Fecha de Elaboración: 14 de mayo de 2024

Informe parcial [X] Informe Final: [ ]

1. INFORMACIÓN DEL CONTRATO	
NOMBRE Y APELLIDOS DEL CONTRATISTA	LOLY LUZ OZUNA MARTÍNEZ
N° DE CONTRATO:	2587
FECHA DEL CONTRATO:	11 DE MARZO DE 2024
OBJETO DEL CONTRATO:	PRESTACIÓN DE SERVICIOS PROFESIONALES PARA LAS ACTIVIDADES QUE DESARROLLA EL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE-DATT, EN MATERIA DE TRANSPORTE PÚBLICO, MASIVO, COLECTIVO E INDIVIDUAL, DE ACUERDO CON EL PROYECTO DE "GESTIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO, MASIVO, COLECTIVO E INDIVIDUAL, EN EL DISTRITO DE CARTAGENA
NO. RUT/ CÉDULA:	1.102.875.841
FECHA DE INICIO:	13 DE MARZO DE 2024
FECHA DE TERMINACIÓN:	12 DE AGOSTO DE 2024
DEPENDENCIA DONDE PRESTA EL SERVICIO:	DATT - CARTAGENA
NOMBRE Y CARGO DEL SUPERVISOR:	DIGNA VARGAS ARROYO

En cumplimiento del objeto del Contrato referenciado he desarrollado durante el periodo comprendido entre el día 13 del mes de ABRIL, al día 12 del mes de MAYO del año 2024, las siguientes actividades relacionadas con el objeto contractual:

2. EJECUCIÓN DEL CONTRATO		
ITEM	**OBLIGACIONES CONTRACTUALES**	**ACTIVIDADES DESARROLLADAS (Describir y anexar soportes)**
1	PROYECTAR PARA FIRMA DEL COORDINADOR DE LA OFICINA DE TRANSPORTE PÚBLICO Y EL DIRECTOR DEL DATT, ACTOS ADMINISTRATIVOS DENTRO DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONATORIO POR INFRACCIÓN A LAS NORMAS DE TRANSPORTE.	Se proyectaron los siguientes actos administrativos: 112035 - UAP066 - SIN TOP Y SIN POLIZAS 113828 - TES178 - TARJETA DE CONTROL 465886 - TES644 - SIN PVO 465888 - WGM511 - SIN PVO 465893 - FXT593 - SIN PVO 466161 - WGN511 - SIN PVO

		Archivo de la Res. 4473 - TER210 Se revisaron las siguientes resoluciones de apertura: 16. 113796 - NO PORTAR TARJETA DE CON... 17. 115240 - NO PORTAR TARJETA DE CON... 18. 115241 - NO PORTAR TARJETA DE CON... 19. 113857 - NO PORTAR TARJETA DE CON... 20. 115238 - NO PORTAR TARJETA DE CON... 21. 113859 - NO PORTAR TARJETA DE CON... APERTURA TEQ951.docx APERTURA TEQ574.docx APERTURA SPI905.docx APERTURA FXT329.docx APERTURA SPI346.docx 15. 114853 - NO PORTAR TARJETA DE CONTROL-TAXI SPH419.docx 14. 114970 - NO PORTAR TARJETA DE CONTROL-TAXI UAO881.docx 13. 113112 - NO PORTAR TARJETA DE CONTROL-TAXI WGM918.docx 12. 115099 - NO PORTAR TARJETA DE CONTROL-TAXI WGN878.docx
2	PROYECTAR PARA FIRMA DEL COORDINADOR DE LA OFICINA DE TRANSPORTE PÚBLICO EL DIRECTOR DEL DATT, ACTOS ADMINISTRATIVOS POR MEDIO DE LOS CUALES SE RESUELVEN SOLICITUDES DE DESVINCULACIÓN ADMINISTRATIVA.	En este periodo la actividad no se realizó, debido a que no se presentaron las mencionadas solicitudes.
3	PROYECTAR PARA FIRMA DEL COORDINADOR DE LA OFICINA DE TRANSPORTE PÚBLICO Y EL DIRECTOR DEL DATT, RESPUESTAS A PETICIONES, REVOCACIONES DIRECTAS, INFORMES DE ACCIONES DE TUTELA, DE CUMPLIMIENTO, DE GRUPO, POPULARES, MEDIOS DE CONTROL, DESACATOS E IMPUGNACIONES QUE LE SEAN ASIGNADAS, ACORDE A LAS NORMAS QUE RIGEN EL TRANSPORTE PÚBLICO.	Se proyectaron los siguientes Oficios: AMC-OFI-0054269-2024 Terminal de Transporte
4	COADYUVAR EN LA PROYECCIÓN DE LOS OFICIOS	En este periodo la actividad no se realizó, debido a que no se presentaron supuestos fácticos y jurídicos para proyectar actos

	Y/O ACTOS ADMINISTRATIVOS QUE HAGAN RELACIÓN A CANCELACIONES Y/O MODIFICACIÓN DE CAPACIDADES TRANSPORTADORAS A LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE Y DE RUTAS DE TPC.	administrativos de cancelación y/o modificación de capacidad transportadora.
5	PROYECTAR PARA REVISIÓN DEL COORDINADOR DE LA OFICINA DE TRANSPORTE PÚBLICO Y DEL DIRECTOR DEL DATT, Y POSTERIOR FIRMA DEL ALCALDE MAYOR DE CARTAGENA, ACTOS ADMINISTRATIVOS POR MEDIO DE LOS CUALES SE OTORGAN O REVOCAN HABILITACIONES A EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE RADIO DE ACCIÓN DISTRITAL.	En este periodo la actividad no se realizó, debido a que no se presentaron supuestos fácticos y jurídicos para proyectar actos administrativos que otorguen o revóquenla habilitación de una empresa de transporte público.
6	BRINDAR APOYO A LA OFICINA DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL DATT EN LA ASISTENCIA A REUNIONES Y/O COMITÉS, EN LOS QUE EL DATT TENGA REPRESENTACIÓN, EN MATERIA DE TRANSPORTE PÚBLICO.	Se asistió a las siguientes reuniones en representación del área de transporte público: REUNION SUB OPERATIVA 30 DE ABRIL REUNION SUB OPERATIVA 15 DE ABRIL REUNIÓN SUB OPERATIVA 6 MAYO DE 2024 REUNIÓN INTERNA 9 DE MAYO 2024 REUNION CORPOTURISMO 17 ABRIL REUNION CORPOTURISMO 16 DE ABRIL
7	BRINDAR APOYO A LA OFICINA DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL DATT EN LAS VISITAS ADMINISTRATIVAS A LAS EMPRESAS HABILITADAS PARA PRESTAR SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE, CONFORME AL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGUIMIENTO Y CONTROL PARA EL CUMPLIMIENTO DEL MARCO NORMATIVO DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN EL DISTRITO DE CARTAGENA.	En este periodo la actividad no se realizó, toda vez que el Plan estratégico de seguimiento y control para el cumplimiento del marco normativo del Transporte Público en el Distrito de Cartagena, se encuentra en proceso de elaboración, por tanto, no se ha establecido el cronograma de visitas técnicas.
8	ATENDER DE MANERA VERBAL O ESCRITA ASUNTOS JURÍDICOS EN RELACIÓN CON LAS NORMAS QUE RIGEN EL TRANSPORTE PÚBLICO SOMETIDOS A SU CONSIDERACIÓN.	Se brinda asesoría de manera diaria respecto a todas las gestiones y procesos que se realizan en el área de transporte público y se emiten conceptos y opiniones de manera verbal.
9	APOYAR EN LA NOTIFICACION DE LOS ACTOS ADMINISTRATIVOS QUE ESTEN A CARGO DE LA OFICINA DE TRANSPORTE PUBLICO DATT.	Se realizó el proceso de notificación de las siguientes resoluciones:

		0782 - OFICIO COOTAXCONTUCAR - WGL361 2755 - JHON JADER MORENO VEGA - TES178 2755 - LUIS FELIPE MUÑOZ OSORIO - TES178 OFICIO ANGELA MARIA PARRA- WGN176 - 0868 OFICIO COOTAXCART - WGN176 - 0868 OFICIO COOPROTAX - WGM511 - 1258 OFICIO COOTRANSBOL - TES644 - 1259 OFICIO PEMAPE - TRL661 - 0904 Además de lo anterior, se apoyó con la organización del archivo del área de transporte público: 

Firmas:

DIGNA VARGAS ARROYO	**LOLY LUZ OZUNA MARTINEZ**
SUPERVISOR	**CONTRATISTA**

3. ANEXOS:

1. Archivo zip o PDF con los documentos descritos en cada actividad.

RESOLUCIÓN No.

"POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA"

EL DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE CARTAGENA DE INDIAS

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; procede a proferir decisión dentro del proceso administrativo sancionatorio:

I ANTECEDENTES:

1.Informe Único de infracción al transporte

Mediante Informe Único de Infracciones al transporte No. **B 13-001-112035** del 20 de agosto de 2021, el agente de tránsito y transporte **JULIAN ALFONSO DUQUE RODRIGUEZ**, identificado con placa No. 286, adscrito al Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte de Cartagena-DATT, señalo que en la "**Cra 3 calle 8, Bocagrande - Colsanitas**" , el señor (a) **RICARDO PEREZ BALLESTAS** quien se denominara **EL CONDUCTOR**, identificado (a) con cedula de ciudadanía No. 1.007.740.042, en su calidad de conductor del vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros de placa UAP066, propiedad del señor (a) **LERCY MARIA IRIARTE MARIMON**, quien se denominara EL **PROPIETARIO**, identificado (a) con la cedula de ciudadanía No **45.369.345**, afiliado a la empresa de transportes **COOTRANSBOL**, quien se denominara **LA EMPRESA**, identificada con el NIT. **890.400.647-0**, prestando el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros, sin portar tarjeta de operación y sin las pólizas de seguro de responsabilidad civil contractual y extracontractual vigentes.

2. Resolución de apertura de investigación

Mediante resolución 4484 del 22 de septiembre de 2021, se resolvió dar apertura a la investigación sancionatoria en contra del **CONDUCTOR, EL PROPIETARIO** Y **LA EMPRESA**, por la presunta contravención del artículo 26 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con los artículos 2.2.1.3.8.6, 2.2.1.3.8.7 y 2.2.1.3.3.3., 2.2.1.3.3.5. del Decreto 1079 del 2015 y conforme a lo previsto en el capítulo 9 del título 1 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con el artículo 9 de la Ley 105 de 1993 (prestando el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros, sin portar tarjeta de operación y sin las pólizas de seguro de responsabilidad civil contractual y extracontractual vigentes.).

3. Notificación de la Resolución de apertura de investigación a las partes

El proceso de notificación de la Resolución antes mencionada se surtió de la siguiente manera:

A) **EL CONDUCTOR,** revisada la información recolectada en el IUIT y base de datos con que cuenta la entidad, no se encontró dirección alguna para la recepción de correspondencia, por lo que se notifica por publicación en página web el día 30 de noviembre de 2021 conforme a lo establecido en el artículo 69 del CPACA. (Fls. 13-14)

B) **EL PROPIETARIO** revisada la información recolectada en el IUIT y base de datos con que cuenta la entidad, se liberó el citatorio, sin embargo, el mismo fue devuelto por dirección incompleta, por lo cual se notifica por publicación en página web el día 30 de noviembre de 2021 conforme a lo establecido en el artículo 69 del CPACA. (Fls. 13-14)

C) **LA EMPRESA**, se surtió el proceso de notificación personal el día 04 de noviembre de 2021. (Fl. 10)

II. DESCARGOS DE LA INVESTIGADA

Vencido el termino de traslado, LA EMPRESA, EL PROPIETARIO y EL CONDUCTOR guardaron silencio frente a los cargos que le fueron endilgados.

III. FUNDAMENTOS JURIDICOS QUE SUSTENTAN LA DECISION

1. Transporte Público

El legislador dispuso en el artículo 5° de la Ley 336 de 1996 que 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.

RESOLUCIÓN No.

"POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA"

A su vez, por actividad transportadora se entiende un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes basadas en los Reglamentos del Gobierno Nacional, como así lo dispuso el artículo 6° de la misma normatividad.

Del mismo modo, el artículo 9° del Estatuto General del Transporte expone que el servicio público de transporte 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.

Ahora, para los efectos de la normatividad que regula el sector transporte, se entiende por operador o empresa de transporte la persona natural o jurídica constituida como unidad de explotación económica permanente con los equipos, instalaciones y órganos de administración adecuados para efectuar el traslado de un lugar a otro de personas o cosas, o de unas y otras conjuntamente.

2. Autoridades de Transporte

De conformidad con el Decreto 1079 de 2015, decreto único reglamentario del sector transporte son autoridades de transporte los siguientes:

> "*Artículo 2.2.1.3.1.1. Autoridades de transporte. Son autoridades de transporte competentes las siguientes:*
>
> *En la Jurisdicción Nacional: el Ministerio de Transporte.*
>
> ***En la Jurisdicción Distrital y Municipal:*** ***los alcaldes Municipales y/o distritales o los organismos en quien estos deleguen tal atribución.***
>
> *En la Jurisdicción del Área Metropolitana constituida de conformidad con la ley: la Autoridad Única de Transporte Metropolitano o los alcaldes respectivos en forma conjunta, coordinada y concertada. (…)* (negrilla y subraya fuera de texto original)

3. Sujetos de Sanciones

La Ley 105 de 1993, ley marco del sector transporte, señaló en su artículo 9°, que 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.

Además, el mismo cuerpo normativo indicó que 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."*

4. Servicio público de transporte terrestre automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi.

Según lo dispuesto en el artículo 2.2.1.3.3 del Decreto 1079 del 2015 el Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en los niveles básico, es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino. El recorrido será establecido libremente por las partes contratantes.

De otro lado, el artículo 2.2.1.3.5.2 del Decreto 1079 de 2015 expone que el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, se presta de manera regular dentro de la jurisdicción de un distrito o municipio y en las áreas metropolitanas de conformidad con las normas que la regulan. Debiéndose entender por radio de acción distrital o municipal, aquel dentro de la jurisdicción de un distrito o municipio, conforme lo define el artículo 2.2.1.3.5.3 Decreto 1079 de 2015.

Ahora, el artículo 2.2.1.3.2.1. del Decreto 1079 del 2015, expone que las empresas legalmente constituidas, interesadas en prestar el servicio público de transporte Terrestre Automotor individual de pasajeros, deberán solicitar y obtener habilitación para operar en el nivel básico y/o de lujo. La habilitación lleva implícita la autorización para la prestación del servicio publico de transporte en esta modalidad, en los niveles de servicio autorizado.

5. Control, Inspección y Vigilancia

RESOLUCIÓN No.

"POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA"

El Decreto 1079 de 2015, en el artículo 2.2.1.3.1.2 señaló que la inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio estará a cargo de los alcaldes metropolitanos, distritales y/o municipales según el caso, o de las autoridades a las que se les haya encomendado la función.

Así mismo, en virtud de lo dispuesto en el Decreto 1284 de 2010, mediante el cual se adopta el Manual de Funciones de la Alcaldía Mayor de Cartagena, corresponde al Director del Departamento de Tránsito y Transporte de Cartagena – DATT, "*Investigar las infracciones que se ocasionen en relación con actividades de transporte y de establecer las sanciones de acuerdo con las normas vigentes.*"

6. Tipo en Blanco

El literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, Estatuto General de Transporte, expone que en todos los casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte las multas oscilarán entre 1 y 2000 salarios mínimos mensuales vigentes, con base en la graduación que se señala en dicho artículo. Particularmente para el transporte terrestre, se estableció una graduación entre 1 y 700 salarios mínimos mensuales vigentes según el literal a) del parágrafo de la norma en mención.

Al respecto, el artículo 26 del mismo Estatuto, expone:

> "***ARTÍCULO 26. Todo equipo destinado al transporte público deberá contar con los documentos exigidos por las disposiciones correspondientes para prestar el servicio de que se trate (…)"***

7. Póliza de responsabilidad civil contractual y póliza de responsabilidad civil extracontractual

El artículo 26 de la Ley 336 de 1996, Estatuto General de Transporte, señala 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.

Por su parte, el Decreto 1079 de 2015 articulo 2.2.1.3.3.1. indica que, "*de conformidad con los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi deberán tomar con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las amparen contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora, así:*

1. Póliza de responsabilidad civil contractual que deberá cubrir al menos, los siguientes riesgos:

a) Muerte;
b) Incapacidad permanente;
e) Incapacidad temporal;
d) Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios.
El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 SMMLV, por persona.

2. Póliza de responsabilidad civil extracontractual que deberá cubrir al menos, los siguientes riesgos:
a) Muerte o lesiones a una persona;
b) Daños a bienes de terceros;
c) Muerte o lesiones a dos o más personas.
El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 SMMLV, por persona."

En lo referente a la vigencia de los seguros, el artículo 2.2.1.3.3.3. del precitado Decreto 1079 de 2015, señala que la vigencia de los seguros, será condición para la operación de los vehículos legalmente vinculados a las empresas autorizadas para la prestación del servicio en esta modalidad de transporte.

Y, en cuanto la obligatoriedad de los seguros, el artículo 2.2.1.3.3.5. ibidem dispone que las pólizas de seguros antes descritas, se exigirán a todas las empresas, con licencia de funcionamiento vigente o que se encuentren habilitadas y serán en todo caso requisito y condición necesaria para la prestación del servicio de transporte por parte de sus vehículos vinculados o propios.

8. De la Tarjeta de Operación.

El artículo 2.2.1.3.8.1 del Decreto 1079 de 2015, define a la tarjeta de operación en los siguientes términos:

> ***"Artículo 2.2.1.3.8.1. Definición. 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 (…)"*** *(Negrillas y subrayas fuera de texto original)*

En cuanto a la vigencia, el artículo 2.2.1.3.8.3 ibidem, señala:

RESOLUCIÓN No.

"POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA"

> ***"Artículo 2.2.1.3.8.3. Vigencia de la tarjeta de operación****. La vigencia de la tarjeta de operación para los vehículos de esta modalidad* ***se expedirá por el término de un (1) año.*** *Podrá cancelarse o modificarse si cambian las condiciones que dieron lugar a la habilitación." (Negrillas y subrayas fuera de texto original)*

Seguidamente, el artículo 2.2.1.3.8.5 del Decreto 1079 de 2015, indica cuales son los requisitos para la expedición y renovación de la Tarjeta de Operación, y el artículo 2.2.1.3.8.4 ibidem consagra el contenido de la misma, señalando, entre otros, que deberá contener como mínimo los datos de la empresa: razón social, sede y radio de acción, y los datos del vehículo: clase, marca, modelo, placa, capacidad, y tipo de combustible, así como también el nivel de servicio, fecha de vencimiento, numeración consecutiva y firma de la autoridad que la expide.

Frente a la obligación de gestionar la Tarjeta de Operación, el artículo 2.2.1.3.8.6 del Decreto 1079 de 2015, expone lo siguiente:

> *"**Artículo 2.2.1.3.8.6. Obligación de gestionarla.** **Es obligación de las empresas gestionar las tarjetas de operación de la totalidad de sus equipos y entregarlas oportunamente a sus propietarios**. De igual forma, la empresa deberá solicitar la renovación de las tarjetas de operación 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 la siguiente documentación para la renovación de la tarjeta de operación, por lo menos con dos (2) meses de anticipación a su vencimiento.***
>
> *En ningún caso la empresa podrá cobrar suma alguna a los propietarios y/o tenedores de los vehículos, por concepto de la tramitación de la tarjeta de operación.*
>
> *Dentro de los diez (10) días siguientes a la entrega de las nuevas tarjetas de operación, la empresa deberá devolver a la autoridad de transporte competente los originales de las tarjetas de operación vencidas o del cambio de empresa." (Negrillas y subrayas fuera de texto original)*

Y en cuanto a la obligación de portarla, el artículo 2.2.1.3.8.7 del mismo Decreto, expresa:

> ***"Artículo 2.2.1.3.8.7. Obligación de portarla.** **El conductor del vehículo deberá portar el original de la tarjeta de operación y presentarla a la autoridad competente que la solicite**."* *(Negrillas y subrayas fuera de texto*

9. Documentos que soportan la operación de los equipos en el Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros.

El artículo 2.2.1.3.3 del Decreto 1079 de 2015, señaló que, *"El Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en los niveles básico y de lujo,* ***es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad****, en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino" (Negrillas y subrayas fuera de texto original).*

Los documentos que soportan la operación de los equipos, conforme al artículo 2.2.1.8.3.1 del Decreto 1079 de 2015, son los siguientes:

> *"**Artículo 2.2.1.8.3.1. Documentos que soportan la operación de los equipos**. De acuerdo con la modalidad de servicio y radio de acción autorizado, los documentos que sustentan la operación de los equipos son:*
> *(…)*
> *3. Transporte público individual de pasajeros en vehículos taxi:*
> ***3.1. Tarjeta de Operación.***
> *(…)"* (Negrillas y subrayas fuera de texto original)

IV.CASO CONCRETO

1. Procedimiento aplicable al caso concreto.

Para el caso en concreto existe una regulación especial sobre la materia, lo que desplaza la aplicación del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, por ende, este despacho, adelanta el respectivo procedimiento según como lo establece el artículo 50 de la Ley 336 de 1996, que señala lo siguiente:

RESOLUCIÓN No.

"POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA"

"***ARTÍCULO 50.*** *Sin perjuicio de lo dispuesto por normas especiales sobre la materia, cuando se tenga conocimiento de la comisión de una infracción a las normas de transporte, la autoridad competente abrirá investigación en forma inmediata mediante resolución motivada contra la cual no cabrá recurso alguno, la cual deberá contener:*

a) Relación de las pruebas aportadas o allegadas que demuestren la existencia de los hechos.
b) Los fundamentos jurídicos que sustenten la apertura y el desarrollo de la investigación.
c) Traslado por un término no inferior a diez (10) días ni superior a treinta (30) días, al presunto infractor para que por escrito responda a los cargos formulados y solicite las pruebas que considere pertinentes, las que se apreciarán de conformidad con las reglas de la sana crítica."

En cuanto a las sanciones y su procedimiento, el artículo 44 de la Ley 336 de 1996, el legislador dispuso que de conformidad con lo establecido por el Artículo 9o. de la Ley 105 de 1993, y para efectos de determinar los sujetos y las sanciones a imponer, se tendrá en cuenta los criterios que se señalan en las normas siguientes.

En ese orden, el artículo 46 del mismo Estatuto, dispuso lo siguiente:

"***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:*

a) Cuando el sujeto no le haya dado cumplimiento a la amonestación.
b) En caso de suspensión o alteración parcial del servicio.
c) En caso de que el sujeto no suministre la información que legalmente le haya sido solicitada y que no repose en los archivos de la entidad solicitante.
d) <Literal modificado por el artículo 96 de la Ley 1450 de 2011. El nuevo texto es el siguiente:> 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.
e) ***En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte.***" (negrilla y subraya fuera de texto original)

En ese sentido, en el evento de comprobarse la violación a la normatividad que rige el sector transporte, dará lugar a la imposición de la sanción señalada en el literal a) del parágrafo del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, que al tenor establece:

"***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;
(…)"

De lo anterior queda claro que el procedimiento aplicable al presente caso es el contemplado en la Ley 336 de 1996, el cual ha sido respetado por el DATT, teniendo en cuenta que las investigadas fueron debidamente notificadas, y alguna de ellas presentaron los respectivos descargos.

2. Pruebas

2.1. Pruebas aportadas por la autoridad de transporte

Con la Resolución No. 4484 del 22 de septiembre de 2021, se aportaron las siguientes pruebas documentales:

1. Informe Único de Infracción al Transporte B 13-001-112035 del 20 de agosto de 2021.
2. Consulta RUNT donde se evidencia la vigencia de las pólizas.

2.2. Admisibilidad de las pruebas para proferir decisión de fondo

Teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 51 del Estatuto Nacional del Transporte, se remite en materia probatoria al Código Contencioso Administrativo (Ley 1437 de 2011), sin embargo, allí no se observa regulación sobre aspectos relacionados con la valoración y admisibilidad probatoria, por lo que, se hace necesaria la aplicación del artículo 306 ibidem que señala expresamente los casos en los que aplica la remisión

normativa, que no es más que, la aplicación de las normas del Código General del Proceso, siendo la situación de marras un ejemplo expreso de la necesidad de dicha remisión normativa.

Así las cosas, el mencionado Código, indica en el artículo 164 que "*toda decisión judicial debe fundarse en las pruebas regular y oportunamente allegadas al proceso* (…), igualmente indica en el artículo 168 *"(…) que se podrán rechazar las pruebas ilícitas, las notoriamente impertinentes, las inconducentes y las manifiestamente superfluas o inútiles (…)*".

Es decir, que las pruebas recaudadas en esta investigación deben ceñirse al asunto material del proceso, las cuales permitan arrojar a este investigador certeza sobre los hechos objeto de análisis. En ese orden, entre las condiciones para la admisibilidad de las pruebas se encuentran: (i) la pertinencia: en donde la prueba tiene por objeto un hecho que guarda relación directa con el asunto materia del proceso, es decir, que debe existir una relación de causalidad entre la prueba, el hecho y el asunto del proceso; (ii) la eficacia: en donde la prueba tiene que poder demostrar un hecho, es decir, cuando la ley exige un medio de prueba determinado para demostrar el evento invocado; (iii) la utilidad: en donde la prueba es obtenida conforme a la Constitución, respetando los derechos fundamentales.

Se trata entonces de que, las pruebas obrantes en el presente expediente, es decir, i) informe Único de Infracción al Transporte B 13-001-112035 del 20 de agosto de 2021, es pertinente, eficaz y útil.

No obstante, considera la entidad, que es necesario referirse a la naturaleza del IUIT, como se pasa a indicar:

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 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[1], 244[2] y 257[3] del Código General del Proceso.

Aunado a lo anterior, no debe pasarse por alto que el artículo 50 de la Ley 336 de 1996 señala que "*cuando se tenga conocimiento de la comisión de una infracción a las normas de transporte, la autoridad competente abrirá investigación*".

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 tales como señala el IUIT, como la falta cometida, el conductor y la empresa transportadora, los cuales, supuestamente prestaron un servicio público de transporte con el vehículo, antes referenciado sin portar la tarjeta de operación y sin las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual vigentes, siendo estos documentos que sustentan la operación del equipo para la prestación del servicio.

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[4] 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 deshonrar 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)*

Teniendo en cuenta lo anterior, tanto el IUIT como los demás documentales señaladas en la Resolución de apertura, son idóneas y conducentes para aperturar una investigación administrativa en contra de los sujetos de sanción por las conductas descritas en dicho informe, que se fundamente en una norma de transporte. Así, al señalarse como investigados al conductor del rodante, a la empresa investigada, y al propietario, estos deberán demostrar la no realización de los supuestos de hecho exigidos por la norma para que se dé como cometida la infracción.

