa presentó sus descargos y solicitó prueba testimonial del conductor del vehículo.

Ahora bien, diferente es que, en el estudio de admisibilidad de las pruebas realizado, se determinó que la prueba testimonial solicitada no cumplía con los requisitos de pertinencia y conducencia, toda vez que el interesado no señaló la finalidad de la declaración pretendida. Adicional a lo anterior, el conductor se encuentra vinculado al proceso y contó con el término legal de sentar su posición jurídica frente a los cargos que le fueron endilgados.

Respecto al periodo para presentar alegatos, es importante recordar que, para el procedimiento administrativo sancionatorio en materia de transporte público, el legislador en la ley 336 de 1996, no previó tal etapa.

De lo anterior se colige que la entidad ha actuado respetando el derecho de defensa, el debido proceso y el principio de legalidad.

Por otra parte, es importante precisar que en el caso bajo estudio no se tuvo como prueba un comparendo sino el Informe Único de Infracción al Transporte, el cual es el fundamento de esta 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.

Analizando los argumentos que indican que no es posible sancionar a la empresa toda vez que su actuar está condicionado al del propietario, en el sentido en que se encuentra limitado a que este entregue a la empresa la documentación requerida para gestionar la tarjeta de operación, debemos indicar que en el caso sub examine la empresa de transporte **COOPERATIVA DE TAXISTAS Y CONDUCTORES TURÍSTICOS DE CARTAGENA -**

RESOLUCION No-
"POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE UN RECURSO DE REPOSICION Y EN SUBSIDIO DE APELACION INTERPUESTO CONTRA LA RESOLUCION 6560 DEL 13 DE MAYO DE 2022 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSCIONES"

COOTAXCONTUCAR no probó que realizó las actuaciones pertinentes y obligatorias de gestionar la tarjeta de operación del vehículo de placa No. WGO057, de acuerdo con lo señalado en el Decreto 1079 del 2015.

La obligación de gestionar las tarjetas de operación de todo el parque automotor es inherente a la empresa de transporte y no se puede excusar en que los propietarios no llevaron a tiempo o incompletos los documentos que se necesitan para realizar este trámite, si la anterior hipótesis se concreta, lo que debe hacer la empresa de transportes es solicitar a la autoridad de tránsito la desvinculación administrativa del vehículo o vehículos que se encuentren en las causales que taxativamente señala la ley.

De otro lado, sobre el argumento que indica que la entidad no dio aplicación al artículo 45 de la ley 336 de 1996 por no haber amonestado en primera instancia y de manera subsidiaria aplicado la multa, debemos señalar que la ley no indica que tales actuaciones tengan carácter subsidiario, por el contrario, permite multar en todos los casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y que constituyan violación a las normas de transporte.

En otro orden de ideas, es del sentir del recurrente que la sanción es injusta, excesiva y perjudicial ya que no existe suma de penas en la legislación penal. Pues bien, teniendo en cuenta esto, es de suprema importancia aclarar que en el caso sub examine nos encontramos dentro de un proceso administrativo sancionatorio y no en el marco de un proceso penal. El recurrente acusa la sanción de injusta y excesiva, no obstante, no explica ni delimita concretamente cuales son los criterios por los cuales la sanción, a su juicio, es excesiva. La manifestación abstracta e impersonal de que la sanción es injusta o desproporcionada no tiene suficiente rigor argumentativo para derruir las motivaciones del acto administrativo atacado.

Aunado a ello debemos indicar que la sanción, esto es, CINCO (5) Salarios mínimos legales mensuales vigentes, estuvo acorde a lo normado en el literal a) del parágrafo del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, toda vez que las multas aplicadas a las infracciones de transporte terrestre pueden oscilar entre uno (1) a setecientos (700) salarios mínimos mensuales vigentes, por tanto, en ningún momento se ha violado el principio de proporcionalidad.

De igual manera, en lo que respecta al argumento que pretende atacar la conversión de la sanción a Unidades de Valor Tributario (UVT), debemos indicar que de conformidad con lo previsto en el artículo 49 de la Ley 1955 de 2019, a partir del 1° de enero de 2020, todos los cobros, sanciones, multas, tasas, tarifas y estampillas, actualmente denominados y establecidos con base en el salario mínimo mensual legal vigente (SMMLV), deberán ser calculados con base en su equivalencia en términos de la Unidad de Valor Tributario (UVT), como se explica en el acto administrativo atacado.

Por otra parte, aduce el recurrente que la resolución sancionatoria adolece de nulidad toda vez que hubo extralimitación de la potestad sancionadora y que esto conduce a la falta de competencia, pues bien, además de que el recurrente no argumentó tal afirmación, el director de este Organismo de Tránsito ha actuado en uso de sus facultades legales, en especial en las contempladas en el artículo 51 de la Ley 336 de 1996, los artículos 2.2.1.3.1.1. y 2.2.1.3.1.2. del Decreto 1079 de 2015 y en ejercicio de sus funciones establecidas en el Decreto Distrital 1284 de 2010, por el cual se adopta el Manual de Funciones de la Alcaldía Mayor de Cartagena, ajustado por el Decreto Distrital 1701 de 2015, luego entonces, no se evidencia falta de competencia para sancionar administrativamente a los sujetos que se encuentren responsables de conductas u omisiones que infrinjan las normas del transporte público.

Ahora bien, el que también se haya sancionado al propietario y al conductor del vehículo, no implica que se esté violando el debido proceso, toda vez que al igual que la empresa, el propietario y a su vez el conductor son sujetos sancionables dentro del procedimiento administrativo sancionatorio por violación a las normas del transporte público, así lo consagra la Ley 105 de 1993 en su artículo noveno, por tanto, la responsabilidad de cada sujeto sancionable puede ser individual y/o solidaria según sea el caso, desvirtuándose también la afirmación del recurrente en lo que respecta a la legitimación por pasiva del propietario para ser sujeto de sanción.

En lo que respecta a la afirmación de que la ley no ha tipificado conductas, tal afirmación es posible desvirtuarla toda vez que la Ley 336 de 1996 en su artículo 26 establece que todo equipo destinado al transporte público deberá contar con los documentos exigidos por las disposiciones correspondientes para prestar el servicio de que se trate, luego entonces teniendo en cuenta que según lo dispuesto en el artículo 2.2.1.8.3.1 del Decreto 1079 de 2015, la Tarjeta de operación es un documento que soporta la operación del equipo, nos encontramos con que la falta de este, transgrede las normas de transporte público.

RESOLUCION No-
"POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE UN RECURSO DE REPOSICION Y EN SUBSIDIO DE APELACION INTERPUESTO CONTRA LA RESOLUCION 6560 DEL 13 DE MAYO DE 2022 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSCIONES"

Ante esta situación, podría pensarse que estamos en presencia de un tipo en blanco el cual se acepta únicamente bajo remisiones normativas precisas o criterio por medio de los cuales se puede determinar con claridad la conducta, sin embargo, la noción del tipo en blanco o indeterminado en materia sancionatoria ha sido explicado por la H. Corte Constitucional así:

> *"Por lo tanto **la tipicidad en las infracciones disciplinarias se establece por la lectura sistemática de la norma** que establece la función, la orden o la prohibición y de aquella otra que de manera genérica prescribe que el incumplimiento de tales funciones, órdenes o prohibiciones constituye una infracción disciplinaria. Esta forma de definir la tipicidad a través de normas complementarias, es un método legislativo que ha sido denominado el de las normas en blanco. Estas consisten en descripciones incompletas de las conductas sancionadas, o en disposiciones que no prevén la sanción correspondiente, pero que en todo caso pueden ser complementadas por otras normas a las cuales remiten las primeras. Sobre los tipos en blanco, la Corte ha dicho esas descripciones penales son constitucionalmente válidas, siempre y cuando el correspondiente reenvío normativo permita al intérprete determinar inequívocamente el alcance de la conducta penalizada y de la sanción correspondiente"*

De lo anterior se colige que, la tipificación de las conductas que controvierten las normas de tránsito se encuentra regulada por normas que deben ser leídas de manera sistemática y conjunta, por tanto, las conductas son completamente determinables dentro del ordenamiento jurídico.

e. Improcedencia del recurso de apelación en el marco del procedimiento administrativo sancionatorio por violación a las normas de transporte público e improcedencia del recurso de queja.