---

[1] "***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."

[2] "***ARTÍCULO 244. DOCUMENTO AUTÉNTICO.*** *Es auténtico un documento cuando existe certeza sobre la persona que lo ha elaborado, manuscrito, firmado, o cuando exista certeza respecto de la persona a quien se atribuya el documento (…)*
Lo dispuesto en este artículo se aplica en todos los procesos y en todas las jurisdicciones."

[3] "***ARTÍCULO 257. ALCANCE PROBATORIO***. *Los documentos públicos hacen fe de su otorgamiento, de su fecha y de las declaraciones que en ellos haga el funcionario que los autoriza."*

[4] *Sentencia C-782/05*

Ello naturalmente exige que para un ejercicio adecuado de su defensa anexen las pruebas que considere pertinentes, y que, en el presente caso, aluden a una situación que ella presuntamente conoce y respecto de la cual está en posición de aportar los medios probatorios idóneos para desvirtuar los hechos materia de controversia, en virtud del vínculo que tiene la empresa transportadora, por el hecho de ser el sujeto activo calificado de la conducta, es decir, la persona jurídica habilitada por el estado para la prestación de un servicio público de transporte acorde a la normatividad vigente, dentro de los estándares de calidad y legalidad que demostró al momento de solicitar y adquirir la habilitación o permiso para operar.

2.3. Apreciación de las pruebas para proferir decisión de fondo

De acuerdo con la doctrina jurídica procesal, en materia de apreciación de las pruebas, es decir, de la actividad intelectual del juzgador para determinar su valor de convicción sobre la certeza, o ausencia de ésta, de las afirmaciones de las partes en el proceso, el sistema de la sana critica o persuasión racional, en el cual el juzgador debe establecer por sí mismo el valor de las pruebas con base en las reglas de la lógica, la ciencia y la experiencia, consagrado en el Código General del Proceso, que en su artículo 176 determina lo siguiente:

> *"**ARTÍCULO 176. APRECIACIÓN DE LAS PRUEBAS**. Las pruebas deberán ser apreciadas en conjunto, de acuerdo con las reglas de la sana crítica, sin perjuicio de las solemnidades prescritas en la ley sustancial para la existencia o validez de ciertos actos.*
>
> *El juez expondrá siempre razonadamente el mérito que le asigne a cada prueba."*

Este sistema requiere igualmente una motivación, consistente en la expresión de las razones que el juzgador ha tenido para determinar el valor de las pruebas, con fundamento en las citadas reglas.

En ese orden de ideas, este Departamento Administrativo apreciará las pruebas en conjunto, de acuerdo a las reglas de la sana crítica, les dará el valor probatorio correspondiente de acuerdo al hecho o momento que se pretenda demostrar y de esta manera poder determinar con certeza la materialidad del hecho o infracción a las normas de transporte basadas en los lineamientos establecidos por la Constitución Política en sus artículos 333 y 334, la Ley 336 de 1994, los Decretos 3366 de 2003 y 172 de 2001, compilados en el Decreto 1079 de 2015.

Así mismo, se estudiará, valorará y determinará cuál de las pruebas obrantes en el expediente, sirven como fundamento fáctico y jurídico para desvirtuar o confirmar los cargos que les fueron formulados.

V. CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

1. SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LAS INVESTIGADAS:

Abordando el caso en concreto, el agente de tránsito y transporte, en el IUIT B 13-001-112035 del 20 de agosto de 2021, señaló que en el lugar *"Cra 11 Cll 32 Puente Transformación"* el vehículo de placas UAO066 que era conducido por el señor **RICARDO PEREZ BALLESTAS** estaba prestando el servicio público de transporte individual de pasajeros, sin portar la tarjeta de operación y sin las pólizas de seguro de responsabilidad civil contractual y extracontractual vigentes

Entre otras particularidades, se observa en el IUIT citado, el cual obra en el expediente, que el agente de tránsito y transporte, en la casilla de "Observaciones" consignó y especificó la conducta presuntamente transgresora de las normas del transporte, y en ningún lugar indicó "código de infracción" alguno.

Lo anterior, respetando lo que para el efecto dispuso el parágrafo transitorio, que se encontraba vigente para la fecha de los hechos, del artículo 6° de la Resolución 20203040003785 del 26 de mayo de 2020 del Ministerio de Transporte. Frente a esta resolución en cita, vale advertir que, entre otras cosas, derogó la Resolución 0004247 del 12 de septiembre de 2019, y en su defecto, adoptó un nuevo formato de Informe Único de Infracciones al Transporte anexo a la misma, y se señaló que para su implementación debía hacerse dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de dicho acto administrativo.

Además, en esta resolución se indicó que las autoridades de control podrán continuar usando los formatos existentes adoptados mediante las Resoluciones 10800 del 12 de diciembre de 2003 y 0004247 del 12 de septiembre de 2019, hasta agotar su inventario o hasta que finalizara el plazo de implementación, lo que ocurriera primero.

Aunado a lo anterior, el Ministerio de Transporte, mediante la Resolución 20203040024865 del 27 de noviembre de 2020 prorrogó el plazo establecido en el artículo 6 de la Resolución 20203040003785 del 26 de mayo de 2020, por seis (6) meses más, es decir, que el límite temporal para el uso de los formatos Únicos de Infracciones al Transporte que se habían adoptado mediante la Resolución 10800 de 2003, y 0004247 de 2019 e inicio de la implementación del nuevo formato adoptado en la Resolución 20203040003785 del 2020 era el 27 de mayo de 2021.

RESOLUCIÓN No.

"POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA"

Con lo anterior, esta Dirección consideró que existían méritos suficientes para aperturar investigación administrativa, toda vez que el IUIT fue correctamente diligenciado por parte del agente de tránsito y transporte.

En el acto administrativo de apertura, este Despacho expuso que la conducta transgredida se encontraba tipificada en el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con los artículos 2.2.1.3.3.3., 2.2.1.3.3.5., 2.2.1.3.8.6, 2.2.1.3.8.7 del Decreto 1079 de 2015 y conforme lo previsto en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

Frente al *sub judice*, puede verse la norma en blanco consagrada en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, al momento de aperturar la investigación administrativa, se efectuó una remisión al artículo 26 del mismo cuerpo normativo, es decir, de la Ley 336 de 1996, el cual señala concretamente la conducta transgredida por parte de los investigados, siendo una actuación constitucionalmente valida.

Una vez decantadas las normas citadas en el acápite de "Fundamentos jurídicos que sustentan la decisión", y de conformidad con las pruebas anexas al plenario, resulta acreditado dentro del proceso lo siguiente:

1. El día 20 de agosto de 2021, en el vehículo de placas **UAO066,** el agente señaló, que estaba prestando servicio público de transporte individual de pasajeros en Cra 3 Calle 8 Bocagrande – Colsanitas, de conformidad con la información consignada en las casillas No. 1, 2, 3, 4 y 5 del Informe Único de Infracción al Transporte No. B 13-001-112035, suscrito por el agente de tránsito y transporte.

2. Que de conformidad con la consulta interna de datos del vehículo de placas **UAO066,** es propiedad de **MARIA LUCERO LOAIZA LOPEZ,** y afiliado a la empresa afiliadora la **COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE TAXIS Y SIMILARES DE BOLIVAR LTDA "COOTRANSBOL"**

3. El vehículo de placas **UAO066,** era operado por **RICARDO PEREZ BALLESTAS**, de conformidad con la información consignada en la casilla No. 9 del Informe Único de Infracción al Transporte No. **B 13-001-112035**, suscrito por el agente de tránsito y transporte.

4. El vehículo de placas **UAO066,** no contaba con las pólizas de seguro contractual y extracontractual vigentes y no portaba la tarjeta de operación, para prestar el servicio de transporte conforme lo determina el agente de tránsito y transporte en la casilla No. 17 "Observaciones" del IUIT No. **B 13-001-112035**. Situación que no fue objetada por las partes.

Ahora bien, se tiene que la conducta descrita en el artículo 2.2.1.3.3.1. del Decreto 1079 del 2015, contiene expresamente la **obligación para las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi**, de tomar con una compañía de seguros autorizada las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las amparen contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora y según lo dispuesto en el artículo 2.2.1.3.3.3 de la norma ibidem, la vigencia de dichas pólizas será condición para la operación de los vehículos y su inobservancia configura violación a la normatividad de transporte.

Para haberse prestado el servicio en el lugar de los hechos, resultaba necesario que el transportador portara las pólizas de seguro de responsabilidad civil contractual y extracontractual, como documento que, para este caso, sustenta la operación del equipo. Situación que no pudo ser desvirtuada por parte de los investigados.

Por otra parte, el Decreto ibidem señala que, 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** y que **el conductor del vehículo deberá portar el original de la tarjeta de operación** y presentarla a la autoridad competente que la solicite.

Es decir, que el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, en cuanto a la Tarjeta de operación para la prestación del servicio de transporte público individual de pasajeros en vehículos taxi, estructuró un procedimiento, y distribuyó la responsabilidad de tramitar y portar la misma en las empresas transportadoras debidamente habilitadas y los conductores respectivamente.

Así las cosas, frente al propietario del vehículo de placas UAP066, no se acreditó en el plenario, la existencia de responsabilidad en la comisión de la infracción denominada "no portar tarjeta de operación" y tampoco "sin pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual vigentes", toda vez que, de conformidad con el marco normativo, se ha decantado que, es sobre el conductor y la empresa transportadora en quienes recaen las obligaciones de portar la tarjeta de operación y de contar con las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual vigentes, respectivamente.

Por lo anteriormente expuesto, el señor propietario del vehículo deberá ser eximido de responsabilidad dentro del asunto, y en consecuencia deberá ser archivada la investigación frente a dicho sujeto.

Por lo demás, las partes no discutieron el fundamento de la infracción, tampoco aportaron elementos que demostraran la no ocurrencia de la misma y mucho menos demostraron cumplir su deber de cuidado en relación con la irregular operación y prestación del servicio

público de transporte individual de pasajeros en vehículos tipo taxi. En estas condiciones las obligaciones enunciadas en la normatividad que rige el sector transporte fueron desconocidas.

Por consiguiente, la norma es clara al destacar, como condición impuesta a las empresas habilitadas para la prestación del transporte público individual en vehículos taxi, el que éste debe ser prestado ***bajo su responsabilidad***, en razón a que quienes operan los equipos mediante los cuales se prestan el servicio, trátese de conductores o de propietarios de tales equipos, lo hacen y actúan en nombre y representación de las empresas, en consecuencia, sobre ellas recae la responsabilidad y vigilancia respecto del comportamiento de estas personas en desarrollo de la actividad.

De esta manera y teniendo en cuenta la posición y responsabilidad que ostenta la empresa de transporte dentro de la prestación del servicio público, ésta debe adoptar las medidas necesarias para evitar que los vehículos vinculados a ella presten el servicio sin el lleno de los requisitos.[5] Permitir la circulación de vehículos taxi sin las pólizas de seguros contractuales y extracontractuales, no sólo quebranta el orden jurídico sino también pone en riesgo la seguridad de los pasajeros y usuarios de la vía.

En ese orden, no debe pasarse por alto que la empresa transportadora, por el hecho de ser el sujeto calificado de la conducta, es decir, la persona jurídica habilitada por el Estado para la prestación de un servicio público de transporte acorde a la normatividad vigente, dentro de los estándares de gestión, calidad y legalidad que demostró al momento de solicitar y adquirir la habilitación o permiso para operar, no puede excusar su negligencia bajo el argumento que le es imposible controlar la actividad diaria del vehículo, cuando es ella la responsable de gestionar, controlar, supervisar y alistar diariamente su parque automotor, bien sea de sus vehículos propios, o vinculados.

Al respecto, el artículo 2.2.1.3.6.2. del Decreto 1079 de 2015 señala que "*La vinculación de un vehículo a una empresa de transporte público es la incorporación de éste al parque automotor de dicha empresa. Se formaliza con la celebración del respectivo contrato entre el propietario del vehículo y la empresa, y se oficializa con la expedición de la tarjeta de operación por parte de la autoridad de transporte competente.*"

Visto lo anterior, se encuentra probado que, para la fecha de imposición del informe único de infracción al transporte, el vehículo no contaba con las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual vigentes y tampoco portaba la tarjeta de operación, por lo que es claro el incumplimiento a la obligación establecida en las normas de transporte, esto es, la obligación que tiene la empresa de transporte de tomar o contratar con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las amparen contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora y la obligación que tiene el conductor de portar la tarjeta de operación.

De conformidad con lo precedente, de un estudio de las documentales obrantes en el plenario, esta entidad no observa prueba siquiera sumaria, que permita acreditar que la empresa de transporte y el conductor cumplieron con la carga legal impuesta por los artículos 2.2.1.3.3.3., 2.2.1.3.3.5., 2.2.1.3.8.6, 2.2.1.3.8.7 del Decreto 1079 de 2015 y el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, razón por la cual serán sancionados.

Por lo tanto, y como quiera que no existen pruebas adicionales que decretar o practicar que permita desvirtuar los señalamientos expuestos en el acto administrativo de apertura de la investigación que aquí nos ocupa, a este Departamento no le queda otro camino más que motivadamente adoptar una decisión.

2. CONCLUSIONES

Por lo anteriormente expuesto, bajo las circunstancias indicadas en precedencia, se encuentra probada la violación a las normas que rigen el transporte público, en consideración de los argumentos fácticos y jurídicos descritos en la presente decisión, se desprende una conclusión ineludible, a la luz de las reglas de la sana crítica y la lógica, que va más allá de toda duda razonable, y es que la **COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE TAXIS Y SIMILARES DE BOLIVAR LTDA** identificada con **NIT. 890.400.647-0** y el señor **RICARDO PEREZ BALLESTAS**, identificado con cedula de ciudadanía No. 1.007.740.042**,** son responsables por trasgredir el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con los artículos 2.2.1.3.3.3., 2.2.1.3.3.5., 2.2.1.3.8.6, 2.2.1.3.8.7 del Decreto 1079 de 2015 y conforme 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.

Finalmente, se exonerará de responsabilidad dentro del asunto, y en consecuencia se archivará la investigación frente al propietario del vehículo de placa UAP066, el señor **LERCY MARIA IRIARTE MARIMON**, al no haberse acreditado dentro del plenario su responsabilidad en la comisión de la infracción.

3. TASACIÓN DE LA MULTA

[5] "*La responsabilidad de vigilar que la documentación esté al día recae sobre la empresa como ente por medio del cual se estipula un contrato de vinculación y que debe realizar los actos correspondientes para prestar el servicio en debida forma cuidando que sus empleados obren con eficiencia y mantengan lo necesario para ejercer su actividad.*" Consejo de Estado - Sala de lo contencioso administrativo sección primera. Sentencia del 24 de septiembre de 2009, Exp. 110010324000 2004 00186 01, M.P. Martha Sofía Sanz Tobón.

RESOLUCIÓN No.

"POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA"

Ahora bien, acreditada la existencia de una infracción al régimen del transporte por parte de las investigadas, y al evidenciarse la ausencia de argumentos y pruebas para desvirtuar los cargos formulados, procede este Departamento Administrativo a reiterar el régimen sancionatorio descrito en la Ley 336 de 1996:

> "***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:*
> *(…)*
> *e)* ***En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte.***
>
> ***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****;*
> *(…)*" (negrilla y subraya fuera de texto original)

Así las cosas, al analizar las normas que regulan el sector transporte en Colombia, encontramos que el transporte público es un servicio esencial y por tanto goza de especial protección. En ese orden de ideas, los intereses que se persiguen son: en primer lugar, la seguridad consagrada en los artículos 2 y 3 de las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 y, en segundo término, la salvaguarda de derechos tan trascendentes como la misma vida de las personas usuarias de él y que a menudo se pone en inminente peligro o resulta definitivamente afectados los seres humanos.

Con este criterio la labor del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte de Cartagena de Indias de dar cumplimiento a las normas que regulan el sector, está orientada hacia el respeto de los principios constitucionales, que en el desarrollo de su función sancionatoria se concretan en la medida en que provee de mecanismos que den garantía de protección a los principios de proporcionalidad y razonabilidad que el ordenamiento le exige, propiciando que en el ejercicio de las funciones se concreten los fines perseguidos por el sistema.

Bajo estas circunstancias, las normas establecidas por el órgano legislativo no resultan desproporcionadas, si se tiene en cuenta la clase de bienes jurídicos de rango constitucional y fundamental que en realidad se ampara y que van desde la seguridad de las personas usuarias de la red vial nacional, hasta la misma vida de estas, y de todos los habitantes del territorio nacional, el cual debe conllevar una mayor intensidad, cuando se trata de la prestación de un servicio público de transporte.

De otro lado, catalogar el transporte como un servicio público deviene de la facultad del legislador, investido de las expresas atribuciones constitucionales para expedir leyes de intervención económica (artículo 334 Constitución Política), y regir la prestación de los servicios públicos (artículos 150.21 y 23), por ello, dado su carácter imprescindible y su relación con el interés público y los derechos fundamentales, pueden ser prestados por el Estado directamente o indirectamente por los particulares o comunidades organizadas, conservando el papel de garante de su prestación eficiente, empleando las competencias constitucional de regulación, control y vigilancia sobre el mismo.

Ahora, en lo que respecta de la graduación de las sanciones, el artículo 50 de la Ley 1437 de 2011, señaló que, 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: (i) daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelados; (ii) beneficio económico obtenido por el infractor para sí o a favor de un tercero; (iii) reincidencia en la comisión de la infracción; (iv) resistencia, negativa u obstrucción a la acción investigadora o de supervisión; (v) utilización de medios fraudulentos o utilización de persona interpuesta para ocultar la infracción u ocultar sus efectos; (vi) grado de prudencia y diligencia con que se hayan atendido los deberes o se hayan aplicado las normas legales pertinentes; (vii) renuencia o desacato en el cumplimiento de las órdenes impartidas por la autoridad competente y (viii) reconocimiento o aceptación expresa de la infracción antes del decreto de pruebas.

Para el caso bajo estudio, se tendrá en consideración el daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelados, el grado de prudencia y diligencia con que se hayan atendido los deberes o se hayan aplicado las normas legales pertinentes y el reconocimiento o aceptación expresa de la infracción antes del decreto de pruebas.

En este sentido la Corte Constitucional señala sobre el principio de proporcionalidad, lo siguiente:

> *"En cuanto al principio de proporcionalidad en materia sancionatoria administrativa, éste exige que tanto la falta descrita como la sanción correspondiente a la misma resulten adecuadas a los fines de la norma, los cuales como ya se expresó están constituidos por: (i) el cumplimiento de los deberes del cargo y (ii) el aseguramiento de los fines del Estado y de los principios de la función pública como la igualdad, la moralidad, la eficacia, la economía, la celeridad, la imparcialidad y la publicidad:*
>
> *"Por lo anterior, la imposición de una sanción proporcional a los hechos que la motivaron y se concluye que el derecho disciplinario, como modalidad del derecho administrativo sancionador, pretende regular la actuación de los servidores públicos con miras a asegurar los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad que rigen la función*

pública, y que, para tal cometido, describe mediante ley una serie de conductas que estima contrarias a ese cometido, sancionándolas proporcionalmente a la afectación de tales intereses que ellas producen"[6]

Así mismo, respecto del principio de razonabilidad mediante Sentencia C-490[7] también señaló:

"El primer grupo de límites a esa potestad sancionatoria se encuentra en los principios de razonabilidad y proporcionalidad. Con base en estos requisitos, la sanción disciplinaria debe responder al juicio de desvalor por conductas que impiden el cumplimiento de fines estatales constitucionalmente relevantes. Esto lleva a que la conducta sancionada tenga la posibilidad material de afectar tales finalidades, esto es, que conlleve un grado verificable de lesividad. En ese sentido, la jurisprudencia insiste, para el caso particular del derecho disciplinario, especie del derecho sancionador, que el presupuesto de la falta es la afectación de un deber funcional. En términos de la Corte, "…la potestad legislativa en la configuración de los regímenes disciplinarios está limitada por el fin que persigue el ejercicio de la potestad disciplinaria, consistente en asegurar el cumplimiento de la función pública por parte de los servidores públicos y los particulares que cumplen funciones públicas, dentro de los principios a que se refiere el artículo 209 de la Constitución. Luego los regímenes disciplinarios no pueden erigir cualquier conducta en falta disciplinaria; su ámbito está exclusivamente delimitado a aquellas conductas con potencialidad de afectación de la función pública".

"De otro lado, los mismos principios implican que la sanción impuesta sea proporcional, lo que obliga a que exista una relación directamente proporcional entre el grado de afectación a la función estatal, la entidad del bien jurídico vulnerado y la sanción impuesta".

De conformidad con las anteriores disposiciones, atendiendo las condiciones de la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en el Distrito de Cartagena de Indias, catalogado este de carácter esencial, la gravedad de la falta teniendo en cuenta el incumplimiento al deber de contar con los documentos exigidos para soportar la operación del equipo, en este caso la tarjeta de operación y las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual, el grado de perturbación que genera la prestación de servicio público de transporte en tales condiciones, y la posición adoptada por las partes en la presente actuación administrativa, este Despacho tasa la multa a imponer, dadas las circunstancia propias del caso, en la suma equivalente a un (1) salario mínimo legal mensual vigente para el Conductor y dos (2) salario mínimo legal mensual vigente para la Empresa al momento de ocurrencia de los hechos.

En ese orden, este Despacho sostiene que, en observancia de los cargos formulados, la norma transgredida y la sanción prevista a la misma, con la imposición de la multa se cumplen los principios de legalidad, tipicidad y proporcionalidad.

De igual forma, se pone de presente que bajo el amparo del principio de tipicidad que se observa en los procedimientos administrativos de naturaleza sancionatoria, el cual ha sido definido y reiterado entre otras providencias en la Sentencia T-713 de 2012, proferida por la Corte Constitucional, conforme a la cual *"no se reclama con el mismo grado de rigor que se demanda en materia penal, en virtud de la divergencia en la naturaleza de las normas, el tipo de conductas reprochables, los bienes objeto de protección y la finalidad de la sanción. Sin embargo, ello no obsta para exigir la tipicidad de las conductas reprochables, la predeterminación de la sanción y la existencia de un procedimiento que asegure el derecho a la defensa".*

Principio que es garantizado, y por demás, concreta su cumplimiento al satisfacer los elementos que lo integran, a saber:

"*(i) que la conducta sancionable esté descrita de manera específica y precisa, bien porque la misma esté determinada en el mismo cuerpo normativo o sea determinable a partir de la aplicación de otras normas jurídicas;*
(ii) que exista una sanción cuyo contenido material esté definido en la ley;
(iii)que exista correlación entre la conducta y la sanción."[8]

Del cumplimiento de dichos elementos, se fundamenta la imposición de la multa determinada previamente por transgredir el artículo 26 de la Ley 336 de 1996 y artículo 9 de la Ley 105 de 1993, en concordancia con el artículo 2.2.1.3.3.3., 2.2.1.3.3.5., 2.2.1.3.8.6, 2.2.1.3.8.7 del Decreto 1079 de 2015 y conforme lo previsto en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

Preceptos normativos en virtud de los cuales, ante su infracción prevén para el modo de transporte terrestre multas de uno (1) a setecientos (700) salarios mínimos mensuales vigentes conforme al literal a) del parágrafo del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

Así las cosas, este Departamento Administrativo, en cumplimiento de las garantías constitucional y procesales atendió a los parámetros de graduación de la sanción, en particular el *grado de perturbación, prudencia y diligencia con que se atendieron los deberes o se hayan aplicado las normas legales pertinentes*, criterio que para el fallador responde al principio de proporcionalidad de la infracción cometida, determinación que no violenta los topes dispuestos en salarios mínimos mensuales para el modo de transporte terrestre, que para el particular corresponde al año **2021**.

[6] H. Corte Constitucional Sentencia C-721 de 2015, M.P. Jorge Ignacio Pretelt Chaljub.
[7] Magistrado Ponente: Luis Ernesto Vargas Silva.
[8] H. Corte Constitucional Sentencia C-343 de 2006.

RESOLUCIÓN No.

"POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA"

En atención a lo señalado, considera este Despacho que la multa impuesta a los vigilados no desborda los parámetros previstos por el legislador ni es subjetiva, razón demás que fundamenta el cumplimiento por parte de esta autoridad de los principios orientadores de las actuaciones administrativas, así como a la aplicación de los principios establecidos en el artículo 3° de la Ley 1437 de 2011.

4. CONVERSIÓN DE LA SANCIÓN EN UNIDADES DE VALOR BÁSICO (UVB)

Acorde con lo previsto en el artículo 313 de la Ley 2294 de 2023, a partir del 1° de enero de 2024, 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 Básico (UVB).

De conformidad con la definición del número de decimales y las reglas de conversión que deben ser utilizadas para expresar los valores de UVB, el Parágrafo 1. de la norma en comento estableció lo siguiente:

> *"Si como consecuencia de la aplicación de lo dispuesto en el presente artículo el valor de los conceptos objeto de indexación no es un número entero, se deberá aproximar dicho valor a la cifra con dos (2) decimales más cercana; y si es inferior a una (1) Unidad de Valor Básico (UVB), se deberá aproximar a la cifra con tres (3) decimales más cercana."*

Así las cosas, como se indicó en precedencia, este Despacho tasa la multa a imponer en la suma equivalente de un (1) salario mínimo legal mensual vigente para el **CONDUCTOR** y dos (2) salarios mínimos legales mensuales vigentes para la **EMPRESA**, para el año **2021** por ser el año del Informe Único de Infracción al Transporte **B 13-001-112035**, por lo que se procederá a realizar la conversión a Unidades de Valor Básico.

Para el efecto, el Ministerio de Hacienda y Crédito público, mediante la Resolución número 3268 del 18 de diciembre de 2023, fijó en **DIEZ MIL NOVECIENTOS CINCUENTA Y UN PESOS** (**$10.951**), la Unidad de Valor Básico (UVB) para la anualidad 2024.

A su vez, de acuerdo con el Decreto 1785 del 29 de diciembre de 2020, el Gobierno Nacional, fijó el salario mínimo legal mensual vigente para el año 2021 la suma de **NOVECIENTOS OCHO MIL QUINIENTOS VEINTISÉIS PESOS** (**$908.526**).