La Ley 105 de 1993 y la Ley 336 de 1996, no mencionan dentro de su articulado la procedencia del recurso de Apelación dentro de los procesos administrativos sancionatorios por violación a las normas de transporte público. Es menester señalar que el artículo 50 de la Ley 336 de 1996, establece que "…*la autoridad competente abrirá investigación en forma inmediata mediante resolución motivada contra la cual no cabrá recurso alguno*…" y en su artículo 51 manifiesta que "*Presentados los descargos y practicadas las pruebas decretadas, si fuere el caso, se adoptará la decisión mediante acto administrativo motivado**. Esta actuación se someterá a las reglas sobre vía gubernativa señaladas en el Código Contencioso Administrativo***." (Resaltado fuera de texto).

Es así como para poder hablar de la procedencia del recurso de apelación dentro del proceso de marras, debemos remitirnos a la Ley 1437 de 2011, específicamente en su artículo 74 dispone lo siguiente:

> *"ARTÍCULO 74. Recursos contra los actos administrativos. Por regla general, contra los actos definitivos procederán los siguientes recursos:*
>
> *1. El de reposición, ante quien expidió la decisión para que la aclare, modifique, adicione o revoque.*
>
> *2. El de apelación, para ante el inmediato superior administrativo o funcional con el mismo propósito.*
>
> *No habrá apelación de las decisiones de los ministros, directores de Departamento Administrativo, superintendentes y representantes legales de las entidades descentralizadas ni de los directores u organismos superiores de los órganos constitucionales autónomos.*
>
> *Tampoco serán apelables aquellas decisiones proferidas por los representantes legales y jefes superiores de las entidades y organismos del nivel territorial (…)".*

Por otra parte, el Decreto Distrital No. 736 de 1990, "*por medio del cual se crea y establece la estructura y funciones administrativas del Departamento Administrativo de Tránsito y transporte del Distrito Turístico y cultural de Cartagena*" en su artículo TERCERO advierte que, le corresponde al Director desarrollar, ejecutar y controlar las políticas y directrices que trace el Alcalde Mayor de Cartagena de Indias, sobre el Tránsito y Transporte Distrital, en cumplimiento de lo dispuesto por los Decretos 80 de 1987, 493, 1787 y 1809 de 1990 y demás disposiciones concordantes, complementarias y afines, expedidas por el Gobierno Nacional.

RESOLUCION No-
"POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE UN RECURSO DE REPOSICION Y EN SUBSIDIO DE APELACION INTERPUESTO CONTRA LA RESOLUCION 6560 DEL 13 DE MAYO DE 2022 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSCIONES"

De igual manera, en el Artículo DÉCIMO TERCERO de la norma ibidem, inciso segundo, el Alcalde Mayor indica que, "*(…) Todas las decisiones relacionadas con el Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte DATT, serán tomadas por el Director,* ***exceptuándose las relacionadas con las autorizaciones de rutas y licencias de funcionamiento de empresas de transportes y talleres, que deberán ser adoptadas por el Alcalde Mayor de Cartagena de Indias (…)"*** (Resaltado fuera de texto).

De lo anterior se colige que, la función administrativa tendiente a desarrollar y vigilar todas las actividades relacionadas con el tránsito y transporte a nivel territorial, dentro de la cual se encuentra la facultad sancionatoria por la violación a las normas de transporte, se encuentran delegadas en el Departamento administrativo de Tránsito y Transporte-DATT.