Por lo tanto, al preverse en el artículo 46 de la Ley 336 de 1996 sanciones entre uno (1) y setecientos (700) salarios mínimos legales mensuales vigentes para el modo de transporte terrestre, y en aplicación del artículo 313 de la Ley 2294 de 2023, su equivalencia en UVB sería la siguiente:

UVB 2024	VALOR EN PESOS
1	$10.951

SMLMV 2021	VALOR EN PESOS	VALOR EN UVB
1	$908.526	82.96
1	$908.495	82.96
2	$1.816.990	165.92

Por consiguiente, para el cargo, la multa a imponer es de Un (1) SMLMV el equivalente a 82.96 Unidades de Valor Básico, que equivalen a **NOVECIENTOS OCHO MIL CUATROCIENTOS NOVENTA Y CINCO PESOS ($908.495)** y de Dos (2) SMLMV el equivalente a 165.92 Unidades de Valor Básico, que equivalen a **UN MILLON OCHOCIENTOS DIECISEIS MIL NOVECIENTOS NOVENTA PESOS ($1.816.990).**

En mérito de lo expuesto, el DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE CARTAGENA DE INDIAS;

VI.- RESUELVE

PRIMERO: DECLARAR RESPONSABLES INDIVIDUALMENTE, de conformidad con la parte motiva de la presente resolución, a los siguientes sujetos:

A) A la **COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE TAXIS Y SIMILARES DE BOLIVAR LTDA "COOTRANSBOL"**, identificada con el NIT. **890.400.647-0**, en su calidad de empresa de servicio público de transporte terrestre automotor individual distrital de pasajeros, a la que se encuentra vinculado el vehículo de placas **UAO066,** Por contravenir los artículos el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con los artículos 2.2.1.3.3.3., 2.2.1.3.3.5., 2.2.1.3.8.6, 2.2.1.3.8.7 del Decreto 1079 del 2015 (prestar servicio público de

RESOLUCIÓN No.

"POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA"

transporte sin pólizas de seguro contractual y extracontractual y sin portar tarjeta de operación) y conforme lo previsto en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

B) Al señor **RICARDO PEREZ BALLESTAS**, identificado con la cédula de ciudadanía número **1.007.740.042,** en calidad de conductor del vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor individual distrital de pasajeros de placas **UAP066,** Por contravenir los artículos el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con el artículo 2.2.1.3.8.7. del Decreto 1079 del 2015 (prestar servicio público de transporte sin portar tarjeta de operación) y conforme lo previsto en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

SEGUNDO: SANCIONAR de conformidad con la parte motiva de la presente resolución, a la **COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE TAXIS Y SIMILARES DE BOLIVAR LTDA "COOTRANSBOL",** identificada con el NIT. 890.400.647-0**,** en su calidad de empresa de servicio público de transporte terrestre automotor individual distrital de pasajeros a la que se encontraba vinculado el vehículo de placas UAO066; con MULTA de dos (2) salarios mínimos legales mensuales, que equivalen a 165.92 Unidades de Valor Básico – UVB, vigentes para la fecha del IUIT No. 112035, es decir, para el año 2021, que corresponde a **UN MILLON OCHOCIENTOS DIECISEIS MIL NOVECIENTOS NOVENTA PESOS ($1.816.990).**

TERCERO: SANCIONAR, de conformidad con la parte motiva de la presente resolución, al señor **RICARDO PEREZ BALLESTAS**, identificado con la cédula de ciudadanía número **1.007.740.042**, en su calidad de conductor, del vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor individual distrital de pasajeros de placas **UAP066;** con MULTA de un (1) salario mínimo legal mensual, que equivalen a 82.96 Unidades de Valor Básico – UVB, vigentes para la fecha del IUIT No. 112035, es decir, para el año 2021, que corresponde a **NOVECIENTOS OCHO MIL CUATROCIENTOS NOVENTA Y CINCO PESOS ($908.495).**

CUARTO: EXONERAR, al propietario del vehículo de placas **UAP066,** el señor(a) **LERCY MARIA IRIARTE MARIMON** identificado con cedula de ciudadanía **45.369.345,** de los **cargos formulados** mediante la Resolución No. 4484 del 22 de septiembre de 2021, de conformidad con lo dispuesto en la parte motiva del presente acto administrativo.

QUINTO: ORDENAR EL ARCHIVO de la investigación adelantada en contra del señor **LERCY MARIA IRIARTE MARIMON** identificado con cedula de ciudadanía **45.369.345** de acuerdo con lo señalado en el numeral **CUARTO** de la parte resolutiva de este acto administrativo.

SEXTO: NOTIFIQUESE el contenido de la presente resolución, al señor **RICARDO PEREZ BALLESTAS,** al señor **LERCY MARIA IRIARTE MARIMON** y a la **COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE TAXIS Y SIMILARES DE BOLIVAR LTDA - COOTRANSBOL,** de conformidad con lo previsto en la Ley 1437 de 2011.

SÉPTIMO: Contra la presente Resolución procede el Recurso de Reposición dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a su notificación, conforme al artículo 74 y siguientes de la Ley 1437 de 2011.

OCTAVO: En firme la presente Resolución en los términos del artículo 87 de la Ley 1437 de 2011, para su cumplimiento se procederá a su cobro por la vía coactiva.

Dada en Cartagena de Indias D.T. y C. el día

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

JOSÉ REIMUNDO RICAURTE GÓMEZ
DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE.

Proyectó: Loly Ozuna M. Asesora Externa – DATT

Reviso: Digna Vargas Arroyo – Profesional Universitario Código 219 Grado 33 – DATT.

RESOLUCIÓN No.

"POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA"

EL DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE CARTAGENA DE INDIAS

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; procede a proferir decisión dentro del proceso administrativo sancionatorio adelantado en contra de los investigados **LUIS FELIPE MUÑOZ OSORIO**, **JHON JADER MORENO VERA** y la empresa **COOTAXCONTUCAR**.

I. ANTECEDENTES.

1. Informe de infracción de transporte.

Mediante Informe Único de Infracciones de Transporte No. **B 13-001-113828 del 20 de septiembre de 2022**, el agente de tránsito y transporte, **LUIS ALBERTO ZAPATA RUA**, identificado con placa No. 287, adscrito al Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte de Cartagena-DATT, señaló que en el lugar "CENTRO HISTORICO- AVENIDA BLAS DE LEZO A LA ALTURA DE LA TORRE DEL RELOJ", el señor **LUIS FELIPE MUÑOZ OSORIO** identificado con cédula de ciudadanía número **1.151.449.239** en su calidad de conductor del vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor individual distrital de pasajeros de placas **TES178**, propiedad del señor **JHON JADER MORENO VERA** identificado con cedula de ciudadanía **1.143.380.502**, afiliado a la Empresa de Transporte **COOTAXCONTUCAR** identificada con el NIT. **806.005.321-6,** fue sorprendido prestando el servicio público de transporte **Sin portar la Tarjeta de Control.**

2. Resolución de apertura de investigación

Mediante **Resolución No. 2755 del 08 de mayo de 2023**, se resolvió dar apertura a la investigación sancionatoria en contra del señor **LUIS FELIPE MUÑOZ OSORIO** identificado con cédula de ciudadanía número **1.151.449.239**, en su calidad de conductor del vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor individual distrital de pasajeros de placas **TES178**; al señor **JHON JADER MORENO VERA** identificado con cedula de ciudadanía **1.143.380.502**, en su calidad de propietario del vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor individual distrital de pasajeros tipo taxi de placas **TES178**; así como también a la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor individual distrital de pasajeros **COOTAXCONTUCAR** identificada con el NIT. **806.005.321-6**, por prestar servicio público de transporte **Sin portar la Tarjeta de Control.**

3. Notificación de la Resolución de apertura de investigación a las partes

El proceso de notificación de la Resolución antes mencionada se surtió de la siguiente manera:

A) Que el día 12 de mayo de 2023, le fue notificado por medio de correo electrónico la Resolución N° 2755 del 08 de mayo de 2023 a la empresa de transporte **COOTAXCONTUCAR** (Fl. 6).

B) Que se notificó por publicación en página web al **LUIS FELIPE MUÑOZ OSORIO,** toda vez que revisada la información recolectada en el IUIT y base de datos con que cuenta la entidad, no se encontró dirección para enviar citación. (Fl. 16)

C) Que el día 27 de mayo de 2023, el señor **JHON JADER MORENO VERA,** se entiende notificado por conducta concluyente al allegar al expediente sus descargos. (Fl. 14)

4. Descargos de las investigadas.

a. COOTAXCONTUCAR.

Mediante memorial enviado a través de mensaje de datos, con fecha de recibido 26 de mayo de 2023, la empresa de transporte investigada presenta descargos, manifestando en resumen lo siguiente:

- Como primer señalamiento el representante legal de la empresa citó normas que regulan el Transporte en Colombia, esto es, la Ley 336 de 1996, el Decreto 1079 del 2015 y la Resolución 4247 del 2019, en el cual el ministerio de transporte adopto el formato para el informe único de infracciones al transporte.
- Manifiesta la empresa investigada que se exima su responsabilidad, toda vez que el "comparendo" base de apertura se encuentra "mal elaborado", ocasionando así un tipo penal en blanco o abierto y una falsa motivación en la misma.
- Además, indicó que los fundamentos de hecho y de derecho son contradictorios con relación a lo resuelto en la resolución de apertura, toda vez que es de su sentir que la misma se fundó en hechos inexistentes, por lo que el acto debe ser anulado por incurrir en falsa motivación.
- Por último, señala que la conducta descrita se encuentra en cabeza del propietario, no existiendo razones para iniciar una investigación en contra de la empresa, ya que no se encuentra comprobando que la misma hubiera permitido circular al vehículo sin la respectiva planilla de viaje ocasional, por lo que indica que la empresa investigada no tiene ninguna responsabilidad ya que tiene la imposibilidad de controlar la actividad diaria del vehículo, toda vez que la misma se encuentra a disposición exclusiva del propietario.

Dirección: Sede Manga, Cuarta Avenida Calle 29 No. 17 – 189
Dirección: Sede Espinal, Carrera 14 No. 31A – 15
E-mail: transportepublico@transitocartagena.gov.co
Cartagena de Indias - Colombia

b. JHON JADER MORENO VERA - Propietario

Mediante memorial radicado a través de correspondencia SIGOB, el propietario del vehículo presenta descargos, manifestando en resumen su pretensión de allanarse a los cargos formulados en su contra.

Cabe indicar que el señor **LUIS FELIPE MUÑOZ OSORIO** guardó silencio con respecto a los cargos formulados a través de la Resolución 2755 del 08 de mayo de 2023.

III. FUNDAMENTOS JURÍDICOS QUE SUSTENTAN LA DECISIÓN

1. Transporte Público.

El legislador dispuso en el artículo 5° de la Ley 336 de 1996 que 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.

A su vez, por actividad transportadora se entiende un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes basadas en los Reglamentos del Gobierno Nacional, como así lo dispuso el artículo 6° de la misma normatividad.

Del mismo modo, el artículo 9° del Estatuto General del Transporte expone que el servicio público de transporte 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.

Ahora, para los efectos de la normatividad que regula el sector transporte, se entiende por operador o empresa de transporte la persona natural o jurídica constituida como unidad de explotación económica permanente con los equipos, instalaciones y órganos de administración adecuados para efectuar el traslado de un lugar a otro de personas o cosas, o de unas y otras conjuntamente.

2. Autoridades de Transporte.

De conformidad con el Decreto 1079 de 2015, decreto único reglamentario del sector transporte, son autoridades de transporte los siguientes:

> "*Artículo 2.2.1.3.1.1. Autoridades de transporte. Son autoridades de transporte competentes las siguientes:*
> *(…)*
> ***En la Jurisdicción Distrital y Municipal: los Alcaldes Municipales y/o distritales o en los que estos deleguen tal atribución.*****"** (negrilla y subraya fuera de texto original)

3. Sujetos de Sanciones.

La Ley 105 de 1993, ley marco del sector transporte, señaló en su artículo 9°, que 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.

Además, el mismo cuerpo normativo indicó que 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."*

4. Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi.

Según lo dispuesto en el artículo 2.2.1.3.3 del Decreto 1079 de 2015 el transporte público terrestre automotor individual de pasajeros en el nivel básico, es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino.

De otro lado, el artículo 2.2.1.3.5.2 del Decreto 1079 de 2015 expone que el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, se presta de manera regular dentro de la jurisdicción de un distrito o municipio y en las áreas metropolitanas de conformidad con las normas que la regulan. Debiéndose entender por radio de acción distrital o municipal, aquel dentro de la jurisdicción de un distrito o municipio, conforme lo define el artículo 2.2.1.3.5.3 Decreto 1079 de 2015.

Dirección: Sede Manga, Cuarta Avenida Calle 29 No. 17 – 189
Dirección: Sede Espinal, Carrera 14 No. 31A – 15
E-mail: transportepublico@transitocartagena.gov.co
Cartagena de Indias - Colombia

Finalmente, el artículo 2.2.1.3.2.1. del Decreto 1079 de 2015, expone que las empresas legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros, deberán solicitar y obtener habilitación para operar en el nivel básico y/o de lujo. La habilitación lleva implícita la autorización para la prestación del servicio público de transporte en esta modalidad, en el o los niveles de servicio autorizados.

5. Control, Inspección y Vigilancia.

El artículo 2.2.1.3.1.2 del Decreto 1079 de 2015, señaló que la inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio estará a cargo de los alcaldes metropolitanos, distritales y/o municipales según el caso, o de las autoridades a las que se les haya encomendado la función.

Así mismo, en virtud de lo dispuesto en el Decreto 1284 de 2010, mediante el cual se adopta el Manual de Funciones de la Alcaldía Mayor de Cartagena, ajustado por el Decreto Distrital 1701 de 2015, corresponde al Director del Departamento de Tránsito y Transporte de Cartagena – DATT, "*Aplicar las infracciones que se ocasionen en relación con actividades de transporte y de establecer las sanciones de acuerdo con las normas vigentes.*"

6. Tipo en blanco

El literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, Estatuto General de Transporte, expone que en todos los casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte las multas oscilarán entre 1 y 2000 salarios mínimos mensuales vigentes, con base en la graduación que se señala en dicho artículo.

Al respecto, el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, Estatuto General de Transporte, señala lo siguiente:

> "***ARTÍCULO 26.*** ***Todo equipo destinado al transporte público deberá contar con los documentos exigidos por las disposiciones correspondientes para prestar el servicio de que se trate (…)"***

7. De la tarjeta de Control

7.1. Vigencia, contenido y requisitos para expedición.

El artículo 2.2.1.3.8.10 del Decreto 1079 de 2015, define la "Tarjeta de control" en los siguientes términos:

> "***Artículo 2.2.1.3.8.10. Tarjeta de control.*** ***La Tarjeta de Control es un documento individual e intransferible expedido por la empresa de transporte, que sustenta la operación del vehículo y que acredita al conductor como el autorizado para desarrollar esta actividad, bajo la responsabilidad de la empresa de transporte debidamente habilitada a la que se encuentra vinculado el equipo*****.***
>
> *Afiliado el conductor al Sistema de Seguridad Social y verificadas las cotizaciones a este, la empresa de Transporte expedirá la Tarjeta de Control.*
>
> ***La Tarjeta de Control tendrá una vigencia mensual.*** *Cuando se presente el cambio del conductor autorizado antes de la fecha de vencimiento del documento de transporte de que trata el presente artículo, la empresa expedirá una nueva Tarjeta de Control, una vez realice el reporte de la novedad y registre al nuevo conductor. En todo caso la empresa de transporte deberá reportar al Registro de Conductores las novedades respecto de los mismos, que impliquen modificación de la información contenida en la Tarjeta de Control (…)".*

Seguidamente, el artículo 2.2.1.3.8.11 del Decreto 1079 de 2015, indica cuales son los requisitos para la expedición de la Tarjeta de Control, y el artículo 2.2.1.3.8.12 ibidem consagra el contenido de la misma, señalando, entre otros, que deberá contener como mínimo fotografía reciente del conductor, numero de la tarjeta, nombre completo del conductor, grupo sanguíneo, nombre o razón social de la empresa, placa del vehículo, firma y sello de la empresa y por último el número interno del vehículo.

7.2. Obligación de Portar la Tarjeta de Control

Frente a la obligación de portarla el artículo 2.2.1.3.8.13. del mismo decreto, expresa:

> "***Artículo 2.2.1.3.8.13. Obligación de portar la Tarjeta de Control.*** ***Como documento de transporte que soporta la operación del vehículo y con el fin de proporcionar información a los usuarios del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor en Vehículos Taxi, los conductores portarán en la parte trasera de la silla del copiloto la Tarjeta de Control debidamente laminada.*** (Negrillas y subrayas fuera de texto original)

8. Procedimiento aplicable.

Para el caso en concreto existe una regulación especial sobre la materia, lo que desplaza la aplicación del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, por ende, este Despacho, adelanta el respectivo procedimiento según como lo establece el artículo 50 de la Ley 336 de 1996, que señala lo siguiente:

Dirección: Sede Manga, Cuarta Avenida Calle 29 No. 17 – 189
Dirección: Sede Espinal, Carrera 14 No. 31A – 15
E-mail: transportepublico@transitocartagena.gov.co
Cartagena de Indias - Colombia

RESOLUCIÓN No.

"POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA"

"***ARTÍCULO 50.*** *Sin perjuicio de lo dispuesto por normas especiales sobre la materia, cuando se tenga conocimiento de la comisión de una infracción a las normas de transporte, la autoridad competente abrirá investigación en forma inmediata mediante resolución motivada contra la cual no cabrá recurso alguno, la cual deberá contener:*

a) Relación de las pruebas aportadas o allegadas que demuestren la existencia de los hechos.
b) Los fundamentos jurídicos que sustenten la apertura y el desarrollo de la investigación.
c) Traslado por un término no inferior a diez (10) días ni superior a treinta (30) días, al presunto infractor para que por escrito responda a los cargos formulados y solicite las pruebas que considere pertinentes, las que se apreciarán de conformidad con las reglas de la sana crítica."

En cuanto a las sanciones y su procedimiento, en el artículo 44 de la Ley 336 de 1996, el legislador dispuso que de conformidad con lo establecido por el Artículo 9o. de la Ley 105 de 1993, y para efectos de determinar los sujetos y las sanciones a imponer, se tendrá en cuenta los criterios que se señalan en las normas siguientes.

En ese orden, el artículo 46 del mismo Estatuto, dispuso lo siguiente:

"***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:*
(…)
e) ***En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte.***" (negrilla y subraya fuera de texto original)

En ese sentido, en el evento de comprobarse la violación a la normatividad que rige el sector transporte, dará lugar a la imposición de la sanción señalada en el literal a) del parágrafo del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, que al tenor establece:

"***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;
(…)"

De lo anterior queda claro que el procedimiento aplicable al presente caso es el contemplado en la Ley 336 de 1996, el cual ha sido respetado por el DATT, teniendo en cuenta que las investigadas fueron debidamente notificadas.

9. Pruebas

a. Pruebas aportadas por la autoridad de transporte

Con la Resolución No. 2755 del 08 de mayo de 2023, se aportaron las siguientes pruebas documentales:

1. Informe Único de Infracción al Transporte B 13-001-113828 del 20 de septiembre de 2022 (Fl. 1).
2. Consulta de datos del vehículo
3. Aclaratorio de informe de fecha 15 de marzo de 2023

b. Pruebas solicitadas y/o aportadas por las investigadas

i. COOTAXCONTUCAR

La empresa investigada, en los descargos presentados ante la autoridad de transporte, solicita la incorporación de las siguientes pruebas:

Documentales:

1. **Certificado de Existencia y Representación Legal de la empresa de Transporte COOTAXCONTUCAR:** Teniendo en cuenta que dicho certificado permite al despacho identificar plenamente al representante legal de la empresa investigada, mismo que presenta los descargos dentro de la investigación que nos ocupa, es procedente incorporar dicha prueba al plenario.

2. **Informe de infracciones de transporte No. 113828:** sobre el particular, este despacho se abstiene de incorporar la misma al plenario, toda vez que, desde la apertura de investigación mediante la Resolución No. 2755 del 08 de mayo de 2023, fue tomada como prueba en la investigación, por ello, se hace innecesaria la incorporación del mismo documento.

Testimoniales:

1. Citación al señor **LUIS FELIPE MUÑOZ OSORIO**, en calidad de conductor del vehículo de placas **TES178.**

Dirección: Sede Manga, Cuarta Avenida Calle 29 No. 17 – 189
Dirección: Sede Espinal, Carrera 14 No. 31A – 15
E-mail: transportepublico@transitocartagena.gov.co
Cartagena de Indias - Colombia

RESOLUCIÓN No.

"POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA"

c. Admisibilidad de las pruebas para proferir decisión de fondo

Teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 51 del Estatuto Nacional del Transporte, se remite en materia probatoria al Código Contencioso Administrativo (Ley 1437 de 2011), sin embargo, allí no se observa regulación sobre aspectos relacionados con la valoración y admisibilidad probatoria, por lo que, se hace necesaria la aplicación del artículo 306 ibidem que señala expresamente los casos en los que aplica la remisión normativa, que no es más que, la aplicación de las normas del Código General del Proceso, siendo la situación de marras un ejemplo expreso de la necesidad de dicha remisión normativa.

Así las cosas, el mencionado Código, indica en el artículo 164 que "*toda decisión judicial debe fundarse en las pruebas regular y oportunamente allegadas al proceso* (…), igualmente indica en el artículo 168 *"(…) que se podrán rechazar las pruebas ilícitas, las notoriamente impertinentes, las inconducentes y las manifiestamente superfluas o inútiles (…)*".

Es decir, que las pruebas recaudadas en esta investigación deben ceñirse al asunto material del proceso, las cuales permitan arrojar a este investigador certeza sobre los hechos objeto de análisis. En ese orden, entre las condiciones para la admisibilidad de las pruebas se encuentran: (i) la pertinencia: en donde la prueba tiene por objeto un hecho que guarda relación directa con el asunto materia del proceso, es decir, que debe existir una relación de causalidad entre la prueba, el hecho y el asunto del proceso; (ii) la eficacia: en donde la prueba tiene que poder demostrar un hecho, es decir, cuando la ley exige un medio de prueba determinado para demostrar el evento invocado; (iii) la utilidad: en donde la prueba es obtenida conforme a la Constitución, respetando los derechos fundamentales.

Se trata entonces que, las pruebas obrantes en el presente expediente, es decir, i) informe Único de Infracción al Transporte **B 13-001-113828 del 20 de septiembre de 2022** (Fl. 1) es pertinente, eficaz y útil.

No obstante, considera la entidad, que es necesario referirse a la naturaleza del IUIT, como se pasa a indicar:

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 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[1], 244[2] y 257[3] del Código General del Proceso.

Aunado a lo anterior, no debe pasarse por alto que el artículo 50 de la Ley 336 de 1996 señala que "*cuando se tenga conocimiento de la comisión de una infracción a las normas de transporte, la autoridad competente abrirá investigación*".

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 tales como señala el IUIT, como la falta cometida, el conductor y la empresa transportadora, los cuales, supuestamente prestaron un servicio público de transporte con el vehículo de placas **TES178** sin portar con la tarjeta de control.

Teniendo en cuenta lo anterior, tanto el IUIT como los demás documentales señaladas en la Resolución No. 2755 del 08 de mayo de 2023, son idóneas y conducentes para aperturar una investigación administrativa en contra de los sujetos de sanción por las conductas descritas en dicho informe, que se fundamente en una norma de transporte. Así, al señalarse como responsables al conductor del rodante, a la empresa investigada, y al propietario, estos deberán demostrar la no realización de los supuestos de hecho exigidos por la norma para que se dé como cometida la infracción.

Ello naturalmente exige que para un ejercicio adecuado de su defensa anexe las pruebas que considere pertinentes, y que, en el presente caso, aluden a una situación que ella presuntamente conoce y respecto de la cual está en posición de aportar los medios probatorios idóneos para desvirtuar los hechos materia de controversia, en virtud del vínculo que tiene la empresa transportadora, por el hecho de

---

[1] "***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."

[2] "***ARTÍCULO 244. DOCUMENTO AUTÉNTICO.*** *Es auténtico un documento cuando existe certeza sobre la persona que lo ha elaborado, manuscrito, firmado, o cuando exista certeza respecto de la persona a quien se atribuya el documento (…)*
Lo dispuesto en este artículo se aplica en todos los procesos y en todas las jurisdicciones."

[3] "***ARTÍCULO 257. ALCANCE PROBATORIO***. *Los documentos públicos hacen fe de su otorgamiento, de su fecha y de las declaraciones que en ellos haga el funcionario que los autoriza."*

Dirección: Sede Manga, Cuarta Avenida Calle 29 No. 17 – 189
Dirección: Sede Espinal, Carrera 14 No. 31A – 15
E-mail: transportepublico@transitocartagena.gov.co
Cartagena de Indias - Colombia

ser el sujeto activo calificado de la conducta, es decir, la persona jurídica habilitada por el estado para la prestación de un servicio público de transporte acorde a la normatividad vigente, dentro de los estándares de calidad y legalidad que demostró al momento de solicitar y adquirir la habilitación o permiso para operar.

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[4] 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 deshonrar 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).*

En cuanto a la práctica de la prueba testimonial solicitada por la empresa investigada, es de advertir que las pruebas que se decreten dentro de una investigación administrativa sancionatoria, deben ser conducentes y pertinentes con el objeto de la investigación. Sobre el particular expresó el Consejo de Estado, mediante auto de fecha 19 de mayo de 2011, Exp. No. 11001032500020090012400, C.P. Dra. BERTHA LUCÍA RAMÍREZ DE PÁEZ, "*La conducencia es la aptitud legal del medio probatorio para probar el hecho que se investiga, y que requiere de dos requisitos esenciales, que son: que el medio probatorio respectivo este autorizado y no prohibido expresa o tácitamente por la ley; y que ese medio probatorio solicitado no esté prohibido en particular para el hecho que con él se pretende probar. En tanto que la pertinencia se refiera a que el medio probatorio guarde relación con los hechos que se pretenden demostrar."*

Teniendo en cuenta lo anterior, y analizando el objeto de la presente investigación, este Departamento Administrativo observa que, la empresa transportadora investigada no señala cual es la finalidad de la declaración, así como también, pasa por alto que el señor **LUIS FELIPE MUÑOZ OSORIO** en su calidad de conductor del vehículo de placas **TES178,** se encuentra vinculado a la presente investigación administrativa, y que es libre de ejercer su derecho a la defensa y contradicción.

Respecto a la pertinencia de la prueba, es de mucha importancia la definición de su objeto al momento de su solicitud, ya que, este requisito constituye el único juicio válido para que el operador jurídico considere la procedencia o no del medio probatorio, de conformidad con el artículo 168 del CGP, el cual indica que las pruebas deben ceñirse al asunto materia del proceso, y el operador jurídico rechazará *in limine* las legalmente prohibidas o ineficaces, las notoriamente impertinentes y las manifiestamente superfluas.

Así mismo, la utilidad de la prueba se manifiesta en el servicio que presta esta para la convicción de un hecho que aún no se encuentra demostrado con otro medio probatorio.