Ahora bien, como nos encontramos frente a una delegación de funciones administrativas, es pertinente manifestar que la Ley 489 de 1998, en su artículo 9° conceptualiza la figura de la delegación de la siguiente manera:

> "*articulo 9.-Delegación. Las autoridades administrativas, en virtud de lo dispuesto en la Constitución Política y de conformidad con la presente Ley, podrán mediante acto de delegación, transferir el ejercicio de funciones a sus colaboradores o a otras autoridades, con funciones afines o complementarias.*
>
> *Sin perjuicio de las delegaciones previstas en leyes orgánicas, en todo caso, los ministros, directores de departamento administrativo, superintendentes, representantes legales de organismos y entidades que posean una estructura independiente y autonomía administrativa podrán delegar la atención y decisión de los asuntos a ellos confiados por la ley y los actos orgánicos respectivos, en los empleados públicos de los niveles directivo y asesor vinculados al organismo correspondiente, con el propósito de dar desarrollo a los principios de la función administrativa enunciados en el artículo 209 de la Constitución Política y en la presente Ley (…)".*

De igual manera, la norma ibidem establece el régimen de los actos que profiera el delegatario e indica:

> "*(…) Los actos expedidos por las autoridades delegatarias estarán sometidos a los mismos requisitos establecidos para su expedición por la autoridad o entidad delegante y* ***serán susceptibles de los recursos procedentes contra los actos de ellas. (…)"*** (Resaltado fuera de texto).

Así mismo, la Honorable Corte Constitucional, mediante Sentencia C- 372 de 2002 M. P. Dr. Jaime Córdoba Triviño, manifestó lo siguiente: "*(…) El delegatario toma dos tipos de decisiones: unas, para el cumplimiento de las funciones del empleo del cual es titular, y otras, en ejercicio de la competencia delegada, para el cumplimiento de las correspondientes funciones del empleo del delegante. En estricto sentido, es frente a estas últimas que se actúa en calidad de delegatario pues en el primer evento él no es delegatario sino el titular de su empleo.* ***Además, las decisiones que toma en calidad de delegatario tienen el mismo nivel y la misma fuerza vinculante como si la decisión hubiese sido tomada por el delegante y, se asume, que el delegado es el autor real de las actuaciones que ejecuta en uso de las competencias delegadas, y ante él se elevan las solicitudes y se surten los recursos a que haya lugar, como si él fuera el titular mismo de la función*** *(…)*" (Negrita y subrayas fuera de texto original).

El artículo 31 de la Constitución Política, manifiesta que toda actuación judicial es susceptible de apelación o consulta, pero también es cierto que se permiten excepciones, las cuales ha venido desarrollando la ley y la jurisprudencia de las altas Cortes, así como unos requisitos mínimos, como es el caso de los señalados por la Honorable Corte Constitucional mediante la Sentencia SU 418/19 M.P. Dr. LUIS GUILLERMO GUERRERO PÉREZ, la cual manifiesta que:

> "*(…) En efecto,* ***la garantía del derecho de impugnación y la posibilidad de controvertir una decisión, exigen la presencia de una estructura jerárquica que permita la participación de una autoridad independiente, imparcial y de distinta categoría en la revisión de una actuación previa****, bien sea porque los interesados interpusieron el recurso de apelación o porque resulte forzosa la consulta. No en vano, la Corte ha señalado, desde sus primeros pronunciamientos, que el recurso de apelación que se reconoce a quienes han intervenido o están legitimados para intervenir en la causa, "con el fin de obtener la tutela de un interés jurídico propio, previo análisis del juez superior quien revisa y corrige los defectos, vicios o errores jurídicos del procedimiento o de la sentencia en que hubiere podido incurrir el a-quo. (…)"* (Negrita y subrayas fuera de texto original).