Por lo anterior, este Despacho considera que la prueba solicitada por la empresa transportadora es notoriamente impertinente, innecesaria, y manifiestamente inútil, toda vez que, la prueba testimonial no es la idónea para demostrar que un vehículo cuenta o no con el documento requerido.

d. Apreciación de las pruebas para proferir decisión de fondo

De acuerdo con la doctrina jurídica procesal, en materia de apreciación de las pruebas, es decir, de la actividad intelectual del juzgador para determinar su valor de convicción sobre la certeza, o ausencia de ésta, de las afirmaciones de las partes en el proceso, el sistema de la sana critica o persuasión racional, en el cual el juzgador debe establecer por sí mismo el valor de las pruebas con base en las reglas de la lógica, la ciencia y la experiencia, consagrado en el Código General del Proceso, que en su artículo 176 determina lo siguiente:

> *"**ARTÍCULO 176. APRECIACIÓN DE LAS PRUEBAS**. Las pruebas deberán ser apreciadas en conjunto, de acuerdo con las reglas de la sana crítica, sin perjuicio de las solemnidades prescritas en la ley sustancial para la existencia o validez de ciertos actos.*
>
> *El juez expondrá siempre razonadamente el mérito que le asigne a cada prueba."*

Este sistema requiere igualmente una motivación, consistente en la expresión de las razones que el juzgador ha tenido para determinar el valor de las pruebas, con fundamento en las citadas reglas.

En ese orden de ideas, este Departamento Administrativo apreciará las pruebas en conjunto, de acuerdo a las reglas de la sana crítica, les dará el valor probatorio correspondiente de acuerdo al hecho o momento que se pretenda demostrar y de esta manera poder determinar con certeza la materialidad del hecho o infracción a las normas de transporte basadas en los lineamientos establecidos por la Constitución Política en sus artículos 333 y 334, la Ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996 y el Decreto 1079 de 2015.

Así mismo, se estudiará, valorará y determinará cual, de las pruebas obrantes en el expediente, ya sean las que sirvieron como base para el inicio de esta investigación o las aportadas y/o solicitadas por el investigado sirven como fundamento fáctico y jurídico para desvirtuar o confirmar los cargos formulados mediante la **Resolución No. 2755 del 08 de mayo de 2023.**

[4] *Sentencia C-782/05*

Dirección: Sede Manga, Cuarta Avenida Calle 29 No. 17 – 189
Dirección: Sede Espinal, Carrera 14 No. 31A – 15
E-mail: transportepublico@transitocartagena.gov.co
Cartagena de Indias - Colombia

RESOLUCIÓN No.

"POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA"

V. CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

1. SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LAS INVESTIGADAS:

Abordando el caso en concreto, el agente de tránsito y transporte, **LUIS ALBERTO ZAPATA RUA**, en el IUIT **B 13-001-113828 del 20 de septiembre de 2022**, señaló que en el lugar "CENTRO HISTORICO - AVENIDA BLAS DE LEZO A LA ALTURA DE LA TORRE DEL RELOJ" el vehículo de placas **TES178**, que era conducido por el señor **LUIS FELIPE MUÑOZ OSORIO**, propiedad del señor **JHON JADER MORENO VERA** y afiliado a la empresa de transporte **COOTAXCONTUCAR** se encontraba prestando el servicio público de transporte Sin portar la Tarjeta de Control.

Entre otras particularidades, se observa en el IUIT citado, el cual obra en el expediente, que el agente de tránsito y transporte, en la casilla de "Observaciones" consignó y especificó la conducta presuntamente transgresora de las normas del transporte, y en ningún lugar indicó "código de infracción" alguno.

Lo anterior respetando lo que para el efecto dispuso el parágrafo transitorio, que se encontraba vigente para la fecha de los hechos, del artículo 6 de la Resolución 20203040003785 del 26 de mayo de 2020 del Ministerio de Transporte. Frente a la cual vale advertir que, derogó la Resolución 0004247 del 12 de septiembre de 2019 y en su defecto, adoptó un nuevo formato de Informe Único de Infracciones al Transporte anexo a la misma, y se señaló que para su implementación debía hacerse dentro de los seis (06) meses siguientes a la entrada en vigencia de dicho acto administrativo.

Adicionalmente, esta resolución indicó que, las autoridades de control podrán continuar usando los formatos existentes adoptados mediante las resoluciones 10800 del 12 de diciembre de 2003 y 0004247 del 12 de septiembre de 2019, hasta agotar su inventario o hasta que finalice el plazo de implementación, lo que ocurriera primero.

Aunado a lo anterior, el Ministerio de Transporte, mediante la Resolución 20203040024865 del 27 de noviembre de 2020 prorrogó el plazo establecido en el artículo 6 de la Resolución 20203040003785 del 26 de mayo de 2020, por seis (06) meses más, es decir, que el límite temporal para el uso de los formatos únicos de infracciones al transporte que se habían adoptado mediante la resolución 10800 de 2003 y 0004247 de 2019 e inicio de la implementación del nuevo formato adoptado en la Resolución 20203040003785 del 26 de mayo de 2020, era el 27 de mayo de 2021.

Por lo anterior, esta Dirección consideró que existían méritos suficientes para aperturar investigación administrativa, toda vez que el IUIT fue correctamente diligenciado por parte del agente de tránsito y transporte.

En el acto administrativo de apertura, este Despacho expuso que la conducta transgredida se encontraba tipificada en el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con el artículo 2.2.1.3.8.13 del Decreto 1079 de 2015 y conforme lo previsto en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

Ante esta situación, la empresa investigada expone 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"*[5]

Frente al *sub judice*, puede verse la norma en blanco consagrada en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, al momento de aperturar la investigación administrativa, se efectuó una remisión al artículo 26 del mismo cuerpo normativo, es decir, de la Ley 336 de 1996, el cual señala concretamente la conducta transgredida por parte de los investigados, siendo una actuación constitucionalmente valida.

Así mismo, la empresa investigada en su escrito nos indica que existe una falsa motivación por parte de esta entidad al momento de aperturar la investigación, toda vez que no existe una relación entre los hechos y los fundamentos de derechos que se mencionan en la misma; ante este argumento es importante señalar que en la resolución de apertura N° 2755 del 08 de mayo de 2023 se manifestó lo siguiente: *" Abrir investigación administrativa y formular cargos contra* ***(...) por presuntamente transgredir lo dispuesto en el en el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con el artículo 2.2.1.3.8.10. y 2.2.1.3.8.13 del Decreto 1079 de 2015 y conforme lo previsto en el artículo 9 de la Ley 105 de 1992 y el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996****",* es decir que los hechos que le dieron origen al informe único de infracción al transporte, esto es, que el vehículo no portaba la tarjeta de control guarda relación con la normatividad establecida en la respectiva resolución. Lo que sí se puede observar en los descargos presentados por parte de la empresa de transporte **COOTAXCONTUCAR** es que existe una errónea confusión por parte de esta, puesto que señalan fundamentos jurídicos

[5] H. Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-713/12. MP. Mauricio González Cuervo

Dirección: Sede Manga, Cuarta Avenida Calle 29 No. 17 – 189
Dirección: Sede Espinal, Carrera 14 No. 31A – 15
E-mail: transportepublico@transitocartagena.gov.co
Cartagena de Indias - Colombia

totalmente diferentes a los establecidos en dicha Resolución; además de eso, se le aclara que estamos en presencia de una infracción realizada a las normas de transportes por **No portar la tarjeta de control** mas no por no tener planilla de viaje ocasional, como lo señala en sus descargos.

Una vez decantadas las normas citadas en el acápite de "Fundamentos jurídicos que sustentan la decisión", y de conformidad con las pruebas anexas al plenario, resulta acreditado dentro del proceso lo siguiente:

1. El día 20 de febrero de 2021, el vehículo de placas **TES178,** se encontraba prestando servicio público de transporte individual de pasajeros en "CENTRO HISTORICO - AVENIDA BLAS DE LEZO A LA ALTURA DE LA TORRE DEL RELOJ", de conformidad con la información consignada en las casillas No. 1, 2, 3, 4 y 5 del Informe Único de Infracción al Transporte No. B 13-001-**113828**, suscrito por el agente de tránsito y transporte y visible a folio 1 del expediente.
2. Que el propietario del vehículo es el señor **JHON JADER MORENO VERA**, de conformidad con la información consignada en la casilla No. 12 del IUIT y la consulta interna de datos del vehículo de placas **TES178**.
3. El vehículo de placas **TES178,** era conducido por el señor **LUIS FELIPE MUÑOZ OSORIO**, de conformidad con la información consignada en la casilla No. 9 del Informe Único de Infracción al Transporte, suscrito por el agente de tránsito y transporte, visible a folio 1 del expediente
4. El vehículo de placas **TES178,** no contaba con la Tarjeta de control, para prestar el servicio de transporte público, conforme lo determina el agente de tránsito y transporte en la casilla No. 17 "Observaciones" del IUIT No. B 13-001-**113828**. Situación que no fue objetada por las partes.

Al respecto, el Decreto 1079 de 2015 ha señalado que, como documento de transporte que soporta la operación del vehículo y con el fin de proporcionar información a los usuarios del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor en Vehículos Taxi, ***los conductores portarán en la parte trasera de la silla del copiloto la Tarjeta de Control*** debidamente laminada. Así mismo, indicó que dicho documento es ***responsabilidad de la empresa de transporte debidamente habilitada*** y el cual es obligatorio contar con dicho documento para la prestación del servicio de transporte público individual de pasajeros en vehículos taxi.

Es decir, que el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, en cuanto a la Tarjeta de control para la prestación del servicio de transporte público individual de pasajeros en vehículos taxi, estructuró un procedimiento, y distribuyó la responsabilidad de expedir y portar la misma en las empresas transportadoras debidamente habilitadas y los conductores respectivamente.

Continuando con el estudio del caso que nos avoca, y con el propósito de establecer la existencia o no de responsabilidad por parte de algunos de los sujetos investigados, es procedente manifestar que contrariar lo consagrado por el artículo 2.2.1.3.8.13 del Decreto 1079 del 2015, vulnera la prestación del servicio público de transporte en la modalidad terrestre automotor individual en vehículo taxi, y de esta manera configura la infracción de transporte.

Sin perjuicio de lo anterior, para determinar la vinculación del vehículo sobre el cual se impuso el informe de infracción, a folio 1 de la plenaria obra como prueba el informe al transporte, se observó en el numeral 11, que la empresa a la cual se encontraba vinculada el vehículo de placa TES178, es la empresa de transporte **COOTAXCONTUCAR.**

En ese orden de ideas, este despacho establece que la empresa de transporte **COOTAXCONTUCAR,** se constituye como sujeto activo de la conducta que aquí nos ocupa, sin que ello obedezca a un criterio caprichoso, ya que debe tenerse en cuenta que la operación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros, por mandato legal ***es delegada a las empresas como entes organizados y debidamente habilitados***. Es claro, que la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros se lleva a cabo bajo la habilitación otorgada por el respectivo organismo de tránsito, para que sea una empresa la que despliegue tal operación, actividad que si bien se materializa a través de la utilización de vehículos que en ocasiones no son de su propiedad y son operados por los conductores legalmente contratados, no puede desconocerse que se trata de una labor que se encuentra bajo su control.

Por consiguiente, la norma es clara al destacar, como condición impuesta a las empresas habilitadas para la prestación del transporte público individual en vehículos taxi, el que éste debe ser prestado ***bajo su responsabilidad***, en razón a que quienes operan los equipos mediante los cuales se prestan el servicio, trátese de conductores o de propietarios de tales equipos, lo hacen y actúan en nombre y representación de las empresas, en consecuencia, sobre ellas recae la responsabilidad y vigilancia respecto del comportamiento de estas personas en desarrollo de la actividad.

De igual manera, para este Despacho no resulta procedente, lo alegado por la empresa transportadora, excusarse del deber que le asiste de cumplir con las obligaciones que le son propias con el supuesto de que dicha responsabilidad es exclusiva de los propietarios de los vehículos afiliados, por cuanto la empresa **COOTAXCONTUCAR** se encontraba facultada y era competente para ejercer las funciones de control y vigilancia sobre el parque automotor afiliado e, igualmente, para adoptar los mecanismos que el propio contrato de vinculación, suscrito con el referido propietario, consagra.

Es por ello que, teniendo en cuenta la posición y responsabilidad que ostenta la empresa de transporte dentro de la prestación del servicio público, esta debe adoptar las medidas necesarias para evitar que los vehículos vinculados a ella presten el servicio sin el lleno de los requisitos, permitir la circulación de los vehículos taxis sin la tarjeta de control no solo quebranta el orden jurídico sino también pone en riesgo la seguridad de los pasajeros.

Dirección: Sede Manga, Cuarta Avenida Calle 29 No. 17 – 189
Dirección: Sede Espinal, Carrera 14 No. 31A – 15
E-mail: transportepublico@transitocartagena.gov.co
Cartagena de Indias - Colombia

En consecuencia, se puede concluir que la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros debe ser ejercido bajo la responsabilidad de la empresa a la cual está vinculado el vehículo automotor, lo que implica que la empresa es sujeto activo directo de la conducta y por ende sujeto de sanción al comprobarse la transgresión, dado que es quien tiene la obligación de expedir el documento exigido, tal como lo prevé el artículo 2.2.1.3.8.10 del 1079 de 2015 en el indica en su inciso primero y tercero:

> *"La Tarjeta de Control es un documento individual e intransferible expedido por la empresa de transporte, que sustenta la operación del vehículo y que acredita al conductor como el autorizado para desarrollar esta actividad, bajo la responsabilidad de la empresa de transporte debidamente habilitada a la que se encuentra vinculado el equipo.*
>
> *(…) La Tarjeta de Control tendrá una vigencia mensual. Cuando se presente el cambio del conductor autorizado antes de la fecha de vencimiento del documento de transporte de que trata el presente artículo, la empresa expedirá una nueva Tarjeta de Control, una vez realice el reporte de la novedad y registre al nuevo conductor. En todo caso la empresa de transporte deberá reportar al Registro de Conductores las novedades respecto de los mismos, que impliquen modificación de la información contenida en la Tarjeta de Control".*

Ahora bien, se tiene que la conducta descrita en el artículo 2.2.1.3.8.13 del Decreto 1079 del 2015, contiene expresamente la obligación para el conductor, de portar la tarjeta de control como documento que soporta la operación del vehículo, y su inobservancia configura violación a la normatividad de transporte.

Visto lo anterior, y evidenciado que el señor **LUIS FELIPE MUÑOZ OSORIO**, en su calidad de conductor del vehículo de placas TES178, para la fecha de imposición del informe único de infracción al transporte N° 113828 del 20 de febrero del 2021, no portaba la tarjeta de control, observándose así un claro incumplimiento a la obligación establecida en las normas de transporte, esto es, la obligación que tiene el conductor del vehículo de portar la tarjeta de control, siendo este un documento que soporta la operación del mismo. Por lo tanto, se concluye así, que el conductor incumplió las normas de transporte público de conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.1.3.8.13 del Decreto 1079 del 2015.

De conformidad con lo precedente, de un estudio de las documentales obrantes en el plenario, esta entidad no observa prueba siquiera sumaria, que permita acreditar que la empresa de transporte y el conductor del vehículo de placas TES178, cumplieron con la carga legal impuesta por el artículo 2.2.1.3.8.10 y 2.2.1.3.8.13, del Decreto 1079 de 2015; razón por la cual deberán ser sancionados.

Así las cosas, frente al propietario del vehículo de placa TES178, el señor JHON JADER MORENO VERA, no se acreditó en el plenario la existencia de responsabilidad en la comisión de la infracción denominada "obligación de portar la tarjeta de control", toda vez que, de conformidad con el marco normativo, se ha decantado que es sobre el conductor y la empresa transportadora en quienes recae la obligación de verificar y supervisar que el vehículo al momento de prestar el servicio público de transporte circule con la documentación vigente y pertinente. Por lo anteriormente expuesto, el señor JHON JADER MORENO VERA en su calidad de propietario deberá ser eximido de responsabilidad dentro del asunto, y en consecuencia deberá ser archivada la investigación frente a dicho sujeto.

Por lo tanto, como quiera que no existen pruebas adicionales que decretar o practicar que permitan desvirtuar los señalamientos expuestos en el acto administrativo de apertura de la investigación que nos ocupa, este Departamento Administrativo no cuenta con otro camino distinto a adoptar motivadamente una decisión de fondo.

2. CONCLUSIONES

Por lo anteriormente expuesto, bajo las circunstancias indicadas en precedencia, se encuentra probada la violación a las normas que rigen el transporte público, en consideración de los argumentos fácticos y jurídicos descritos en la presente decisión, se desprende una conclusión ineludible, a la luz de las reglas de la sana crítica y la lógica, que va más allá de toda duda razonable, y es que el señor **LUIS FELIPE MUÑOZ OSORIO**, identificado con la cédula de ciudadanía número **1.151.449.239** y la **COOPERATIVA DE TAXISTAS Y CONDUCTORES TURÍSTICOS DE CARTAGENA-COOTAXCONTUCAR** identificada con **NIT. 806.005.321-6,** son responsables por trasgredir el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con los artículos 2.2.1.3.8.10 y 2.2.1.3.8.13 del Decreto 1079 de 2015 y conforme 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.

Finalmente, se exonerará de responsabilidad dentro del asunto, y en consecuencia se archivará la investigación frente al propietario del vehículo de placa TES178, el señor JHON JADER MORENO VERA, al no haberse acreditado dentro del plenario su responsabilidad en la comisión de la infracción.

3. TASACIÓN DE LA MULTA

Ahora bien, acreditada la existencia de una infracción al régimen del transporte por parte de las investigadas, y al evidenciarse la ausencia de argumentos y pruebas para desvirtuar los cargos formulados, procede este Departamento Administrativo a reiterar el régimen sancionatorio descrito en la Ley 336 de 1996:

> "***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:*
> *(…)*
> *e)* ***En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte.***

Dirección: Sede Manga, Cuarta Avenida Calle 29 No. 17 – 189
Dirección: Sede Espinal, Carrera 14 No. 31A – 15
E-mail: transportepublico@transitocartagena.gov.co
Cartagena de Indias - Colombia

***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**;*
(…)" (negrilla y subraya fuera de texto original)

Así las cosas, al analizar las normas que regulan el sector transporte en Colombia, encontramos que el transporte público es un servicio esencial y por tanto goza de especial protección. En ese orden de ideas, los intereses que se persiguen son: en primer lugar, la seguridad consagrada en los artículos 2 y 3 de las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 y, en segundo término, la salvaguarda de derechos tan trascendentes como la misma vida de las personas usuarias de él y que a menudo se pone en inminente peligro o resulta definitivamente afectados los seres humanos.

Con este criterio la labor del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte de Cartagena de Indias de dar cumplimiento a las normas que regulan el sector, está orientada hacia el respeto de los principios constitucionales, que en el desarrollo de su función sancionatoria se concretan en la medida en que provee de mecanismos que den garantía de protección a los principios de proporcionalidad y razonabilidad que el ordenamiento le exige, propiciando que en el ejercicio de las funciones se concreten los fines perseguidos por el sistema.

Bajo estas circunstancias, las normas establecidas por el órgano legislativo no resultan desproporcionadas, si se tiene en cuenta la clase de bienes jurídicos de rango constitucional y fundamental que en realidad se ampara y que van desde la seguridad de las personas usuarias de la red vial nacional, hasta la misma vida de estas, y de todos los habitantes del territorio nacional, el cual debe conllevar una mayor intensidad, cuando se trata de la prestación de un servicio público de transporte.

De otro lado, catalogar el transporte como un servicio público deviene de la facultad del legislador, investido de las expresas atribuciones constitucionales para expedir leyes de intervención económica (artículo 334 Constitución Política), y regir la prestación de los servicios públicos (artículos 150.21 y 23), por ello, dado su carácter imprescindible y su relación con el interés público y los derechos fundamentales, pueden ser prestados por el Estado directamente o indirectamente por los particulares o comunidades organizadas, conservando el papel de garante de su prestación eficiente, empleando las competencias constitucional de regulación, control y vigilancia sobre el mismo.

Ahora, en lo que respecta de la graduación de las sanciones, el artículo 50 de la Ley 1437 de 2011, señaló que, 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: (i) daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelados; (ii) beneficio económico obtenido por el infractor para sí o a favor de un tercero; (iii) reincidencia en la comisión de la infracción; (iv) resistencia, negativa u obstrucción a la acción investigadora o de supervisión; (v) utilización de medios fraudulentos o utilización de persona interpuesta para ocultar la infracción u ocultar sus efectos; (vi) grado de prudencia y diligencia con que se hayan atendido los deberes o se hayan aplicado las normas legales pertinentes; (vii) renuencia o desacato en el cumplimiento de las órdenes impartidas por la autoridad competente y (viii) reconocimiento o aceptación expresa de la infracción antes del decreto de pruebas.

Para el caso bajo estudio, se tendrá en consideración el daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelados, el grado de prudencia y diligencia con que se hayan atendido los deberes o se hayan aplicado las normas legales pertinentes y el reconocimiento o aceptación expresa de la infracción antes del decreto de pruebas.

En este sentido la Corte Constitucional señala sobre el principio de proporcionalidad, lo siguiente:

> *"En cuanto al principio de proporcionalidad en materia sancionatoria administrativa, éste exige que tanto la falta descrita como la sanción correspondiente a la misma resulten adecuadas a los fines de la norma, los cuales como ya se expresó están constituidos por: (i) el cumplimiento de los deberes del cargo y (ii) el aseguramiento de los fines del Estado y de los principios de la función pública como la igualdad, la moralidad, la eficacia, la economía, la celeridad, la imparcialidad y la publicidad:*
>
> *"Por lo anterior, la imposición de una sanción proporcional a los hechos que la motivaron y se concluye que el derecho disciplinario, como modalidad del derecho administrativo sancionador, pretende regular la actuación de los servidores públicos con miras a asegurar los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad que rigen la función pública, y que, para tal cometido, describe mediante ley una serie de conductas que estima contrarias a ese cometido, sancionándolas proporcionalmente a la afectación de tales intereses que ellas producen"*[6]

Así mismo, respecto del principio de razonabilidad mediante Sentencia C-490[7] también señaló:

> *"El primer grupo de límites a esa potestad sancionatoria se encuentra en los principios de razonabilidad y proporcionalidad. Con base en estos requisitos, la sanción disciplinaria debe responder al juicio de desvalor por conductas que impiden el cumplimiento de fines estatales constitucionalmente relevantes. Esto lleva a que la conducta sancionada tenga la posibilidad material de afectar tales finalidades, esto es, que conlleve un grado verificable de lesividad. En ese sentido, la jurisprudencia insiste, para el caso particular del derecho disciplinario, especie del derecho sancionador, que el presupuesto de la falta es la afectación de un deber funcional. En términos de la Corte, "…la potestad legislativa en la configuración de los regímenes disciplinarios está limitada por el fin que persigue el ejercicio de la potestad disciplinaria, consistente en asegurar el cumplimiento de la función pública por parte de los servidores públicos y los particulares que cumplen funciones públicas, dentro de*

[6] H. Corte Constitucional Sentencia C-721 de 2015, M.P. Jorge Ignacio Pretelt Chaljub.
[7] Magistrado Ponente: Luis Ernesto Vargas Silva.

Dirección: Sede Manga, Cuarta Avenida Calle 29 No. 17 – 189
Dirección: Sede Espinal, Carrera 14 No. 31A – 15
E-mail: transportepublico@transitocartagena.gov.co
Cartagena de Indias - Colombia

los principios a que se refiere el artículo 209 de la Constitución. Luego los regímenes disciplinarios no pueden erigir cualquier conducta en falta disciplinaria; su ámbito está exclusivamente delimitado a aquellas conductas con potencialidad de afectación de la función pública".

"De otro lado, los mismos principios implican que la sanción impuesta sea proporcional, lo que obliga a que exista una relación directamente proporcional entre el grado de afectación a la función estatal, la entidad del bien jurídico vulnerado y la sanción impuesta".

De conformidad con las anteriores disposiciones, atendiendo las condiciones de la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en el Distrito de Cartagena de Indias, catalogado este de carácter esencial, el grado de prudencia y diligencia con que se hayan atendido los deberes o se hayan aplicado las normas legales pertinentes, teniendo en cuenta el incumplimiento al deber de contar con los documentos exigidos para soportar la operación del equipo, en especial la tarjeta de control; se vulneraria la normatividad de transporte, toda vez, que es precisamente esta tarjeta, el mecanismo a través del cual se le permite al usuario conocer no solo las tarifas del servicio prestado, sino además, y aún más importante, le otorga de manera clara la identidad del individuo que lo está transportando, el vehículo en el que se está movilizando y la empresa a la cual este se encuentre afiliado, hechos que redundan directamente en la seguridad de las personas, es por ello, que, este Despacho tasa la multa a imponer, dadas las circunstancia propias del caso, en la suma equivalente a tres (3) salarios mínimos legales mensuales vigentes al momento de ocurrencia de los hechos , dado que no existen causales de atenuación o agravación de la conducta.

En ese orden, este Despacho sostiene que, en observancia de los cargos formulados, la norma transgredida y la sanción prevista a la misma, con la imposición de la multa económica se cumplen los principios de legalidad, tipicidad y proporcionalidad.

De igual forma, se pone de presente que bajo el amparo del principio de tipicidad que se observa en los procedimientos administrativos de naturaleza sancionatoria, el cual ha sido definido y reiterado entre otras providencias en la Sentencia T-713 de 2012, proferida por la Corte Constitucional, conforme a la cual *"no se reclama con el mismo grado de rigor que se demanda en materia penal, en virtud de la divergencia en la naturaleza de las normas, el tipo de conductas reprochables, los bienes objeto de protección y la finalidad de la sanción. Sin embargo, ello no obsta para exigir la tipicidad de las conductas reprochables, la predeterminación de la sanción y la existencia de un procedimiento que asegure el derecho a la defensa".*

Principio que es garantizado, y por demás, concreta su cumplimiento al satisfacer los elementos que lo integran, a saber:

"*(i) que la conducta sancionable esté descrita de manera específica y precisa, bien porque la misma esté determinada en el mismo cuerpo normativo o sea determinable a partir de la aplicación de otras normas jurídicas;*
(ii) que exista una sanción cuyo contenido material esté definido en la ley;
(iii)que exista correlación entre la conducta y la sanción."[8]

Del cumplimiento de dichos elementos, se fundamenta la imposición de la multa a las vigiladas determinadas previamente por transgredir el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con los artículos 2.2.1.3.8.10 y 2.2.1.3.8.13 del Decreto 1079 de 2015 y conforme 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.

Preceptos normativos en virtud de los cuales, ante su infracción prevén para el modo de transporte terrestre multas de uno (1) a setecientos (700) salarios mínimos mensuales vigentes conforme al literal a) del parágrafo del artículo 46 de la Ley 336 de 1996. Así las cosas, este Departamento Administrativo, en cumplimiento de las garantías constitucional y procesales atendió a los parámetros de graduación de la sanción, en particular el *daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelado*, *el grado de prudencia y diligencia con que se atendieron los deberes o se hayan aplicado las normas legales pertinentes*, *y el reconocimiento o aceptación expresa de la infracción antes del decreto de pruebas*; criterios que para el fallador responde al principio de proporcionalidad de la infracción cometida, determinación que no violenta los topes dispuestos en salarios mínimos mensuales para el modo de transporte terrestre, que para el particular corresponde al año **2021**.

En atención a lo señalado, considera este Despacho que la multa impuesta a los vigilados no desborda los parámetros previstos por el legislador ni es subjetiva, razón demás que fundamenta el cumplimiento por parte de esta autoridad de los principios orientadores de las actuaciones administrativas, así como a la aplicación de los principios establecidos en el artículo 3° de la Ley 1437 de 2011.

4. CONVERSIÓN DE LA SANCIÓN EN UNIDADES DE VALOR TRIBUTARIO (UVT)

Acorde con lo previsto en el artículo 313 de la Ley 2294 de 2023, a partir del 1° de enero de 2024, 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 Básico (UVB).

De conformidad con la definición del número de decimales y las reglas de conversión que deben ser utilizadas para expresar los valores de UVB, el Parágrafo 1. de la norma en comento estableció lo siguiente:

"Si como consecuencia de la aplicación de lo dispuesto en el presente artículo el valor de los conceptos objeto de indexación no es un número entero, se deberá aproximar dicho valor a la cifra con dos (2) decimales más cercana; y si es inferior a una (1) Unidad de Valor Básico (UVB), se deberá aproximar a la cifra con tres (3) decimales más cercana."

[8] H. Corte Constitucional Sentencia C-343 de 2006.

Dirección: Sede Manga, Cuarta Avenida Calle 29 No. 17 – 189
Dirección: Sede Espinal, Carrera 14 No. 31A – 15
E-mail: transportepublico@transitocartagena.gov.co
Cartagena de Indias - Colombia

RESOLUCIÓN No.

"POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA"

Así las cosas, como se indicó en precedencia, este Despacho tasa la multa a imponer en la suma equivalente a tres (3) salarios mínimos legales mensuales vigentes para el año **2021,** por ser el año del Informe Único de Infracción al Transporte **113828**, y para cada uno de los sancionados respectivamente, por lo que se procederá a realizar la conversión a Unidades de Valor Tributario.

Para el efecto, la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN, mediante la Resolución número 111 del 11 de diciembre de 2020, fijó en **TREINTA Y SEIS MIL TRESCIENTOS OCHO ($36.308),** la Unidad de Valor Tributario (UVT) para la anualidad **2021**.

A su vez, de acuerdo con el Decreto 1785 del 29 de diciembre de 2020, el Gobierno Nacional, fijó el salario mínimo legal mensual vigente para el año **2021** la suma de **NOVECIENTOS OCHO MIL QUINIENTOS VEINTE Y SEIS PESOS ($908.526).**

Por lo tanto, al preverse en el artículo 46 de la Ley 336 de 1996 sanciones entre uno (1) y setecientos (700) salarios mínimos legales mensuales vigentes para el modo de transporte terrestre, y en aplicación del artículo 49 de la Ley 1955 de 2019, reglamentado por la adición del Título 14, parte 2, libro 2, del Decreto 1082 de 2015, su equivalencia en UVT sería la siguiente:

UVB 2024	VALOR EN PESOS
1	$10.951

SMLMV 2021	VALOR EN PESOS	VALOR EN UVB
1	$908.526	82.96
1	$908.495	82.96

Por consiguiente, para el cargo, la multa a imponer es de un (1) SMLMV el equivalente a 82.96 Unidades de Valor Básico, que equivalen a **NOVECIENTOS OCHO MIL CUATROCIENTOS NOVENTA Y CINCO PESOS ($908.495).**

En mérito de lo expuesto, el DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE CARTAGENA DE INDIAS;

VI.- RESUELVE

PRIMERO: DECLARAR RESPONSABLES INDIVIDUALMENTE, de conformidad con la parte motiva de la presente resolución, a los siguientes sujetos:

A) Al señor **LUIS FELIPE MUÑOZ OSORIO** identificado con cédula de ciudadanía número **1.151.449.239**, en su calidad de conductor del vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros de placas **TES178**.
B) A la **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 de pasajeros, a la que se encontraba vinculado el vehículo de placas **TES178.**

Por contravenir el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con los artículos 2.2.1.3.8.10 y 2.2.1.3.8.13 del Decreto 1079 de 2015 y conforme 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.

SEGUNDO: SANCIONAR, de conformidad con la parte motiva de la presente resolución, al señor **LUIS FELIPE MUÑOZ OSORIO** identificado con cédula de ciudadanía número **1.151.449.239**, en su calidad de conductor del vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros de placas **TES178;** con **MULTA** de un (1) salario mínimo legal mensual, que equivalen a **82.96** Unidades de Valor Básico – UVB, vigentes para la fecha del IUIT No. **466105**, es decir, para el año 2021, que corresponde a **NOVECIENTOS OCHO MIL CUATROCIENTOS NOVENTA Y CINCO PESOS ($908.495)**.

TERCERO: SANCIONAR de conformidad con la parte motiva de la presente resolución, a la **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 de pasajeros a la que se encontraba vinculado el vehículo de placas **TES178**; con **MULTA** de un (1) salario mínimo legal mensual, que equivalen a **82.96** Unidades de Valor Básico – UVB, vigentes para la fecha del IUIT No. **466105**, es decir, para el año 2021, que corresponde a **NOVECIENTOS OCHO MIL CUATROCIENTOS NOVENTA Y CINCO PESOS ($908.495)**.

CUARTO: EXONERAR, al propietario del vehículo de placas **TES178,** el señor **JHON JADER MORENO VERA** identificado con cedula de ciudadanía **1.143.380.502,** de los **cargos formulados** mediante la Resolución 2755 del 08 de mayo de 2023, de conformidad con lo dispuesto en la parte motiva del presente acto administrativo.

QUINTO: ORDENAR EL ARCHIVO de la investigación adelantada en contra del señor **JHON JADER MORENO VERA** identificado con cedula de ciudadanía **1.143.380.502,** de acuerdo a lo señalado en el numeral **CUARTO** de la parte resolutiva de este acto administrativo.

RESOLUCIÓN No.

"POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA"

SEXTO: NOTIFIQUESE el contenido de la presente resolución, al señor **LUIS FELIPE MUÑOZ OSORIO,** al señor **JHON JADER MORENO VERA** y a la **COOPERATIVA DE TAXISTAS Y CONDUCTORES TURÍSTICOS DE CARTAGENA-COOTAXCONTUCAR,** de conformidad con lo previsto en la Ley 1437 de 2011.

SÉPTIMO: Contra la presente Resolución procede el Recurso de Reposición dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a su notificación, conforme al artículo 74 y siguientes de la Ley 1437 de 2011.

OCTAVO: En firme la presente Resolución en los términos del artículo 87 de la Ley 1437 de 2011, para su cumplimiento se procederá a su cobro por la vía coactiva.

Dada en Cartagena de Indias D.T. y C. el día

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

JOSÉ REIMUNDO RICAURTE GÓMEZ
DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE.

Proyectó: Loly Ozuna M. – Asesora Externa – DATT
Revisó: Digna Vargas Arroyo – Profesional Universitario Código 219 Grado 33 – DATT.

Dirección: Sede Manga, Cuarta Avenida Calle 29 No. 17 – 189
Dirección: Sede Espinal, Carrera 14 No. 31A – 15
E-mail: transportepublico@transitocartagena.gov.co
Cartagena de Indias - Colombia

RESOLUCIÓN No.

"POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA"

EL DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE CARTAGENA DE INDIAS

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; procede a proferir decisión dentro del proceso administrativo sancionatorio adelantado en contra de los investigados **PEDRO MANUEL SANTOYA CABALLERO**, **LUCELLY BEDOYA GIRALDO** y la empresa **COOPERATIVA DE TAXIS Y SIMILARES DE BOLIVAR LTDA - COOTRANSBOL**.

I. ANTECEDENTES.

1. Informe de infracción de transporte.

Mediante Informe Único de Infracciones de Transporte No. **465886 del 11 de mayo de 2021**, el agente de tránsito y transporte, **ANGEL GÓMEZ BURGOS**, identificado con placa No. 116426, adscrito al Seccional de Tránsito y Transporte del Departamento de Policía de Bolívar - SETRA-DEBOL, señaló que en el lugar "RUTA 9005 KM 96", el señor **PEDRO MANUEL SANTOYA CABALLERO** identificado con cédula de ciudadanía número **1.149.445.026** en su calidad de conductor del vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor individual distrital de pasajeros de placas **TES644**, propiedad de la señora **LUCELLY BEDOYA GIRALDO** identificada con cédula de ciudadanía número **51.593.168**, afiliado a la **COOPERATIVA DE TAXISTAS DE CARTAGENA-COOPERATIVA DE TAXIS Y SIMILARES DE BOLIVAR LTDA - COOTRANSBOL** identificada con el NIT. **890.400.647-0,** fue sorprendido, sin contar con la respectiva planilla de viaje ocasional.

2. Resolución de apertura de investigación

Mediante **Resolución No. 4533 del 06 de enero de 2022**, se resolvió dar apertura a la investigación sancionatoria en contra del señor **PEDRO MANUEL SANTOYA CABALLERO** identificado con cédula de ciudadanía número **1.149.445.026**, en su calidad de conductor del vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor individual distrital de pasajeros de placas **TES644**; la señora **LUCELLY BEDOYA GIRALDO** identificada con cédula de ciudadanía número **51.593.168**, en su calidad de propietario del vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor individual distrital de pasajeros tipo taxi de placas **TES644**; así como también a la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor individual distrital de pasajeros **COOPERATIVA DE TAXISTAS DE CARTAGENA-COOPERATIVA DE TAXIS Y SIMILARES DE BOLIVAR LTDA - COOTRANSBOL** identificada con el NIT. **890.400.647-0**, por prestar servicio público de transporte fuera del radio de acción distrital, sin contar con la planilla única de viaje ocasional (PVO), por presuntamente transgredir lo dispuesto en el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con los artículos 2.2.1.8.3.1, 2.2.1.3.4, 2.2.1.3.5.4 del Decreto 1079 de 2015 y el parágrafo 3 del artículo 10 de la Resolución 2433 de 2018, y conforme lo previsto en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

3. Notificación de la Resolución de apertura de investigación a las partes

El proceso de notificación de la Resolución antes mencionada se surtió de la siguiente manera:

A) **PEDRO MANUEL SANTOYA CABALLERO,** como quiera que se desconoce la información para notificación, se notificó por medio de publicación en página web www.transitocartagena.gov.co y en un lugar de acceso al público del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte de Cartagena-DATT, la Resolución No. 4533 del 06 de enero de 2022 (Fl. 9-10) conforme a lo establecido en el artículo 69 del CPACA., surtiéndose así el día 06 de enero de 2022.

B) **LUCELLY BEDOYA GIRALDO,** se envió citatorio a su domicilio el 08 de noviembre de 2021(Fl. 7), con entrega efectiva, sin embargo, la investigada no compareció dentro del término, por lo que se procedió con la notificación por aviso (Fl. 11) conforme a lo establecido en el artículo 69 del CPACA., surtiéndose así la notificación el día 07 de enero de 2022.

C) **COOPERATIVA DE TAXIS Y SIMILARES DE BOLIVAR LTDA - COOTRANSBOL**, mediante correo electrónico del 08 de noviembre de 2021, se notificó a la empresa de transporte investigada (Fl. 5-6).

II. DESCARGOS DE LAS INVESTIGADAS

Se observa dentro del expediente que los investigados en mención no presentaron descargos sobre los cargos formulados en la resolución de apertura.

III. FUNDAMENTOS JURÍDICOS QUE SUSTENTAN LA DECISIÓN

1. Transporte Público.

El legislador dispuso en el artículo 5° de la Ley 336 de 1996 que 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.

Dirección: Sede Manga, Cuarta Avenida Calle 29 No. 17 – 189
Dirección: Sede Espinal, Carrera 14 No. 31A – 15
E-mail: transportepublico@transitocartagena.gov.co
Cartagena de Indias - Colombia

RESOLUCIÓN No.

"POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA"

A su vez, por actividad transportadora se entiende un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes basadas en los Reglamentos del Gobierno Nacional, como así lo dispuso el artículo 6° de la misma normatividad.

Del mismo modo, el artículo 9° del Estatuto General del Transporte expone que el servicio público de transporte 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.

Ahora, para los efectos de la normatividad que regula el sector transporte, se entiende por operador o empresa de transporte la persona natural o jurídica constituida como unidad de explotación económica permanente con los equipos, instalaciones y órganos de administración adecuados para efectuar el traslado de un lugar a otro de personas o cosas, o de unas y otras conjuntamente.

2. Autoridades de Transporte.

De conformidad con el Decreto 1079 de 2015, decreto único reglamentario del sector transporte, son autoridades de transporte los siguientes:

> "*Artículo 2.2.1.3.1.1. Autoridades de transporte. Son autoridades de transporte competentes las siguientes:*
> *(…)*
> ***En la Jurisdicción Distrital y Municipal: los Alcaldes Municipales y/o distritales o en los que estos deleguen tal atribución.*"** (negrilla y subraya fuera de texto original)

3. Sujetos de Sanciones.

La Ley 105 de 1993, ley marco del sector transporte, señaló en su artículo 9°, que 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.
Además, el mismo cuerpo normativo indicó que 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."*

4. Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi.

Según lo dispuesto en el artículo 2.2.1.3.3 del Decreto 1079 de 2015 el transporte público terrestre automotor individual de pasajeros en el nivel básico, es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino.

De otro lado, el artículo 2.2.1.3.5.2 del Decreto 1079 de 2015 expone que el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, se presta de manera regular dentro de la jurisdicción de un distrito o municipio y en las áreas metropolitanas de conformidad con las normas que la regulan. Debiéndose entender por radio de acción distrital o municipal, aquel dentro de la jurisdicción de un distrito o municipio, conforme lo define el artículo 2.2.1.3.5.3 Decreto 1079 de 2015.

Finalmente, el artículo 2.2.1.3.2.1. del Decreto 1079 de 2015, expone que las empresas legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros, deberán solicitar y obtener habilitación para operar en el nivel básico y/o de lujo. La habilitación lleva implícita la autorización para la prestación del servicio público de transporte en esta modalidad, en el o los niveles de servicio autorizados.

5. Control, Inspección y Vigilancia.

El artículo 2.2.1.3.1.2 del Decreto 1079 de 2015, señaló que la inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio estará a cargo de los alcaldes metropolitanos, distritales y/o municipales según el caso, o de las autoridades a las que se les haya encomendado la función.

Así mismo, en virtud de lo dispuesto en el Decreto 1284 de 2010, mediante el cual se adopta el Manual de Funciones de la Alcaldía Mayor de Cartagena, ajustado por el Decreto Distrital 1701 de 2015, corresponde al Director del Departamento de Tránsito y Transporte de Cartagena – DATT, "*Aplicar las infracciones que se ocasionen en relación con actividades de transporte y de establecer las sanciones de acuerdo con las normas vigentes.*"

6. Tipo en blanco

El literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, Estatuto General de Transporte, expone que en todos los casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte las multas oscilarán entre 1 y 2000 salarios mínimos mensuales vigentes, con base en la graduación que se señala en dicho artículo. Particularmente para el transporte terrestre, se estableció una graduación entre 1 y 700 salarios mínimos mensuales vigentes según el literal a) del parágrafo de la norma en mención.

Dirección: Sede Manga, Cuarta Avenida Calle 29 No. 17 – 189
Dirección: Sede Espinal, Carrera 14 No. 31A – 15
E-mail: transportepublico@transitocartagena.gov.co
Cartagena de Indias - Colombia

RESOLUCIÓN No.

"POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA"

Al respecto, el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, Estatuto General de Transporte, señala lo siguiente:

> "***ARTÍCULO 26.*** ***Todo equipo destinado al transporte público deberá contar con los documentos exigidos por las disposiciones correspondientes para prestar el servicio de que se trate (…)"***

7. De la planilla de viaje ocasional

El artículo 2.2.1.3.4 del Decreto 1079 de 2015, define la "Planilla de Viaje Ocasional" y el "Viaje ocasional" en los siguientes términos:

> "***Artículo 2.2.1.3.4.*** *Definiciones. Para la interpretación y aplicación de presente Capítulo, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones específicas:*
> *(…)*
> ***Planilla única de viaje ocasional****: es el documento* ***que debe portar todo conductor de vehículo de servicio público de esta modalidad para la realización de un viaje ocasional****.*
> *(…)*
> ***Viaje ocasional****: es aquel que excepcionalmente autoriza el Ministerio de Transporte a un vehículo taxi en el nivel básico y de lujo,* ***para prestar el servicio público de transporte individual por fuera del radio de acción autorizado****."* (Negrillas y subrayas fuera de texto original).

En ese orden, en cuanto al radio de acción, el artículo 2.2.1.3.5.2 señaló lo siguiente:

> "***Artículo 2.2.1.3.5.2. Radio de acción.*** *El Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, se presta de manera regular dentro de la jurisdicción de un distrito o municipio y en las áreas metropolitanas de conformidad con las normas que la regulan.*
>
> *El servicio entre un aeropuerto que sirve a la capital del departamento y que está ubicado en un municipio diferente a ésta, no requerirá el porte de planilla única de viaje ocasional, cuando se presta por vehículos de empresas de la respectiva capital o Área metropolitana y del municipio sede del terminal aéreo.*
> *En los demás aeropuertos, previo concepto favorable del Ministerio de Transporte, los alcaldes podrán realizar convenios para la prestación del servicio directo desde y hasta el terminal aéreo sin planilla única de viaje ocasional, siempre que existan límites comunes entre el municipio sede del aeropuerto y el municipio origen o destino del servicio.*
>
> ***En los demás casos en los cuales los vehículos taxi salgan del radio de acción autorizado, deberán portar planilla única de viaje ocasional****."* (Negrillas y subrayas fuera de texto original).

Aunado a lo anterior, para mayor precisión en cuanto al radio de acción, la misma norma, en su artículo 2.2.1.3.5.3 expuso:

> "***Artículo 2.2.1.3.5.3. Radio de acción distrital o municipal****. Entiéndase por radio de acción distrital o municipal el que se presta dentro de la jurisdicción de un distrito o municipio. Comprende las áreas urbanas, suburbanas y rurales y los distritos territoriales indígenas de la respectiva jurisdicción.*"

Y respecto a los viajes ocasionales, el artículo 2.2.1.3.5.4 del pluricitado Decreto, aclaró:

> "***Artículo 2.2.1.3.5.4. Viaje ocasional.*** *Para la realización de viajes ocasionales en vehículos taxi, se acreditará el cumplimiento de los requisitos que para este efecto señale el Ministerio de Transporte quien establecerá la ficha técnica para la elaboración y los mecanismos de control correspondientes del formato de la planilla única de viaje ocasional.*"

Así las cosas, el Ministerio de Transporte, mediante la Resolución 2433 del 22 de junio de 2018, reglamentó el procedimiento para la expedición, control y registro en línea de la planilla única de viaje ocasional para los vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros individual en vehículos taxi.

La Resolución 2433 de 2018 en cita, en su artículo 2° señaló:

> *"**Artículo 2. Inscripción en el RUNT.** Las empresas habilitadas para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, de Pasajeros por Carretera y Mixto, para poder de manera excepcional realizar viajes ocasionales en un radio de acción distinto al autorizado, deberán inscribirse en el registro nacional de personas naturales o jurídicas, públicas o privadas que prestan servicios al sector público del Registro Único Nacional de Tránsito RUNT, para poder diligenciar en línea la Planilla Única de Viaje Ocasional."*

A su vez, el Parágrafo 2°, del artículo 3° de la Resolución 2433 de 2018, expone:

> *"**Parágrafo 2°**. Los propietarios de los vehículos de servicio público deben validar los datos consignados en el sistema RUNT a través de la consulta que tiene dispuesta en la plataforma RUNT. En caso de encontrar diferencias en la información del automotor, el propietario debe acercarse al Organismo de Tránsito y solicitar la corrección."*

Igualmente, el artículo 5° de la precitada Resolución, indica:

Dirección: Sede Manga, Cuarta Avenida Calle 29 No. 17 – 189
Dirección: Sede Espinal, Carrera 14 No. 31A – 15
E-mail: transportepublico@transitocartagena.gov.co
Cartagena de Indias - Colombia

RESOLUCIÓN No.

"POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA"

*"**Artículo 5°. Responsabilidad.** Las empresas de transporte serán responsables del uso, del control de las planillas únicas de viaje ocasional, del transporte que se realice con ellas y de la veracidad de la información consignada en el sistema HQ-RUNT."*

Adicionalmente, el artículo 8° ibidem, en cuanto a la posibilidad de las empresas de efectuar viajes ocasionales, indicó:

*"**Artículo 8. Diligenciamiento y Expedición de la Planilla Única de Viaje Ocasional.** Las empresas de transporte habilitadas en las modalidades a las que hace alusión la presente resolución, podrán realizar viajes ocasionales en un radio de acción distinto al autorizado previo el cumplimiento de:*

1. *Diligenciamiento de los siguientes datos requeridos para la generación de las Planillas Únicas de Viaje Ocasional en el sistema HQ-RUNT:*

   a) *Placa del vehículo*
   b) *Cédula del conductor*
   c) *Datos del contratante del servicio (nombre, cédula o nit, teléfono, dirección)*
   d) *Cantidad de pasajeros*
   e) *Datos del viaje ocasional (Ciudad de origen – Ciudad destino)*
   f) *Y demás datos que sean requeridos para el correcto funcionamiento del sistema de acuerdo con la normatividad vigente.*

2. *Validación por el sistema RUNT de los siguientes requisitos e información para la expedición.*

   a) *Que el conductor tenca activa y vigente su licencia de conducción y que la licencia corresponda a la categoría autorizada para la prestación de servicio público.*
   b) *Que el vehículo se encuentre activo en el Registro Nacional Automotor, y homologado para prestar el servicio público.*
   c) *Que el automotor tenga vigente el SOAT y la Revisión Técnico mecánica.*
   d) *Que la tarjeta de operación se encuentre vigente, de acuerdo con la información ingresada por la empresa; para los vehículos que ya se encuentre activos en el Registro Nacional de Empresas se validará contra la tarjeta de operación registrada.*
   e) *Que la empresa cuente con una póliza de responsabilidad civil contractual y extracontractual vigente para el vehículo.*
   f) *Que el vehículo registrado en el sistema HQ-RUNT corresponda a la modalidad autorizada en la presente resolución para hacer uso de la planilla de viaje ocasional.*
   g) *Que la empresa de transporte se encuentre inscrita en el sistema HQ-RUNT, como persona jurídica.*
   h) *Que el vehículo esté autorizado por la empresa para hacer uso de la planilla única de viaje ocasional.*"

Ahora, en cuanto a las condiciones de uso de la planilla de viaje ocasional, el artículo 9° de la Resolución 2433 de 2018, señala:

"***Artículo 9. Condiciones de Uso.*** *Para efectos del uso de la Planilla Única de Viaje Ocasional generada, deberá tenerse en cuenta los siguientes criterios:*

   a) *Se utilizará una sola Planilla Única de Viaje Ocasional cuando el viaje sea de ida y de regreso con el mismo contratante. En el caso que se tenga un contrato de ida y uno diferente de regreso, se deberá disponer de una planilla por cada contrato. Esto deberá ser digitado en el sistema desde el inicio del viaje de ida.*
   b) ***Cuando el vehículo se movilice sin pasajeros fuera de su radio de acción autorizado, requerirá en todo caso haber diligenciado la Planilla Única de Viaje Ocasional, para su desplazamiento***.
   c) *Las empresas, propietarios o conductor autorizado tendrán un tiempo máximo de 15 minutos contados a partir del inicio del viaje para desistir o modificar la información del viaje ocasional en el sistema HQ-RUNT.*" (Negrillas y subrayas fuera de texto original).

En cuanto al porte de la planilla de viaje ocasional, el Parágrafo 3° del artículo 10 de la Resolución 2433 de 2018, indica:

"***Parágrafo 3. Porte de la Planilla.*** *La Planilla Única de Viaje Ocasional* ***deberá ser presentada por el conductor del vehículo a las autoridades de control en vía en formato físico o digital***." (Negrillas y subrayas fuera de texto original).

8. Documentos que soportan la operación de los equipos en el Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros.

Los documentos que soportan la operación de los equipos, conforme al artículo 2.2.1.8.3.1 del Decreto 1079 de 2015, son los siguientes:

*"**Artículo 2.2.1.8.3.1. Documentos que soportan la operación de los equipos**. De acuerdo con la modalidad de servicio y radio de acción autorizado, los documentos que sustentan la operación de los equipos son:*
(…)
3. Transporte público individual de pasajeros en vehículos taxi:
3.2. Planilla de viaje ocasional (cuando sea del caso).
(…)" (Negrillas y subrayas fuera de texto original)

IV. CASO CONCRETO

1. Procedimiento aplicable.

Para el caso en concreto existe una regulación especial sobre la materia, lo que desplaza la aplicación del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, por ende, este Despacho, adelanta el respectivo procedimiento según como lo establece el artículo 50 de la Ley 336 de 1996, que señala lo siguiente:

Dirección: Sede Manga, Cuarta Avenida Calle 29 No. 17 – 189
Dirección: Sede Espinal, Carrera 14 No. 31A – 15
E-mail: transportepublico@transitocartagena.gov.co
Cartagena de Indias - Colombia

RESOLUCIÓN No.

"POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA"

"***ARTÍCULO 50.*** *Sin perjuicio de lo dispuesto por normas especiales sobre la materia, cuando se tenga conocimiento de la comisión de una infracción a las normas de transporte, la autoridad competente abrirá investigación en forma inmediata mediante resolución motivada contra la cual no cabrá recurso alguno, la cual deberá contener:*

a) Relación de las pruebas aportadas o allegadas que demuestren la existencia de los hechos.
b) Los fundamentos jurídicos que sustenten la apertura y el desarrollo de la investigación.
c) Traslado por un término no inferior a diez (10) días ni superior a treinta (30) días, al presunto infractor para que por escrito responda a los cargos formulados y solicite las pruebas que considere pertinentes, las que se apreciarán de conformidad con las reglas de la sana crítica."

En cuanto a las sanciones y su procedimiento, en el artículo 44 de la Ley 336 de 1996, el legislador dispuso que de conformidad con lo establecido por el Artículo 9o. de la Ley 105 de 1993, y para efectos de determinar los sujetos y las sanciones a imponer, se tendrá en cuenta los criterios que se señalan en las normas siguientes.