RESOLUCION No-
"POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE UN RECURSO DE REPOSICION Y EN SUBSIDIO DE APELACION INTERPUESTO CONTRA LA RESOLUCION 6560 DEL 13 DE MAYO DE 2022 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSCIONES"

Como se describió en párrafos anteriores, las funciones administrativas de vigilancia, inspección y control relacionadas con tránsito y transporte, con algunas excepciones, se encuentran delegadas por el Alcalde Mayor de Cartagena, en el Director del Departamento Administrativo De Tránsito Y Transporte – DATT, en ese orden de ideas, la decisión proferida por el Organismo de Tránsito en virtud de la función delegada, debe entenderse como expedida por la autoridad delegante esto es, el Alcalde Mayor de Cartagena, quien no tiene superior jerárquico al que remitir el acto administrativo definitivo.

Así las cosas, no pueden confundirse las funciones que son ejercidas por el suscrito director en virtud de la delegación realizada por su superior, con las que realiza en cumplimiento de las funciones propias de su cargo.

En efecto, la improcedencia del recurso de apelación en los procesos administrativos sancionatorios que lleva a cabo el director del Departamento Administrativo de Transito Y Transporte – DATT, por contravención a las normas de transporte público, no es violatoria del derecho fundamental al debido proceso y del derecho a la defensa. En este sentido la Corte ha reiterado que *"la doble instancia no es un principio absoluto que deba regir todos los procesos judiciales y que, por tanto, no es forzosa u obligatoria su previsión para todos los asuntos sobre los cuales tiene que producirse una decisión judicial."* (Sentencia C-415 de 2002 M.P. Dr. EDUARDO MONTEALEGRE LYNETT).

Por lo tanto, la no procedencia del recurso de apelación se encuentra fundamentada tanto en la falta de un orden jerárquico; así como en lo contemplado en el artículo 74 de la Ley 1437 del 2011, y a su vez en los pronunciamientos jurisprudenciales.

Ahora bien, en lo que respecta a la interposición del recurso de queja debemos indicar la norma que regula el mismo en el Código de Procedimiento administrativo y de lo Contencioso Administrativo:

> *"ARTÍCULO 74. RECURSOS CONTRA LOS ACTOS ADMINISTRATIVOS. Por regla general, contra los actos definitivos procederán los siguientes recursos:*
>
> *(…)3. El de queja, cuando se rechace el de apelación.*
>
> *El recurso de queja es facultativo y podrá interponerse directamente* ***ante el superior del funcionario que dictó la decisión****, mediante escrito al que deberá acompañarse copia de la providencia que haya negado el recurso.*
>
> *De este recurso se podrá hacer uso dentro de los cinco (5) días siguientes a la notificación de la decisión.*
>
> *Recibido el escrito, el superior ordenará inmediatamente la remisión del expediente, y decidirá lo que sea del caso."*

El recurso de queja se encuentra instituido como una figura jurídica tendiente a corregir los errores en que puede incurrir el funcionario cuando niega la concesión de un recurso de apelación. Empero, el artículo señala que se podrá interponer ante el superior jerárquico del funcionario que profirió la decisión, sin embargo, dado que la función se encuentra delegada, siempre que se esté en ejercicio de la misma, no existe superior jerárquico ni funcional a quien se pueda remitir, por tanto, el recurso de queja de igual manera se torna improcedente.

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 6560 del 13 de mayo de 2022, teniendo en cuenta lo expuesto.

ARTICULO SEGUNDO: RECHAZAR EL RECURSO DE APELACIÓN, por los motivos expuestos.

ARTICULO TERCERO: RECHAZAR EL RECURSO DE QUEJA, por los motivos expuestos.

RESOLUCION No-
"POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE UN RECURSO DE REPOSICION Y EN SUBSIDIO DE APELACION INTERPUESTO CONTRA LA RESOLUCION 6560 DEL 13 DE MAYO DE 2022 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSCIONES"

ARTÍCULO CUARTO: 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.

ARTÍCULO QUINTO: Notificar del contenido de la presente Resolución a la empresa **COOPERATIVA DE TAXISTAS Y CONDUCTORES TURÍSTICOS DE CARTAGENA - COOTAXCONTUCAR** de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 67 de la ley 1437 de 2011.

ARTÍCULO SEXTO: De conformidad con lo resuelto en la Resolución No. 6560 del 13 de mayo 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: Loly 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.