En ese orden, el artículo 46 del mismo Estatuto, dispuso lo siguiente:

"***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:*
(…)
e) ***En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte.***" (negrilla y subraya fuera de texto original)

En ese sentido, en el evento de comprobarse la violación a la normatividad que rige el sector transporte, dará lugar a la imposición de la sanción señalada en el literal a) del parágrafo del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, que al tenor establece:

"***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;
(…)"

De lo anterior queda claro que el procedimiento aplicable al presente caso es el contemplado en la Ley 336 de 1996, el cual ha sido respetado por el DATT, teniendo en cuenta que las investigadas fueron debidamente notificadas, y algunas de ellas presentaron los respectivos descargos.

2. Pruebas

2.1. Pruebas aportadas por la autoridad de transporte

Con la Resolución No. 4533 del 06 de enero de 2022, se aportaron las siguientes pruebas documentales:

1. Informe Único de Infracción al Transporte 465886 del 11 de mayo de 2021 (Fl. 1).

2.2. Admisibilidad de las pruebas para proferir decisión de fondo

Teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 51 del Estatuto Nacional del Transporte, se remite en materia probatoria al Código Contencioso Administrativo (Ley 1437 de 2011), sin embargo, allí no se observa regulación sobre aspectos relacionados con la valoración y admisibilidad probatoria, por lo que, se hace necesaria la aplicación del artículo 306 ibidem que señala expresamente los casos en los que aplica la remisión normativa, que no es más que, la aplicación de las normas del Código General del Proceso, siendo la situación de marras un ejemplo expreso de la necesidad de dicha remisión normativa.

Así las cosas, el mencionado Código, indica en el artículo 164 que "*toda decisión judicial debe fundarse en las pruebas regular y oportunamente allegadas al proceso* (…), igualmente indica en el artículo 168 *"(…) que se podrán rechazar las pruebas ilícitas, las notoriamente impertinentes, las inconducentes y las manifiestamente superfluas o inútiles (…)*".

Es decir, que las pruebas recaudadas en esta investigación deben ceñirse al asunto material del proceso, las cuales permitan arrojar a este investigador certeza sobre los hechos objeto de análisis. En ese orden, entre las condiciones para la admisibilidad de las pruebas se encuentran: (i) la pertinencia: en donde la prueba tiene por objeto un hecho que guarda relación directa con el asunto materia del proceso, es decir, que debe existir una relación de causalidad entre la prueba, el hecho y el asunto del proceso; (ii) la eficacia: en donde la prueba tiene que poder demostrar un hecho, es decir, cuando la ley exige un medio de prueba determinado para demostrar el evento invocado; (iii) la utilidad: en donde la prueba es obtenida conforme a la Constitución, respetando los derechos fundamentales.

Se trata entonces que, las pruebas obrantes en el presente expediente, es decir, i) informe Único de Infracción al Transporte **465886 del 11 de mayo de 2021** (Fl. 1) es pertinente, eficaz y útil.

No obstante, considera la entidad, que es necesario referirse a la naturaleza del IUIT, como se pasa a indicar:

Dirección: Sede Manga, Cuarta Avenida Calle 29 No. 17 – 189
Dirección: Sede Espinal, Carrera 14 No. 31A – 15
E-mail: transportepublico@transitocartagena.gov.co
Cartagena de Indias - Colombia

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 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[1], 244[2] y 257[3] del Código General del Proceso.

Aunado a lo anterior, no debe pasarse por alto que el artículo 50 de la Ley 336 de 1996 señala que "*cuando se tenga conocimiento de la comisión de una infracción a las normas de transporte, la autoridad competente abrirá investigación*".

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 tales como señala el IUIT, como la falta cometida, el conductor y la empresa transportadora, los cuales, supuestamente prestaron un servicio público de transporte con el vehículo de placas **TES644** fuera del radio de acción, sin contar con la planilla de viaje ocasional, siendo este un documento que sustenta la operación del equipo, fuera del perímetro al que fue autorizado para la prestación del servicio.

Teniendo en cuenta lo anterior, tanto el IUIT como los demás documentales señaladas en la Resolución No. 4533 del 06 de enero de 2022, son idóneas y conducentes para aperturar una investigación administrativa en contra de los sujetos de sanción por las conductas descritas en dicho informe, que se fundamente en una norma de transporte. Así, al señalarse como responsables al conductor del rodante, a la empresa investigada, y al propietario, estos deberán demostrar la no realización de los supuestos de hecho exigidos por la norma para que se dé como cometida la infracción.

Ello naturalmente exige que para un ejercicio adecuado de su defensa anexe las pruebas que considere pertinentes, y que, en el presente caso, aluden a una situación que ella presuntamente conoce y respecto de la cual está en posición de aportar los medios probatorios idóneos para desvirtuar los hechos materia de controversia, en virtud del vínculo que tiene la empresa transportadora, por el hecho de ser el sujeto activo calificado de la conducta, es decir, la persona jurídica habilitada por el estado para la prestación de un servicio público de transporte acorde a la normatividad vigente, dentro de los estándares de calidad y legalidad que demostró al momento de solicitar y adquirir la habilitación o permiso para operar.

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[4] 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 deshonrar 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)*

2.3. Apreciación de las pruebas para proferir decisión de fondo

De acuerdo con la doctrina jurídica procesal, en materia de apreciación de las pruebas, es decir, de la actividad intelectual del juzgador para determinar su valor de convicción sobre la certeza, o ausencia de ésta, de las afirmaciones de las partes en el proceso, el sistema de la sana critica o persuasión racional, en el cual el juzgador debe establecer por sí mismo el valor de las pruebas con base en las reglas de la lógica, la ciencia y la experiencia, consagrado en el Código General del Proceso, que en su artículo 176 determina lo siguiente:

> *"**ARTÍCULO 176. APRECIACIÓN DE LAS PRUEBAS**. Las pruebas deberán ser apreciadas en conjunto, de acuerdo con las reglas de la sana crítica, sin perjuicio de las solemnidades prescritas en la ley sustancial para la existencia o validez de ciertos actos.*
>
> *El juez expondrá siempre razonadamente el mérito que le asigne a cada prueba."*

[1] "***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."

[2] "***ARTÍCULO 244. DOCUMENTO AUTÉNTICO.*** *Es auténtico un documento cuando existe certeza sobre la persona que lo ha elaborado, manuscrito, firmado, o cuando exista certeza respecto de la persona a quien se atribuya el documento (…)*
Lo dispuesto en este artículo se aplica en todos los procesos y en todas las jurisdicciones."

[3] "***ARTÍCULO 257. ALCANCE PROBATORIO***. *Los documentos públicos hacen fe de su otorgamiento, de su fecha y de las declaraciones que en ellos haga el funcionario que los autoriza."*

[4] *Sentencia C-782/05*

Dirección: Sede Manga, Cuarta Avenida Calle 29 No. 17 – 189
Dirección: Sede Espinal, Carrera 14 No. 31A – 15
E-mail: transportepublico@transitocartagena.gov.co
Cartagena de Indias - Colombia

Este sistema requiere igualmente una motivación, consistente en la expresión de las razones que el juzgador ha tenido para determinar el valor de las pruebas, con fundamento en las citadas reglas.

En ese orden de ideas, este Departamento Administrativo apreciará las pruebas en conjunto, de acuerdo a las reglas de la sana crítica, les dará el valor probatorio correspondiente de acuerdo al hecho o momento que se pretenda demostrar y de esta manera poder determinar con certeza la materialidad del hecho o infracción a las normas de transporte basadas en los lineamientos establecidos por la Constitución Política en sus artículos 333 y 334, la Ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996 y el Decreto 1079 de 2015.

Así mismo, se estudiará, valorará y determinará cual, de las pruebas obrantes en el expediente sirven como fundamento fáctico y jurídico para desvirtuar o confirmar los cargos formulados mediante la **Resolución No. 4533 del 06 de enero de 2022.**

V. CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

1. SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LAS INVESTIGADAS:

Abordando el caso en concreto, el agente de tránsito y transporte, **ANGEL GÓMEZ BURGOS**, en el IUIT **465886 del 11 de mayo de 2021**, señaló que en el lugar "RUTA 9005 KM 96" el vehículo de placas **TES644**, que era conducido por el señor **PEDRO MANUEL SANTOYA CABALLERO**, propiedad de la señora **LUCELLY BEDOYA GIRALDO** y afiliado a la empresa **COOPERATIVA DE TAXISTAS DE CARTAGENA-COOPERATIVA DE TAXIS Y SIMILARES DE BOLIVAR LTDA - COOTRANSBOL** se encontraba prestando servicio público de transporte individual de pasajeros en vehículo taxi sin portar la planilla de viaje ocasional.

Entre otras particularidades, se observa en el IUIT citado, el cual obra en el expediente, que el agente de tránsito y transporte, en la casilla de "Observaciones" consignó y especificó la conducta presuntamente transgresora de las normas del transporte, y en ningún lugar indicó "código de infracción" alguno.

Lo anterior respetando lo que para el efecto dispuso el parágrafo transitorio, que se encontraba vigente para la fecha de los hechos, del artículo 6 de la Resolución 20203040003785 del 26 de mayo de 2020 del Ministerio de Transporte. Frente a la cual vale advertir que, derogó la Resolución 0004247 del 12 de septiembre de 2019 y en su defecto, adoptó un nuevo formato de Informe Único de Infracciones al Transporte anexo a la misma, y se señaló que para su implementación debía hacerse dentro de los seis (06) meses siguientes a la entrada en vigencia de dicho acto administrativo.

Adicionalmente, esta resolución indicó que, las autoridades de control podrán continuar usando los formatos existentes adoptados mediante las resoluciones 10800 del 12 de diciembre de 2003 y 0004247 del 12 de septiembre de 2019, hasta agotar su inventario o hasta que finalice el plazo de implementación, lo que ocurriera primero.

Aunado a lo anterior, el Ministerio de Transporte, mediante la Resolución 20203040024865 del 27 de noviembre de 2020 prorrogó el plazo establecido en el artículo 6 de la Resolución 20203040003785 del 26 de mayo de 2020, por seis (06) meses más, es decir, que el límite temporal para el uso de los formatos únicos de infracciones al transporte que se habían adoptado mediante la resolución 10800 de 2003 y 0004247 de 2019 era el 26 de mayo de 2021 e inicio de la implementación del nuevo formato adoptado en la Resolución 20203040003785 del 26 de mayo de 2020, era el 27 de mayo de 2021.

Por lo anterior, esta Dirección consideró que existían méritos suficientes para aperturar investigación administrativa, toda vez que el IUIT fue correctamente diligenciado por parte del agente de tránsito y transporte.

En el acto administrativo de apertura, este Despacho expuso que la conducta transgredida se encontraba tipificada en el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con los artículos 2.2.1.8.3.1, 2.2.1.3.4, 2.2.1.3.5.4 del Decreto 1079 de 2015 y el parágrafo 3 del artículo 10 de la Resolución 2433 de 2018 y conforme lo previsto en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

Una vez decantadas las normas citadas en el acápite de "Fundamentos jurídicos que sustentan la decisión", y de conformidad con las pruebas anexas al plenario, resulta acreditado dentro del proceso lo siguiente:

1. El día 11 de mayo de 2021, el vehículo de placas **TES644,** se encontraba prestando servicio público de transporte individual de pasajeros en la RUTA 9005 KM 96, de conformidad con la información consignada en las casillas No. 1, 2, 3, 4 y 5 del Informe Único de Infracción al Transporte No. **465883**, suscrito por el agente de tránsito y transporte y visible a folio 1 del expediente.
2. Que el propietario del vehículo es la señora **LUCELLY BEDOYA GIRALDO**, de conformidad con la información consignada en la casilla No. 9 del IUIT No. **465883**, y la consulta interna de datos del vehículo de placas **TES644**.
3. El vehículo de placas **TES644,** era conducido por el señor **PEDRO MANUEL SANTOYA CABALLERO**, de conformidad con la información consignada en la casilla No. 10 del Informe Único de Infracción al Transporte No. **465883**, suscrito por el agente de tránsito y transporte, visible a folio 1 del expediente.
4. El conductor del vehículo de placas **TES644,** no portaba la planilla de viaje ocasional, conforme lo determina el agente de tránsito y transporte en la casilla No. 16 "Observaciones" del IUIT No. **465883**. Situación que no fue objetada por las partes.

Dirección: Sede Manga, Cuarta Avenida Calle 29 No. 17 – 189
Dirección: Sede Espinal, Carrera 14 No. 31A – 15
E-mail: transportepublico@transitocartagena.gov.co
Cartagena de Indias - Colombia

RESOLUCIÓN No.

"POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA"

Al respecto, el Decreto 1079 de 2015 ha señalado que, para la realización de viajes ocasionales en vehículos tipo taxi, fuera del radio de acción, se deberá cumplir con el lleno de los requisitos legales (contar con la planilla de viaje ocasional, como documento que soporta la operación del equipo), para la prestación del servicio. Es decir, que el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, en cuanto a la planilla de viaje ocasional para la prestación del servicio de transporte público individual de pasajeros en vehículos taxi fuera del radio de acción, impuso la obligatoriedad de contar con dicha autorización, y conforme al procedimiento para la expedición, control y registro en línea de la Planilla Única de Viaje Ocasional, Resoluciones 2433 y 6019 de 2018 emitidas por el Ministerio de Transporte, **se les delegó, a las empresas de transporte la responsabilidad del uso, del control de las planillas únicas de viaje ocasional, del transporte que se realice con ellas y de la veracidad de la información consignada en el sistema HQ- RUNT**.

De esta manera y teniendo en cuenta la posición y responsabilidad que ostenta la empresa de transporte dentro de la prestación del servicio público, ésta debe adoptar las medidas necesarias para evitar que los vehículos vinculados a ella presten el servicio sin el lleno de los requisitos. Permitir la circulación de vehículos taxi fuera del radio de acción, sin la planilla de viaje ocasional, no sólo quebranta el orden jurídico sino también pone en riesgo la seguridad de los pasajeros, usuarios de la vía, y otras modalidades de transporte público.

En esa cronología, los conductores de vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte individual de pasajeros tipo taxi, deben ser conocedores de la normatividad que regula la actividad transportadora, teniendo en cuenta que son sujetos sancionables por su incumplimiento, toda vez que, para haberse prestado el servicio en el lugar de los hechos, resultaba necesario que el transportador - conductor portara la planilla de viaje ocasional, como documento que, para este caso, sustenta la operación del equipo, situación que no fue desvirtuada por parte de los investigados.

De otro lado, para este Despacho, la empresa transportadora le asiste el deber de cumplir con las obligaciones que le son propias, por cuanto la empresa **COOPERATIVA DE TAXIS Y SIMILARES DE BOLIVAR LTDA - COOTRANSBOL** se encontraba facultada y era competente para ejercer las funciones de control y vigilancia sobre el parque automotor afiliado e, igualmente, para adoptar los mecanismos que el propio contrato de vinculación, suscrito con el referido propietario, consagra.

En este sentido, la empresa transportadora contaba con los medios legales y contractuales necesarios para requerir a sus afiliados al cumplimiento de sus obligaciones, y al no haberlos puesto en marcha permitiendo la circulación del vehículo encartado sin el lleno de los requisitos, desconoció las condiciones de seguridad de la actividad y, por ende, quebrantó el ordenamiento jurídico.

Por lo demás, el conductor y la empresa no discutieron el fundamento de la infracción, tampoco aportaron elementos que demostraran la no ocurrencia de la misma, y mucho menos demostraron cumplir su deber de cuidado en relación con la irregular operación y prestación del servicio público de transporte individual de pasajeros en vehículos tipo taxi. En estas condiciones las obligaciones enunciadas en la normatividad que rige el sector transporte fueron desconocidas, razón por la cual los investigados deben ser sancionados.

En ese orden, no debe pasarse por alto que la empresa transportadora, por el hecho de ser el sujeto calificado de la conducta, es decir, la persona jurídica habilitada por el Estado para la prestación de un servicio público de transporte acorde a la normatividad vigente, dentro de los estándares de gestión, calidad y legalidad que demostró al momento de solicitar y adquirir la habilitación o permiso para operar, no puede excusar su negligencia bajo el argumento que le es imposible controlar la actividad diaria del vehículo, cuando es ella la responsable de gestionar, controlar, supervisar y alistar diariamente su parque automotor, bien sea de sus vehículos propios, o vinculados.

Al respecto, el artículo 2.2.1.3.6.2. del Decreto 1079 de 2015 señala que "*La vinculación de un vehículo a una empresa de transporte público es la incorporación de éste al parque automotor de dicha empresa. Se formaliza con la celebración del respectivo contrato entre el propietario del vehículo y la empresa, y se oficializa con la expedición de la tarjeta de operación por parte de la autoridad de transporte competente.*"

Así las cosas, frente al propietario del vehículo, no se acreditó en el plenario la existencia de responsabilidad en la comisión de la infracción, toda vez que, de conformidad con el marco normativo, se ha decantado que es sobre la empresa transportadora en quien recae la responsabilidad del uso, del control de las planillas únicas de viaje ocasional, del transporte que se realice con ellas y de la veracidad de la información consignada en el sistema HQ- RUNT, además, que es sobre la misma en quien recae la obligación de verificar y supervisar respectivamente, que el vehículo al momento de prestar el servicio público de transporte circule con la documentación vigente y pertinente.

Por lo tanto, y como quiera que no existen pruebas adicionales que decretar o practicar que permita desvirtuar los señalamientos expuestos en el acto administrativo de apertura de la investigación que aquí nos ocupa, a este Departamento no le queda otro camino más que motivadamente adoptar una decisión.

2. CONCLUSIONES

Por lo anteriormente expuesto, bajo las circunstancias indicadas en precedencia, se encuentra probada la violación a las normas que rigen el transporte público, en consideración de los argumentos fácticos y jurídicos descritos en la presente decisión, se desprende una conclusión ineludible, a la luz de las reglas de la sana crítica y la lógica, que va más allá de toda duda razonable, y es que el señor **PEDRO MANUEL SANTOYA CABALLERO**, identificado con la cédula de ciudadanía número **1.149.445.026** y la **COOPERATIVA DE TAXISTAS DE CARTAGENA-COOPERATIVA DE TAXIS Y SIMILARES DE BOLIVAR LTDA - COOTRANSBOL** identificada con **NIT. 890.400.647-0,** son responsables por trasgredir el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con los artículos 2.2.1.8.3.1,

Dirección: Sede Manga, Cuarta Avenida Calle 29 No. 17 – 189
Dirección: Sede Espinal, Carrera 14 No. 31A – 15
E-mail: transportepublico@transitocartagena.gov.co
Cartagena de Indias - Colombia

RESOLUCIÓN No.

"POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA"

2.2.1.3.4, 2.2.1.3.5.4 del Decreto 1079 de 2015 y el parágrafo 3° del artículo 10° de la Resolución 2433 de 2018 y conforme lo previsto en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

3. TASACIÓN DE LA MULTA

Ahora bien, acreditada la existencia de una infracción al régimen del transporte por parte de las investigadas, y al evidenciarse la ausencia de argumentos y pruebas para desvirtuar los cargos formulados, procede este Departamento Administrativo a reiterar el régimen sancionatorio descrito en la Ley 336 de 1996:

> "***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:*
> *(…)*
> *e)* ***En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte.***
>
> ***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****;*
> *(…)*" (negrilla y subraya fuera de texto original)

Así las cosas, al analizar las normas que regulan el sector transporte en Colombia, encontramos que el transporte público es un servicio esencial y por tanto goza de especial protección. En ese orden de ideas, los intereses que se persiguen son: en primer lugar, la seguridad consagrada en los artículos 2 y 3 de las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 y, en segundo término, la salvaguarda de derechos tan trascendentes como la misma vida de las personas usuarias de él y que a menudo se pone en inminente peligro o resulta definitivamente afectados los seres humanos.

Con este criterio la labor del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte de Cartagena de Indias de dar cumplimiento a las normas que regulan el sector, está orientada hacia el respeto de los principios constitucionales, que en el desarrollo de su función sancionatoria se concretan en la medida en que provee de mecanismos que den garantía de protección a los principios de proporcionalidad y razonabilidad que el ordenamiento le exige, propiciando que en el ejercicio de las funciones se concreten los fines perseguidos por el sistema.

Bajo estas circunstancias, las normas establecidas por el órgano legislativo no resultan desproporcionadas, si se tiene en cuenta la clase de bienes jurídicos de rango constitucional y fundamental que en realidad se ampara y que van desde la seguridad de las personas usuarias de la red vial nacional, hasta la misma vida de estas, y de todos los habitantes del territorio nacional, el cual debe conllevar una mayor intensidad, cuando se trata de la prestación de un servicio público de transporte.

De otro lado, catalogar el transporte como un servicio público deviene de la facultad del legislador, investido de las expresas atribuciones constitucionales para expedir leyes de intervención económica (artículo 334 Constitución Política), y regir la prestación de los servicios públicos (artículos 150.21 y 23), por ello, dado su carácter imprescindible y su relación con el interés público y los derechos fundamentales, pueden ser prestados por el Estado directamente o indirectamente por los particulares o comunidades organizadas, conservando el papel de garante de su prestación eficiente, empleando las competencias constitucional de regulación, control y vigilancia sobre el mismo.

Ahora, en lo que respecta de la graduación de las sanciones, el artículo 50 de la Ley 1437 de 2011, señaló que, 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: (i) daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelados; (ii) beneficio económico obtenido por el infractor para sí o a favor de un tercero; (iii) reincidencia en la comisión de la infracción; (iv) resistencia, negativa u obstrucción a la acción investigadora o de supervisión; (v) utilización de medios fraudulentos o utilización de persona interpuesta para ocultar la infracción u ocultar sus efectos; (vi) grado de prudencia y diligencia con que se hayan atendido los deberes o se hayan aplicado las normas legales pertinentes; (vii) renuencia o desacato en el cumplimiento de las órdenes impartidas por la autoridad competente y (viii) reconocimiento o aceptación expresa de la infracción antes del decreto de pruebas.

Para el caso bajo estudio, se tendrá en consideración el daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelados, el grado de prudencia y diligencia con que se hayan atendido los deberes o se hayan aplicado las normas legales pertinentes y el reconocimiento o aceptación expresa de la infracción antes del decreto de pruebas.

En este sentido la Corte Constitucional señala sobre el principio de proporcionalidad, lo siguiente:

> *"En cuanto al principio de proporcionalidad en materia sancionatoria administrativa, éste exige que tanto la falta descrita como la sanción correspondiente a la misma resulten adecuadas a los fines de la norma, los cuales como ya se expresó están constituidos por: (i) el cumplimiento de los deberes del cargo y (ii) el aseguramiento de los fines del Estado y de los principios de la función pública como la igualdad, la moralidad, la eficacia, la economía, la celeridad, la imparcialidad y la publicidad:*
>
> *"Por lo anterior, la imposición de una sanción proporcional a los hechos que la motivaron y se concluye que el derecho disciplinario, como modalidad del derecho administrativo sancionador, pretende regular la actuación de los servidores públicos con miras a asegurar los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad que rigen la función pública, y que, para tal cometido, describe*

mediante ley una serie de conductas que estima contrarias a ese cometido, sancionándolas proporcionalmente a la afectación de tales intereses que ellas producen"[5]

Así mismo, respecto del principio de razonabilidad mediante Sentencia C-490[6] también señaló:

> *"El primer grupo de límites a esa potestad sancionatoria se encuentra en los principios de razonabilidad y proporcionalidad. Con base en estos requisitos, la sanción disciplinaria debe responder al juicio de desvalor por conductas que impiden el cumplimiento de fines estatales constitucionalmente relevantes. Esto lleva a que la conducta sancionada tenga la posibilidad material de afectar tales finalidades, esto es, que conlleve un grado verificable de lesividad. En ese sentido, la jurisprudencia insiste, para el caso particular del derecho disciplinario, especie del derecho sancionador, que el presupuesto de la falta es la afectación de un deber funcional. En términos de la Corte, "…la potestad legislativa en la configuración de los regímenes disciplinarios está limitada por el fin que persigue el ejercicio de la potestad disciplinaria, consistente en asegurar el cumplimiento de la función pública por parte de los servidores públicos y los particulares que cumplen funciones públicas, dentro de los principios a que se refiere el artículo 209 de la Constitución. Luego los regímenes disciplinarios no pueden erigir cualquier conducta en falta disciplinaria; su ámbito está exclusivamente delimitado a aquellas conductas con potencialidad de afectación de la función pública".*
>
> *"De otro lado, los mismos principios implican que la sanción impuesta sea proporcional, lo que obliga a que exista una relación directamente proporcional entre el grado de afectación a la función estatal, la entidad del bien jurídico vulnerado y la sanción impuesta".*

De conformidad con las anteriores disposiciones, atendiendo las condiciones de la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en el Distrito de Cartagena de Indias, catalogado este de carácter esencial, el grado de prudencia y diligencia con que se hayan atendido los deberes o se hayan aplicado las normas legales pertinentes, teniendo en cuenta el incumplimiento al deber de contar con los documentos exigidos para soportar la operación del equipo, en especial la planilla de viaje ocasional, el daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelados que genera la prestación de servicio público de transporte en un radio de acción que desborda el distrital, con un vehículo habilitado en la modalidad individual de pasajeros en vehículos taxi, que en su esencia debería ser prestado por empresas habilitadas para la prestación de Transporte Público Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera o Transporte Público Terrestre Automotor Especial, y la posición que adoptaron los investigados en la presente actuación administrativa, este Despacho tasa la multa a imponer, dadas las circunstancia propias del caso, en la suma equivalente a un (1) salario mínimo legal mensual vigente al momento de ocurrencia de los hechos.

En ese orden, este Despacho sostiene que, en observancia de los cargos formulados, la norma transgredida y la sanción prevista a la misma, con la imposición de la multa económica se cumplen los principios de legalidad, tipicidad y proporcionalidad.

De igual forma, se pone de presente que bajo el amparo del principio de tipicidad que se observa en los procedimientos administrativos de naturaleza sancionatoria, el cual ha sido definido y reiterado entre otras providencias en la Sentencia T-713 de 2012, proferida por la Corte Constitucional, conforme a la cual *"no se reclama con el mismo grado de rigor que se demanda en materia penal, en virtud de la divergencia en la naturaleza de las normas, el tipo de conductas reprochables, los bienes objeto de protección y la finalidad de la sanción. Sin embargo, ello no obsta para exigir la tipicidad de las conductas reprochables, la predeterminación de la sanción y la existencia de un procedimiento que asegure el derecho a la defensa".*

Principio que es garantizado, y por demás, concreta su cumplimiento al satisfacer los elementos que lo integran, a saber:

> "*(i) que la conducta sancionable esté descrita de manera específica y precisa, bien porque la misma esté determinada en el mismo cuerpo normativo o sea determinable a partir de la aplicación de otras normas jurídicas;*
> *(ii) que exista una sanción cuyo contenido material esté definido en la ley;*
> *(iii)que exista correlación entre la conducta y la sanción."*[7]

Del cumplimiento de dichos elementos, se fundamenta la imposición de la multa a las vigiladas determinadas previamente por transgredir el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con los artículos 2.2.1.8.3.1, 2.2.1.3.4, 2.2.1.3.5.4 del Decreto 1079 de 2015 y el parágrafo 3 del artículo 10 de la Resolución 2433 de 2018 y conforme lo previsto en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

Preceptos normativos en virtud de los cuales, ante su infracción prevén para el modo de transporte terrestre multas de uno (1) a setecientos (700) salarios mínimos mensuales vigentes conforme al literal a) del parágrafo del artículo 46 de la Ley 336 de 1996. Así las cosas, este Departamento Administrativo, en cumplimiento de las garantías constitucional y procesales atendió a los parámetros de graduación de la sanción, en particular el *daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelado*, *el grado de prudencia y diligencia con que se atendieron los deberes o se hayan aplicado las normas legales pertinentes*, *y el reconocimiento o aceptación expresa de la infracción antes del decreto de pruebas*; criterios que para el fallador responde al principio de proporcionalidad de la infracción cometida, determinación que no violenta los topes dispuestos en salarios mínimos mensuales para el modo de transporte terrestre, que para el particular corresponde al año **2021**.

En atención a lo señalado, considera este Despacho que la multa impuesta a los vigilados no desborda los parámetros previstos por el legislador ni es subjetiva, razón demás que fundamenta el cumplimiento por parte de esta autoridad de los principios orientadores de las actuaciones administrativas, así como a la aplicación de los principios establecidos en el artículo 3° de la Ley 1437 de 2011.

[5] H. Corte Constitucional Sentencia C-721 de 2015, M.P. Jorge Ignacio Pretelt Chaljub.
[6] Magistrado Ponente: Luis Ernesto Vargas Silva.
[7] H. Corte Constitucional Sentencia C-343 de 2006.

Dirección: Sede Manga, Cuarta Avenida Calle 29 No. 17 – 189
Dirección: Sede Espinal, Carrera 14 No. 31A – 15
E-mail: transportepublico@transitocartagena.gov.co
Cartagena de Indias - Colombia

RESOLUCIÓN No.

"POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA"

4. CONVERSIÓN DE LA SANCIÓN EN UNIDADES DE VALOR TRIBUTARIO (UVT)

Acorde con lo previsto en el artículo 313 de la Ley 2294 de 2023, a partir del 1° de enero de 2024, 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 Básico (UVB).

De conformidad con lo precedente, por la necesidad de unificar la aplicación del artículo 49 de la Ley 1955 de 2019, frente a la definición del número de decimales y las reglas de conversión que deben ser utilizadas para expresar los valores de UVB, el Parágrafo 1. de la norma en comento estableció lo siguiente:

> *"Si como consecuencia de la aplicación de lo dispuesto en el presente artículo el valor de los conceptos objeto de indexación no es un número entero, se deberá aproximar dicho valor a la cifra con dos (2) decimales más cercana; y si es inferior a una (1) Unidad de Valor Básico (UVB), se deberá aproximar a la cifra con tres (3) decimales más cercana."*

Así las cosas, como se indicó en precedencia, este Despacho tasa la multa a imponer en la suma equivalente un (1) salario mínimo legal mensual vigente para LA EMPRESA, vigentes para el año **2021,** por ser el año del Informe Único de Infracción al Transporte **465883**, por lo que se procederá a realizar la conversión a Unidades de Valor Básico.

Para el efecto, el Ministerio de Hacienda y Crédito público, mediante la Resolución número 3268 del 18 de diciembre de 2023, fijó en DIEZ MIL NOVECIENTOS CINCUENTA Y UN PESOS ($10.951), la Unidad de Valor Básico (UVB) para la anualidad 2024.

A su vez, de acuerdo con el Decreto 1785 del 29 de diciembre de 2020, el Gobierno Nacional, fijó el salario mínimo legal mensual vigente para el año 2021 la suma de **NOVECIENTOS OCHO MIL QUINIENTOS VEINTISEIS PESOS** (**$908.526**).

Por lo tanto, al preverse en el artículo 46 de la Ley 336 de 1996 sanciones entre uno (1) y setecientos (700) salarios mínimos legales mensuales vigentes para el modo de transporte terrestre, y en aplicación del artículo 313 de la Ley 2294 de 2023, su equivalencia en UVB sería la siguiente:

UVB 2024	VALOR EN PESOS
1	$10.951

SMLMV 2021	VALOR EN PESOS	VALOR EN UVB
1	$908.526	82.96
1	$908.495	82.96

Por consiguiente, para el cargo, la multa a imponer es de un (1) SMLMV el equivalente a 82.96 Unidades de Valor Básico, que equivalen a NOVECIENTOS OCHO MIL CUATROCIENTOS NOVENTA Y CINCO PESOS ($908.495).

En mérito de lo expuesto, el DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE CARTAGENA DE INDIAS;

VI.- RESUELVE

PRIMERO: DECLARAR RESPONSABLES INDIVIDUALMENTE, de conformidad con la parte motiva de la presente resolución, a los siguientes sujetos:

A) Al señor **PEDRO MANUEL SANTOYA CABALLERO** identificado con cédula de ciudadanía número **1.149.445.026**, en su calidad de conductor del vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor individual distrital de pasajeros de placas **TES644**.
B) A la **COOPERATIVA DE TAXISTAS DE CARTAGENA-COOPERATIVA DE TAXIS Y SIMILARES DE BOLIVAR LTDA - COOTRANSBOL** identificada con **NIT**. **890.400.647-0**, en su calidad de empresa de servicio público de transporte terrestre automotor individual distrital de pasajeros, a la que se encontraba vinculado el vehículo de placas **TES644.**

Por contravenir el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con los artículos 2.2.1.8.3.1, 2.2.1.3.4, 2.2.1.3.5.4 del Decreto 1079 de 2015 y el parágrafo 3° del artículo 10° de la Resolución 2433 de 2018 y conforme lo previsto en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

SEGUNDO: SANCIONAR, de conformidad con la parte motiva de la presente resolución, al señor **PEDRO MANUEL SANTOYA CABALLERO** identificado con cédula de ciudadanía número **1.149.445.026**, en su calidad de conductor del vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor individual distrital de pasajeros de placas **TES644;** con **MULTA** de un (1) salarios mínimos legales mensuales, que equivalen a 82.96 Unidades de Valor Tributario – UVB, vigentes para la fecha del IUIT No. **465883**, es decir, para el año **2021**, que corresponde a **NOVECIENTOS OCHO MIL CUATROCIENTOS NOVENTA Y CINCO PESOS ($908.495).**

RESOLUCIÓN No.

"POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA"

TERCERO: SANCIONAR de conformidad con la parte motiva de la presente resolución, a la **COOPERATIVA DE TAXISTAS DE CARTAGENA-COOPERATIVA DE TAXIS Y SIMILARES DE BOLIVAR LTDA - COOTRANSBOL** identificada con NIT. **890.400.647-0**, en su calidad de empresa de servicio público de transporte terrestre automotor individual distrital de pasajeros a la que se encontraba vinculado el vehículo de placas **TES644**; con **MULTA** de un (1) salarios mínimos legales mensuales, que equivalen a 82.96 Unidades de Valor Tributario – UVB, vigentes para la fecha del IUIT No. **465883**, es decir, para el año **2021**, que corresponde a **NOVECIENTOS OCHO MIL CUATROCIENTOS NOVENTA Y CINCO PESOS ($908.495).**

CUARTO: EXONERAR, de conformidad con la parte motiva de la presente resolución, a la señora **LUCELLY BEDOYA GIRALDO** identificada con cédula de ciudadanía número **51.593.168**, en su calidad de propietario del vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor individual distrital de pasajeros de placas **TES644.**

QUINTO: NOTIFIQUESE el contenido de la presente resolución, al señor **PEDRO MANUEL SANTOYA CABALLERO**, a la señora **LUCELLY BEDOYA GIRALDO** y a la **COOPERATIVA DE TAXISTAS DE CARTAGENA-COOPERATIVA DE TAXIS Y SIMILARES DE BOLIVAR LTDA - COOTRANSBOL,** de conformidad con lo previsto en la Ley 1437 de 2011.

SEXTO: Contra la presente Resolución procede el Recurso de Reposición dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a su notificación, conforme al artículo 74 y siguientes de la Ley 1437 de 2011.

SÉPTIMO: En firme la presente Resolución, en los términos del artículo 87 de la Ley 1437 de 2011, remítase copia de la misma junto a la constancia de ejecutoria, a la Oficina de Cobro Coactivo del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte de Cartagena de Indias para su cumplimiento.

Dada en Cartagena de Indias D.T. y C. el día

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

JOSÉ REIMUNDO RICAURTE GÓMEZ
DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE.

Proyectó: Loly Ozuna M. Asesora Externa – DATT
Revisó: Digna Vargas Arroyo – Profesional Universitario Código 219 Grado 33 – DATT.

Dirección: Sede Manga, Cuarta Avenida Calle 29 No. 17 – 189
Dirección: Sede Espinal, Carrera 14 No. 31A – 15
E-mail: transportepublico@transitocartagena.gov.co
Cartagena de Indias - Colombia

RESOLUCIÓN No.

"POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA"

EL DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE CARTAGENA DE INDIAS

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; procede a proferir decisión dentro del proceso administrativo sancionatorio adelantado en contra de los investigados **SERGIO VERAN PETIT**, **LUIS ALBERTO CUBIDES SALAZAR Y ANDRES HUMBERTO RAMIREZ ZULUAGA** y la empresa **COOPERATIVA DE PROPIETARIOS DE VEHICULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO - COOPROTAX**.

I. ANTECEDENTES.

1. Informe de infracción de transporte.

Mediante Informe Único de Infracciones de Transporte No. **465888 del 15 de mayo de 2021**, el agente de tránsito y transporte, **NATALIA REALES CRESPO**, identificado con placa No. 043318, adscrito a la Seccional de Tránsito y Transporte del Departamento de Policía de Bolívar - SETRA-DEBOL, señaló que en el lugar "RUTA 9005 KM 96", el señor **SERGIO VERAN PETIT** identificado con cédula de ciudadanía número **12.212.357 de Venezuela** en su calidad de conductor del vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor individual distrital de pasajeros de placas **WGM511**, propiedad de los señores **LUIS ALBERTO CUBIDES SALAZAR Y ANDRES HUMBERTO RAMIREZ ZULUAGA** identificados con cédula de ciudadanía número **10.096.868 y 75.092.208 respectivamente**, afiliado a la **COOPERATIVA DE TAXISTAS DE CARTAGENA-COOPERATIVA DE PROPIETARIOS DE VEHICULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO - COOPROTAX** identificada con el NIT. **890.480.728-0,** fue sorprendido, sin contar con la respectiva planilla de viaje ocasional.

2. Resolución de apertura de investigación

Mediante **Resolución No. 2978 del 29 de julio de 2021**, se resolvió dar apertura a la investigación sancionatoria en contra del señor **SERGIO VERAN PETIT** identificado con cédula de ciudadanía número **12.212.357 de Venezuela**, en su calidad de conductor del vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor individual distrital de pasajeros de placas **WGM511**; la señora **LUIS ALBERTO CUBIDES SALAZAR Y ANDRES HUMBERTO RAMIREZ ZULUAGA** identificada con cédula de ciudadanía número **10.096.868 y 75.092.208 respectivamente**, en su calidad de propietario del vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor individual distrital de pasajeros tipo taxi de placas **WGM511**; así como también a la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor individual distrital de pasajeros **COOPERATIVA DE TAXISTAS DE CARTAGENA-COOPERATIVA DE PROPIETARIOS DE VEHICULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO - COOPROTAX** identificada con el NIT. **890.480.728-0**, por prestar servicio público de transporte fuera del radio de acción distrital, sin contar con la planilla única de viaje ocasional (PVO), por presuntamente transgredir lo dispuesto en el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con los artículos 2.2.1.8.3.1, 2.2.1.3.4, 2.2.1.3.5.4 del Decreto 1079 de 2015 y el parágrafo 3 del artículo 10 de la Resolución 2433 de 2018, y conforme lo previsto en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

3. Notificación de la Resolución de apertura de investigación a las partes

El proceso de notificación de la Resolución antes mencionada se surtió de la siguiente manera:

A) **SERGIO VERAN PETIT,** como quiera que se desconoce la información para notificación, se notificó por medio de publicación en página web www.transitocartagena.gov.co y en un lugar de acceso al público del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte de Cartagena-DATT, la Resolución No. 2978 del 29 de julio de 2021 (Fl. 12-13) conforme a lo establecido en el artículo 69 del CPACA., surtiéndose así el día 08 de noviembre de 2021

B) **LUIS ALBERTO CUBIDES SALAZAR Y ANDRES HUMBERTO RAMIREZ ZULUAGA,** se envió citatorio a sus domicilios, sin embargo, no fue posible la entrega, por lo cual se procedió con la notificación por aviso en página web (Fl. 8-13) conforme a lo establecido en el artículo 69 del CPACA., surtiéndose así la notificación el día c

C) **COOPERATIVA DE PROPIETARIOS DE VEHICULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO - COOPROTAX**, mediante correo electrónico del 31 de agosto de 2021, se notificó a la empresa de transporte investigada (Fl. 6-7).

II. DESCARGOS DE LAS INVESTIGADAS

Se observa dentro del expediente que los investigados en mención no presentaron descargos sobre los cargos formulados en la resolución de apertura.

III. FUNDAMENTOS JURÍDICOS QUE SUSTENTAN LA DECISIÓN

1. Transporte Público.

El legislador dispuso en el artículo 5° de la Ley 336 de 1996 que 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,

Dirección: Sede Manga, Cuarta Avenida Calle 29 No. 17 – 189
Dirección: Sede Espinal, Carrera 14 No. 31A – 15
E-mail: transportepublico@transitocartagena.gov.co
Cartagena de Indias - Colombia

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.

A su vez, por actividad transportadora se entiende un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes basadas en los Reglamentos del Gobierno Nacional, como así lo dispuso el artículo 6° de la misma normatividad.

Del mismo modo, el artículo 9° del Estatuto General del Transporte expone que el servicio público de transporte 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.

Ahora, para los efectos de la normatividad que regula el sector transporte, se entiende por operador o empresa de transporte la persona natural o jurídica constituida como unidad de explotación económica permanente con los equipos, instalaciones y órganos de administración adecuados para efectuar el traslado de un lugar a otro de personas o cosas, o de unas y otras conjuntamente.

2. Autoridades de Transporte.

De conformidad con el Decreto 1079 de 2015, decreto único reglamentario del sector transporte, son autoridades de transporte los siguientes:

> "*Artículo 2.2.1.3.1.1. Autoridades de transporte. Son autoridades de transporte competentes las siguientes:*
> *(…)*
> ***En la Jurisdicción Distrital y Municipal: los Alcaldes Municipales y/o distritales o en los que estos deleguen tal atribución.*"** (negrilla y subraya fuera de texto original)

3. Sujetos de Sanciones.

La Ley 105 de 1993, ley marco del sector transporte, señaló en su artículo 9°, que 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.
Además, el mismo cuerpo normativo indicó que 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."*

4. Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi.

Según lo dispuesto en el artículo 2.2.1.3.3 del Decreto 1079 de 2015 el transporte público terrestre automotor individual de pasajeros en el nivel básico, es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino.

De otro lado, el artículo 2.2.1.3.5.2 del Decreto 1079 de 2015 expone que el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, se presta de manera regular dentro de la jurisdicción de un distrito o municipio y en las áreas metropolitanas de conformidad con las normas que la regulan. Debiéndose entender por radio de acción distrital o municipal, aquel dentro de la jurisdicción de un distrito o municipio, conforme lo define el artículo 2.2.1.3.5.3 Decreto 1079 de 2015.

Finalmente, el artículo 2.2.1.3.2.1. del Decreto 1079 de 2015, expone que las empresas legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros, deberán solicitar y obtener habilitación para operar en el nivel básico y/o de lujo. La habilitación lleva implícita la autorización para la prestación del servicio público de transporte en esta modalidad, en el o los niveles de servicio autorizados.

5. Control, Inspección y Vigilancia.

El artículo 2.2.1.3.1.2 del Decreto 1079 de 2015, señaló que la inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio estará a cargo de los alcaldes metropolitanos, distritales y/o municipales según el caso, o de las autoridades a las que se les haya encomendado la función.

Así mismo, en virtud de lo dispuesto en el Decreto 1284 de 2010, mediante el cual se adopta el Manual de Funciones de la Alcaldía Mayor de Cartagena, ajustado por el Decreto Distrital 1701 de 2015, corresponde al Director del Departamento de Tránsito y Transporte de Cartagena – DATT, "*Aplicar las infracciones que se ocasionen en relación con actividades de transporte y de establecer las sanciones de acuerdo con las normas vigentes.*"

6. Tipo en blanco

El literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, Estatuto General de Transporte, expone que en todos los casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte las multas oscilarán entre 1 y 2000 salarios

Dirección: Sede Manga, Cuarta Avenida Calle 29 No. 17 – 189
Dirección: Sede Espinal, Carrera 14 No. 31A – 15
E-mail: transportepublico@transitocartagena.gov.co
Cartagena de Indias - Colombia

mínimos mensuales vigentes, con base en la graduación que se señala en dicho artículo. Particularmente para el transporte terrestre, se estableció una graduación entre 1 y 700 salarios mínimos mensuales vigentes según el literal a) del parágrafo de la norma en mención.

Al respecto, el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, Estatuto General de Transporte, señala lo siguiente:

> "***ARTÍCULO 26.*** ***Todo equipo destinado al transporte público deberá contar con los documentos exigidos por las disposiciones correspondientes para prestar el servicio de que se trate (…)"***

7. De la planilla de viaje ocasional

El artículo 2.2.1.3.4 del Decreto 1079 de 2015, define la "Planilla de Viaje Ocasional" y el "Viaje ocasional" en los siguientes términos:

> "***Artículo 2.2.1.3.4.*** *Definiciones. Para la interpretación y aplicación de presente Capítulo, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones específicas:*
> *(…)*
> ***Planilla única de viaje ocasional****: es el documento* ***que debe portar todo conductor de vehículo de servicio público de esta modalidad para la realización de un viaje ocasional****.*
> *(…)*
> ***Viaje ocasional****: es aquel que excepcionalmente autoriza el Ministerio de Transporte a un vehículo taxi en el nivel básico y de lujo,* ***para prestar el servicio público de transporte individual por fuera del radio de acción autorizado***." (Negrillas y subrayas fuera de texto original).

En ese orden, en cuanto al radio de acción, el artículo 2.2.1.3.5.2 señaló lo siguiente:

> "***Artículo 2.2.1.3.5.2. Radio de acción.*** *El Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, se presta de manera regular dentro de la jurisdicción de un distrito o municipio y en las áreas metropolitanas de conformidad con las normas que la regulan.*
>
> *El servicio entre un aeropuerto que sirve a la capital del departamento y que está ubicado en un municipio diferente a ésta, no requerirá el porte de planilla única de viaje ocasional, cuando se presta por vehículos de empresas de la respectiva capital o Área metropolitana y del municipio sede del terminal aéreo.*
> *En los demás aeropuertos, previo concepto favorable del Ministerio de Transporte, los alcaldes podrán realizar convenios para la prestación del servicio directo desde y hasta el terminal aéreo sin planilla única de viaje ocasional, siempre que existan límites comunes entre el municipio sede del aeropuerto y el municipio origen o destino del servicio.*
>
> ***En los demás casos en los cuales los vehículos taxi salgan del radio de acción autorizado, deberán portar planilla única de viaje ocasional***." (Negrillas y subrayas fuera de texto original).

Aunado a lo anterior, para mayor precisión en cuanto al radio de acción, la misma norma, en su artículo 2.2.1.3.5.3 expuso:

> "***Artículo 2.2.1.3.5.3. Radio de acción distrital o municipal****. Entiéndase por radio de acción distrital o municipal el que se presta dentro de la jurisdicción de un distrito o municipio. Comprende las áreas urbanas, suburbanas y rurales y los distritos territoriales indígenas de la respectiva jurisdicción.*"

Y respecto a los viajes ocasionales, el artículo 2.2.1.3.5.4 del pluricitado Decreto, aclaró:

> "***Artículo 2.2.1.3.5.4. Viaje ocasional.*** *Para la realización de viajes ocasionales en vehículos taxi, se acreditará el cumplimiento de los requisitos que para este efecto señale el Ministerio de Transporte quien establecerá la ficha técnica para la elaboración y los mecanismos de control correspondientes del formato de la planilla única de viaje ocasional.*"

Así las cosas, el Ministerio de Transporte, mediante la Resolución 2433 del 22 de junio de 2018, reglamentó el procedimiento para la expedición, control y registro en línea de la planilla única de viaje ocasional para los vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros individual en vehículos taxi.

La Resolución 2433 de 2018 en cita, en su artículo 2° señaló:

> *"**Artículo 2. Inscripción en el RUNT.** Las empresas habilitadas para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, de Pasajeros por Carretera y Mixto, para poder de manera excepcional realizar viajes ocasionales en un radio de acción distinto al autorizado, deberán inscribirse en el registro nacional de personas naturales o jurídicas, públicas o privadas que prestan servicios al sector público del Registro Único Nacional de Tránsito RUNT, para poder diligenciar en línea la Planilla Única de Viaje Ocasional."*

A su vez, el Parágrafo 2°, del artículo 3° de la Resolución 2433 de 2018, expone:

> *"**Parágrafo 2°**. Los propietarios de los vehículos de servicio público deben validar los datos consignados en el sistema RUNT a través de la consulta que tiene dispuesta en la plataforma RUNT. En caso de encontrar diferencias en la información del automotor, el propietario debe acercarse al Organismo de Tránsito y solicitar la corrección."*

Dirección: Sede Manga, Cuarta Avenida Calle 29 No. 17 – 189
Dirección: Sede Espinal, Carrera 14 No. 31A – 15
E-mail: transportepublico@transitocartagena.gov.co
Cartagena de Indias - Colombia

Igualmente, el artículo 5° de la precitada Resolución, indica:

> *"**Artículo 5°. Responsabilidad.** Las empresas de transporte serán responsables del uso, del control de las planillas únicas de viaje ocasional, del transporte que se realice con ellas y de la veracidad de la información consignada en el sistema HQ-RUNT."*

Adicionalmente, el artículo 8° ibidem, en cuanto a la posibilidad de las empresas de efectuar viajes ocasionales, indicó:

> *"**Artículo 8. Diligenciamiento y Expedición de la Planilla Única de Viaje Ocasional.** Las empresas de transporte habilitadas en las modalidades a las que hace alusión la presente resolución, podrán realizar viajes ocasionales en un radio de acción distinto al autorizado previo el cumplimiento de:*
>
> *1. Diligenciamiento de los siguientes datos requeridos para la generación de las Planillas Únicas de Viaje Ocasional en el sistema HQ-RUNT:*
>
> *a) Placa del vehículo*
> *b) Cédula del conductor*
> *c) Datos del contratante del servicio (nombre, cédula o nit, teléfono, dirección)*
> *d) Cantidad de pasajeros*
> *e) Datos del viaje ocasional (Ciudad de origen – Ciudad destino)*
> *f) Y demás datos que sean requeridos para el correcto funcionamiento del sistema de acuerdo con la normatividad vigente.*
>
> *2. Validación por el sistema RUNT de los siguientes requisitos e información para la expedición.*
>
> *a) Que el conductor tenca activa y vigente su licencia de conducción y que la licencia corresponda a la categoría autorizada para la prestación de servicio público.*
> *b) Que el vehículo se encuentre activo en el Registro Nacional Automotor, y homologado para prestar el servicio público.*
> *c) Que el automotor tenga vigente el SOAT y la Revisión Técnico mecánica.*
> *d) Que la tarjeta de operación se encuentre vigente, de acuerdo con la información ingresada por la empresa; para los vehículos que ya se encuentre activos en el Registro Nacional de Empresas se validará contra la tarjeta de operación registrada.*
> *e) Que la empresa cuente con una póliza de responsabilidad civil contractual y extracontractual vigente para el vehículo.*
> *f) Que el vehículo registrado en el sistema HQ-RUNT corresponda a la modalidad autorizada en la presente resolución para hacer uso de la planilla de viaje ocasional.*
> *g) Que la empresa de transporte se encuentre inscrita en el sistema HQ-RUNT, como persona jurídica.*
> *h) Que el vehículo esté autorizado por la empresa para hacer uso de la planilla única de viaje ocasional."*

Ahora, en cuanto a las condiciones de uso de la planilla de viaje ocasional, el artículo 9° de la Resolución 2433 de 2018, señala:

> "***Artículo 9. Condiciones de Uso.** Para efectos del uso de la Planilla Única de Viaje Ocasional generada, deberá tenerse en cuenta los siguientes criterios:*
>
> *a) Se utilizará una sola Planilla Única de Viaje Ocasional cuando el viaje sea de ida y de regreso con el mismo contratante. En el caso que se tenga un contrato de ida y uno diferente de regreso, se deberá disponer de una planilla por cada contrato. Esto deberá ser digitado en el sistema desde el inicio del viaje de ida.*
> *b) **Cuando el vehículo se movilice sin pasajeros fuera de su radio de acción autorizado, requerirá en todo caso haber diligenciado la Planilla Única de Viaje Ocasional, para su desplazamiento**.*
> *c) Las empresas, propietarios o conductor autorizado tendrán un tiempo máximo de 15 minutos contados a partir del inicio del viaje para desistir o modificar la información del viaje ocasional en el sistema HQ-RUNT."* (Negrillas y subrayas fuera de texto original).

En cuanto al porte de la planilla de viaje ocasional, el Parágrafo 3° del artículo 10 de la Resolución 2433 de 2018, indica:

> "***Parágrafo 3. Porte de la Planilla.** La Planilla Única de Viaje Ocasional **deberá ser presentada por el conductor del vehículo a las autoridades de control en vía en formato físico o digital**."* (Negrillas y subrayas fuera de texto original).

8. Documentos que soportan la operación de los equipos en el Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros.

Los documentos que soportan la operación de los equipos, conforme al artículo 2.2.1.8.3.1 del Decreto 1079 de 2015, son los siguientes:

> *"**Artículo 2.2.1.8.3.1. Documentos que soportan la operación de los equipos**. De acuerdo con la modalidad de servicio y radio de acción autorizado, los documentos que sustentan la operación de los equipos son:*
> *(…)*
> *3. Transporte público individual de pasajeros en vehículos taxi:*
> ***3.2. Planilla de viaje ocasional (cuando sea del caso).***
> *(…)"* (Negrillas y subrayas fuera de texto original)

IV. CASO CONCRETO

1. Procedimiento aplicable.

Dirección: Sede Manga, Cuarta Avenida Calle 29 No. 17 – 189
Dirección: Sede Espinal, Carrera 14 No. 31A – 15
E-mail: transportepublico@transitocartagena.gov.co
Cartagena de Indias - Colombia

RESOLUCIÓN No.

"POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA"

Para el caso en concreto existe una regulación especial sobre la materia, lo que desplaza la aplicación del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, por ende, este Despacho, adelanta el respectivo procedimiento según como lo establece el artículo 50 de la Ley 336 de 1996, que señala lo siguiente:

> "***ARTÍCULO 50.*** *Sin perjuicio de lo dispuesto por normas especiales sobre la materia, cuando se tenga conocimiento de la comisión de una infracción a las normas de transporte, la autoridad competente abrirá investigación en forma inmediata mediante resolución motivada contra la cual no cabrá recurso alguno, la cual deberá contener:*
>
> *a) Relación de las pruebas aportadas o allegadas que demuestren la existencia de los hechos.*
> *b) Los fundamentos jurídicos que sustenten la apertura y el desarrollo de la investigación.*
> *c) Traslado por un término no inferior a diez (10) días ni superior a treinta (30) días, al presunto infractor para que por escrito responda a los cargos formulados y solicite las pruebas que considere pertinentes, las que se apreciarán de conformidad con las reglas de la sana crítica.*"

En cuanto a las sanciones y su procedimiento, en el artículo 44 de la Ley 336 de 1996, el legislador dispuso que de conformidad con lo establecido por el Artículo 9o. de la Ley 105 de 1993, y para efectos de determinar los sujetos y las sanciones a imponer, se tendrá en cuenta los criterios que se señalan en las normas siguientes.

En ese orden, el artículo 46 del mismo Estatuto, dispuso lo siguiente:

> "***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:*
> *(…)*
> *e)* ***En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte.***" (negrilla y subraya fuera de texto original)

En ese sentido, en el evento de comprobarse la violación a la normatividad que rige el sector transporte, dará lugar a la imposición de la sanción señalada en el literal a) del parágrafo del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, que al tenor establece:

> "***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;*
> *(…)*"

De lo anterior queda claro que el procedimiento aplicable al presente caso es el contemplado en la Ley 336 de 1996, el cual ha sido respetado por el DATT, teniendo en cuenta que las investigadas fueron debidamente notificadas, y algunas de ellas presentaron los respectivos descargos.

2. Pruebas

2.1. Pruebas aportadas por la autoridad de transporte

Con la Resolución No. 2978 del 29 de julio de 2021, se aportaron las siguientes pruebas documentales:

1. Informe Único de Infracción al Transporte 465888 del 15 de mayo de 2021 (Fl. 1).

2.2. Admisibilidad de las pruebas para proferir decisión de fondo

Teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 51 del Estatuto Nacional del Transporte, se remite en materia probatoria al Código Contencioso Administrativo (Ley 1437 de 2011), sin embargo, allí no se observa regulación sobre aspectos relacionados con la valoración y admisibilidad probatoria, por lo que, se hace necesaria la aplicación del artículo 306 ibidem que señala expresamente los casos en los que aplica la remisión normativa, que no es más que, la aplicación de las normas del Código General del Proceso, siendo la situación de marras un ejemplo expreso de la necesidad de dicha remisión normativa.

Así las cosas, el mencionado Código, indica en el artículo 164 que "*toda decisión judicial debe fundarse en las pruebas regular y oportunamente allegadas al proceso* (…), igualmente indica en el artículo 168 *"(…) que se podrán rechazar las pruebas ilícitas, las notoriamente impertinentes, las inconducentes y las manifiestamente superfluas o inútiles (…)*".

Es decir, que las pruebas recaudadas en esta investigación deben ceñirse al asunto material del proceso, las cuales permitan arrojar a este investigador certeza sobre los hechos objeto de análisis. En ese orden, entre las condiciones para la admisibilidad de las pruebas se encuentran: (i) la pertinencia: en donde la prueba tiene por objeto un hecho que guarda relación directa con el asunto materia del proceso, es decir, que debe existir una relación de causalidad entre la prueba, el hecho y el asunto del proceso; (ii) la eficacia: en donde la prueba tiene que poder demostrar un hecho, es decir, cuando la ley exige un medio de prueba determinado para demostrar el evento invocado; (iii) la utilidad: en donde la prueba es obtenida conforme a la Constitución, respetando los derechos fundamentales.

Dirección: Sede Manga, Cuarta Avenida Calle 29 No. 17 – 189
Dirección: Sede Espinal, Carrera 14 No. 31A – 15
E-mail: transportepublico@transitocartagena.gov.co
Cartagena de Indias - Colombia

Se trata entonces que, las pruebas obrantes en el presente expediente, es decir, i) informe Único de Infracción al Transporte **465888 del 15 de mayo de 2021** (Fl. 1) es pertinente, eficaz y útil.

No obstante, considera la entidad, que es necesario referirse a la naturaleza del IUIT, como se pasa a indicar:

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 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[1], 244[2] y 257[3] del Código General del Proceso.

Aunado a lo anterior, no debe pasarse por alto que el artículo 50 de la Ley 336 de 1996 señala que "*cuando se tenga conocimiento de la comisión de una infracción a las normas de transporte, la autoridad competente abrirá investigación*".

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 tales como señala el IUIT, como la falta cometida, el conductor y la empresa transportadora, los cuales, supuestamente prestaron un servicio público de transporte con el vehículo de placas **WGM511** fuera del radio de acción, sin contar con la planilla de viaje ocasional, siendo este un documento que sustenta la operación del equipo, fuera del perímetro al que fue autorizado para la prestación del servicio.

Teniendo en cuenta lo anterior, tanto el IUIT como los demás documentales señaladas en la Resolución No. 2978 del 29 de julio de 2021, son idóneas y conducentes para aperturar una investigación administrativa en contra de los sujetos de sanción por las conductas descritas en dicho informe, que se fundamente en una norma de transporte. Así, al señalarse como responsables al conductor del rodante, a la empresa investigada, y a los propietarios, estos deberán demostrar la no realización de los supuestos de hecho exigidos por la norma para que se dé como cometida la infracción.

Ello naturalmente exige que para un ejercicio adecuado de su defensa anexe las pruebas que considere pertinentes, y que, en el presente caso, aluden a una situación que ella presuntamente conoce y respecto de la cual está en posición de aportar los medios probatorios idóneos para desvirtuar los hechos materia de controversia, en virtud del vínculo que tiene la empresa transportadora, por el hecho de ser el sujeto activo calificado de la conducta, es decir, la persona jurídica habilitada por el estado para la prestación de un servicio público de transporte acorde a la normatividad vigente, dentro de los estándares de calidad y legalidad que demostró al momento de solicitar y adquirir la habilitación o permiso para operar.

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[4] 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 deshonrar 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)*

2.3. Apreciación de las pruebas para proferir decisión de fondo

De acuerdo con la doctrina jurídica procesal, en materia de apreciación de las pruebas, es decir, de la actividad intelectual del juzgador para determinar su valor de convicción sobre la certeza, o ausencia de ésta, de las afirmaciones de las partes en el proceso, el sistema de la sana critica o persuasión racional, en el cual el juzgador debe establecer por sí mismo el valor de las pruebas con base en las reglas de la lógica, la ciencia y la experiencia, consagrado en el Código General del Proceso, que en su artículo 176 determina lo siguiente:

---

[1] "***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."

[2] "***ARTÍCULO 244. DOCUMENTO AUTÉNTICO.*** *Es auténtico un documento cuando existe certeza sobre la persona que lo ha elaborado, manuscrito, firmado, o cuando exista certeza respecto de la persona a quien se atribuya el documento (…)*
Lo dispuesto en este artículo se aplica en todos los procesos y en todas las jurisdicciones."

[3] "***ARTÍCULO 257. ALCANCE PROBATORIO***. *Los documentos públicos hacen fe de su otorgamiento, de su fecha y de las declaraciones que en ellos haga el funcionario que los autoriza."*

[4] *Sentencia C-782/05*

Dirección: Sede Manga, Cuarta Avenida Calle 29 No. 17 – 189
Dirección: Sede Espinal, Carrera 14 No. 31A – 15
E-mail: transportepublico@transitocartagena.gov.co
Cartagena de Indias - Colombia

*"**ARTÍCULO 176. APRECIACIÓN DE LAS PRUEBAS**. Las pruebas deberán ser apreciadas en conjunto, de acuerdo con las reglas de la sana crítica, sin perjuicio de las solemnidades prescritas en la ley sustancial para la existencia o validez de ciertos actos.*

El juez expondrá siempre razonadamente el mérito que le asigne a cada prueba."

Este sistema requiere igualmente una motivación, consistente en la expresión de las razones que el juzgador ha tenido para determinar el valor de las pruebas, con fundamento en las citadas reglas.

En ese orden de ideas, este Departamento Administrativo apreciará las pruebas en conjunto, de acuerdo a las reglas de la sana crítica, les dará el valor probatorio correspondiente de acuerdo al hecho o momento que se pretenda demostrar y de esta manera poder determinar con certeza la materialidad del hecho o infracción a las normas de transporte basadas en los lineamientos establecidos por la Constitución Política en sus artículos 333 y 334, la Ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996 y el Decreto 1079 de 2015.

Así mismo, se estudiará, valorará y determinará cual, de las pruebas obrantes en el expediente sirven como fundamento fáctico y jurídico para desvirtuar o confirmar los cargos formulados mediante la **Resolución No. 2978 del 29 de julio de 2021.**

V. CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

1. SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LAS INVESTIGADAS:

Abordando el caso en concreto, el agente de tránsito y transporte, **NATALIA REALES CRESPO**, en el IUIT **465888 del 15 de mayo de 2021**, señaló que en el lugar "RUTA 9005 KM 96" el vehículo de placas **WGM511**, que era conducido por el señor **SERGIO VERAN PETIT**, propiedad de los señores **LUIS ALBERTO CUBIDES SALAZAR Y ANDRES HUMBERTO RAMIREZ ZULUAGA** y afiliado a la empresa **COOPERATIVA DE TAXISTAS DE CARTAGENA-COOPERATIVA DE PROPIETARIOS DE VEHICULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO - COOPROTAX** se encontraba prestando servicio público de transporte individual de pasajeros en vehículo taxi sin portar la planilla de viaje ocasional.

Entre otras particularidades, se observa en el IUIT citado, el cual obra en el expediente, que el agente de tránsito y transporte, en la casilla de "Observaciones" consignó y especificó la conducta presuntamente transgresora de las normas del transporte, y en ningún lugar indicó "código de infracción" alguno.

Lo anterior respetando lo que para el efecto dispuso el parágrafo transitorio, que se encontraba vigente para la fecha de los hechos, del artículo 6 de la Resolución 20203040003785 del 26 de mayo de 2020 del Ministerio de Transporte. Frente a la cual vale advertir que, derogó la Resolución 0004247 del 12 de septiembre de 2019 y en su defecto, adoptó un nuevo formato de Informe Único de Infracciones al Transporte anexo a la misma, y se señaló que para su implementación debía hacerse dentro de los seis (06) meses siguientes a la entrada en vigencia de dicho acto administrativo.

Adicionalmente, esta resolución indicó que, las autoridades de control podrán continuar usando los formatos existentes adoptados mediante las resoluciones 10800 del 12 de diciembre de 2003 y 0004247 del 12 de septiembre de 2019, hasta agotar su inventario o hasta que finalice el plazo de implementación, lo que ocurriera primero.

Aunado a lo anterior, el Ministerio de Transporte, mediante la Resolución 20203040024865 del 27 de noviembre de 2020 prorrogó el plazo establecido en el artículo 6 de la Resolución 20203040003785 del 26 de mayo de 2020, por seis (06) meses más, es decir, que el límite temporal para el uso de los formatos únicos de infracciones al transporte que se habían adoptado mediante la resolución 10800 de 2003 y 0004247 de 2019 era el 26 de mayo de 2021 e inicio de la implementación del nuevo formato adoptado en la Resolución 20203040003785 del 26 de mayo de 2020, era el 27 de mayo de 2021.

Por lo anterior, esta Dirección consideró que existían méritos suficientes para aperturar investigación administrativa, toda vez que el IUIT fue correctamente diligenciado por parte del agente de tránsito y transporte.

En el acto administrativo de apertura, este Despacho expuso que la conducta transgredida se encontraba tipificada en el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con los artículos 2.2.1.8.3.1, 2.2.1.3.4, 2.2.1.3.5.4 del Decreto 1079 de 2015 y el parágrafo 3 del artículo 10 de la Resolución 2433 de 2018 y conforme lo previsto en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

Una vez decantadas las normas citadas en el acápite de "Fundamentos jurídicos que sustentan la decisión", y de conformidad con las pruebas anexas al plenario, resulta acreditado dentro del proceso lo siguiente:

1. El día 11 de mayo de 2021, el vehículo de placas **WGM511,** se encontraba prestando servicio público de transporte individual de pasajeros en la RUTA 9005 KM 96, de conformidad con la información consignada en las casillas No. 1, 2, 3, 4 y 5 del Informe Único de Infracción al Transporte No. **465883**, suscrito por el agente de tránsito y transporte y visible a folio 1 del expediente.
2. Que los propietarios del vehículo son los señores **LUIS ALBERTO CUBIDES SALAZAR Y ANDRES HUMBERTO RAMIREZ ZULUAGA**, de conformidad con la información consignada en la casilla No. 9 del IUIT No. **465883**, y la consulta interna de datos del vehículo de placas **WGM511**.

Dirección: Sede Manga, Cuarta Avenida Calle 29 No. 17 – 189
Dirección: Sede Espinal, Carrera 14 No. 31A – 15
E-mail: transportepublico@transitocartagena.gov.co
Cartagena de Indias - Colombia

3. El vehículo de placas **WGM511,** era conducido por el señor **SERGIO VERAN PETIT**, de conformidad con la información consignada en la casilla No. 10 del Informe Único de Infracción al Transporte No. **465883**, suscrito por el agente de tránsito y transporte, visible a folio 1 del expediente.
4. El conductor del vehículo de placas **WGM511,** no portaba la planilla de viaje ocasional, conforme lo determina el agente de tránsito y transporte en la casilla No. 16 "Observaciones" del IUIT No. **465883**. Situación que no fue objetada por las partes.

Al respecto, el Decreto 1079 de 2015 ha señalado que, para la realización de viajes ocasionales en vehículos tipo taxi, fuera del radio de acción, se deberá cumplir con el lleno de los requisitos legales (contar con la planilla de viaje ocasional, como documento que soporta la operación del equipo), para la prestación del servicio. Es decir, que el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, en cuanto a la planilla de viaje ocasional para la prestación del servicio de transporte público individual de pasajeros en vehículos taxi fuera del radio de acción, impuso la obligatoriedad de contar con dicha autorización, y conforme al procedimiento para la expedición, control y registro en línea de la Planilla Única de Viaje Ocasional, Resoluciones 2433 y 6019 de 2018 emitidas por el Ministerio de Transporte, **se les delegó, a las empresas de transporte la responsabilidad del uso, del control de las planillas únicas de viaje ocasional, del transporte que se realice con ellas y de la veracidad de la información consignada en el sistema HQ- RUNT**.

De esta manera y teniendo en cuenta la posición y responsabilidad que ostenta la empresa de transporte dentro de la prestación del servicio público, ésta debe adoptar las medidas necesarias para evitar que los vehículos vinculados a ella presten el servicio sin el lleno de los requisitos. Permitir la circulación de vehículos taxi fuera del radio de acción, sin la planilla de viaje ocasional, no sólo quebranta el orden jurídico sino también pone en riesgo la seguridad de los pasajeros, usuarios de la vía, y otras modalidades de transporte público.

En esa cronología, los conductores de vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte individual de pasajeros tipo taxi, deben ser conocedores de la normatividad que regula la actividad transportadora, teniendo en cuenta que son sujetos sancionables por su incumplimiento, toda vez que, para haberse prestado el servicio en el lugar de los hechos, resultaba necesario que el transportador - conductor portara la planilla de viaje ocasional, como documento que, para este caso, sustenta la operación del equipo, situación que no fue desvirtuada por parte de los investigados.

De otro lado, para este Despacho, la empresa transportadora le asiste el deber de cumplir con las obligaciones que le son propias, por cuanto la empresa **COOPERATIVA DE PROPIETARIOS DE VEHICULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO - COOPROTAX** se encontraba facultada y era competente para ejercer las funciones de control y vigilancia sobre el parque automotor afiliado e, igualmente, para adoptar los mecanismos que el propio contrato de vinculación, suscrito con el referido propietario, consagra.

En este sentido, la empresa transportadora contaba con los medios legales y contractuales necesarios para requerir a sus afiliados al cumplimiento de sus obligaciones, y al no haberlos puesto en marcha permitiendo la circulación del vehículo encartado sin el lleno de los requisitos, desconoció las condiciones de seguridad de la actividad y, por ende, quebrantó el ordenamiento jurídico.

Por lo demás, el conductor y la empresa no discutieron el fundamento de la infracción, tampoco aportaron elementos que demostraran la no ocurrencia de la misma, y mucho menos demostraron cumplir su deber de cuidado en relación con la irregular operación y prestación del servicio público de transporte individual de pasajeros en vehículos tipo taxi. En estas condiciones las obligaciones enunciadas en la normatividad que rige el sector transporte fueron desconocidas, razón por la cual los investigados deben ser sancionados.

En ese orden, no debe pasarse por alto que la empresa transportadora, por el hecho de ser el sujeto calificado de la conducta, es decir, la persona jurídica habilitada por el Estado para la prestación de un servicio público de transporte acorde a la normatividad vigente, dentro de los estándares de gestión, calidad y legalidad que demostró al momento de solicitar y adquirir la habilitación o permiso para operar, no puede excusar su negligencia bajo el argumento que le es imposible controlar la actividad diaria del vehículo, cuando es ella la responsable de gestionar, controlar, supervisar y alistar diariamente su parque automotor, bien sea de sus vehículos propios, o vinculados.

Al respecto, el artículo 2.2.1.3.6.2. del Decreto 1079 de 2015 señala que "*La vinculación de un vehículo a una empresa de transporte público es la incorporación de éste al parque automotor de dicha empresa. Se formaliza con la celebración del respectivo contrato entre el propietario del vehículo y la empresa, y se oficializa con la expedición de la tarjeta de operación por parte de la autoridad de transporte competente.*"

Así las cosas, frente a los propietarios del vehículo, no se acreditó en el plenario la existencia de responsabilidad en la comisión de la infracción, toda vez que, de conformidad con el marco normativo, se ha decantado que es sobre la empresa transportadora en quien recae la responsabilidad del uso, del control de las planillas únicas de viaje ocasional, del transporte que se realice con ellas y de la veracidad de la información consignada en el sistema HQ- RUNT, además, que es sobre la misma en quien recae la obligación de verificar y supervisar respectivamente, que el vehículo al momento de prestar el servicio público de transporte circule con la documentación vigente y pertinente.

Por lo tanto, y como quiera que no existen pruebas adicionales que decretar o practicar que permita desvirtuar los señalamientos expuestos en el acto administrativo de apertura de la investigación que aquí nos ocupa, a este Departamento no le queda otro camino más que motivadamente adoptar una decisión.

2. CONCLUSIONES

Dirección: Sede Manga, Cuarta Avenida Calle 29 No. 17 – 189
Dirección: Sede Espinal, Carrera 14 No. 31A – 15
E-mail: transportepublico@transitocartagena.gov.co
Cartagena de Indias - Colombia

RESOLUCIÓN No.

"POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA"

Por lo anteriormente expuesto, bajo las circunstancias indicadas en precedencia, se encuentra probada la violación a las normas que rigen el transporte público, en consideración de los argumentos fácticos y jurídicos descritos en la presente decisión, se desprende una conclusión ineludible, a la luz de las reglas de la sana crítica y la lógica, que va más allá de toda duda razonable, y es que el señor **SERGIO VERAN PETIT**, identificado con la cédula de ciudadanía número **12.212.357 de Venezuela** y la **COOPERATIVA DE TAXISTAS DE CARTAGENA-COOPERATIVA DE PROPIETARIOS DE VEHICULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO - COOPROTAX** identificada con **NIT. 890.480.728-0,** son responsables por trasgredir el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con los artículos 2.2.1.8.3.1, 2.2.1.3.4, 2.2.1.3.5.4 del Decreto 1079 de 2015 y el parágrafo 3° del artículo 10° de la Resolución 2433 de 2018 y conforme lo previsto en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

3. TASACIÓN DE LA MULTA

Ahora bien, acreditada la existencia de una infracción al régimen del transporte por parte de las investigadas, y al evidenciarse la ausencia de argumentos y pruebas para desvirtuar los cargos formulados, procede este Departamento Administrativo a reiterar el régimen sancionatorio descrito en la Ley 336 de 1996:

> "***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:*
> *(…)*
> *e)* ***En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte.***
>
> ***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****;*
> *(…)*" (negrilla y subraya fuera de texto original)

Así las cosas, al analizar las normas que regulan el sector transporte en Colombia, encontramos que el transporte público es un servicio esencial y por tanto goza de especial protección. En ese orden de ideas, los intereses que se persiguen son: en primer lugar, la seguridad consagrada en los artículos 2 y 3 de las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 y, en segundo término, la salvaguarda de derechos tan trascendentes como la misma vida de las personas usuarias de él y que a menudo se pone en inminente peligro o resulta definitivamente afectados los seres humanos.

Con este criterio la labor del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte de Cartagena de Indias de dar cumplimiento a las normas que regulan el sector, está orientada hacia el respeto de los principios constitucionales, que en el desarrollo de su función sancionatoria se concretan en la medida en que provee de mecanismos que den garantía de protección a los principios de proporcionalidad y razonabilidad que el ordenamiento le exige, propiciando que en el ejercicio de las funciones se concreten los fines perseguidos por el sistema.

Bajo estas circunstancias, las normas establecidas por el órgano legislativo no resultan desproporcionadas, si se tiene en cuenta la clase de bienes jurídicos de rango constitucional y fundamental que en realidad se ampara y que van desde la seguridad de las personas usuarias de la red vial nacional, hasta la misma vida de estas, y de todos los habitantes del territorio nacional, el cual debe conllevar una mayor intensidad, cuando se trata de la prestación de un servicio público de transporte.

De otro lado, catalogar el transporte como un servicio público deviene de la facultad del legislador, investido de las expresas atribuciones constitucionales para expedir leyes de intervención económica (artículo 334 Constitución Política), y regir la prestación de los servicios públicos (artículos 150.21 y 23), por ello, dado su carácter imprescindible y su relación con el interés público y los derechos fundamentales, pueden ser prestados por el Estado directamente o indirectamente por los particulares o comunidades organizadas, conservando el papel de garante de su prestación eficiente, empleando las competencias constitucional de regulación, control y vigilancia sobre el mismo.

Ahora, en lo que respecta de la graduación de las sanciones, el artículo 50 de la Ley 1437 de 2011, señaló que, 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: (i) daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelados; (ii) beneficio económico obtenido por el infractor para sí o a favor de un tercero; (iii) reincidencia en la comisión de la infracción; (iv) resistencia, negativa u obstrucción a la acción investigadora o de supervisión; (v) utilización de medios fraudulentos o utilización de persona interpuesta para ocultar la infracción u ocultar sus efectos; (vi) grado de prudencia y diligencia con que se hayan atendido los deberes o se hayan aplicado las normas legales pertinentes; (vii) renuencia o desacato en el cumplimiento de las órdenes impartidas por la autoridad competente y (viii) reconocimiento o aceptación expresa de la infracción antes del decreto de pruebas.

Para el caso bajo estudio, se tendrá en consideración el daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelados, el grado de prudencia y diligencia con que se hayan atendido los deberes o se hayan aplicado las normas legales pertinentes y el reconocimiento o aceptación expresa de la infracción antes del decreto de pruebas.

En este sentido la Corte Constitucional señala sobre el principio de proporcionalidad, lo siguiente:

> *"En cuanto al principio de proporcionalidad en materia sancionatoria administrativa, éste exige que tanto la falta descrita como la sanción correspondiente a la misma resulten adecuadas a los fines de la norma, los cuales como ya se expresó están constituidos por: (i) el cumplimiento*

Dirección: Sede Manga, Cuarta Avenida Calle 29 No. 17 – 189
Dirección: Sede Espinal, Carrera 14 No. 31A – 15
E-mail: transportepublico@transitocartagena.gov.co
Cartagena de Indias - Colombia

de los deberes del cargo y (ii) el aseguramiento de los fines del Estado y de los principios de la función pública como la igualdad, la moralidad, la eficacia, la economía, la celeridad, la imparcialidad y la publicidad:

"Por lo anterior, la imposición de una sanción proporcional a los hechos que la motivaron y se concluye que el derecho disciplinario, como modalidad del derecho administrativo sancionador, pretende regular la actuación de los servidores públicos con miras a asegurar los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad que rigen la función pública, y que, para tal cometido, describe mediante ley una serie de conductas que estima contrarias a ese cometido, sancionándolas proporcionalmente a la afectación de tales intereses que ellas producen"[5]

Así mismo, respecto del principio de razonabilidad mediante Sentencia C-490[6] también señaló:

"El primer grupo de límites a esa potestad sancionatoria se encuentra en los principios de razonabilidad y proporcionalidad. Con base en estos requisitos, la sanción disciplinaria debe responder al juicio de desvalor por conductas que impiden el cumplimiento de fines estatales constitucionalmente relevantes. Esto lleva a que la conducta sancionada tenga la posibilidad material de afectar tales finalidades, esto es, que conlleve un grado verificable de lesividad. En ese sentido, la jurisprudencia insiste, para el caso particular del derecho disciplinario, especie del derecho sancionador, que el presupuesto de la falta es la afectación de un deber funcional. En términos de la Corte, "…la potestad legislativa en la configuración de los regímenes disciplinarios está limitada por el fin que persigue el ejercicio de la potestad disciplinaria, consistente en asegurar el cumplimiento de la función pública por parte de los servidores públicos y los particulares que cumplen funciones públicas, dentro de los principios a que se refiere el artículo 209 de la Constitución. Luego los regímenes disciplinarios no pueden erigir cualquier conducta en falta disciplinaria; su ámbito está exclusivamente delimitado a aquellas conductas con potencialidad de afectación de la función pública".

"De otro lado, los mismos principios implican que la sanción impuesta sea proporcional, lo que obliga a que exista una relación directamente proporcional entre el grado de afectación a la función estatal, la entidad del bien jurídico vulnerado y la sanción impuesta".

De conformidad con las anteriores disposiciones, atendiendo las condiciones de la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en el Distrito de Cartagena de Indias, catalogado este de carácter esencial, el grado de prudencia y diligencia con que se hayan atendido los deberes o se hayan aplicado las normas legales pertinentes, teniendo en cuenta el incumplimiento al deber de contar con los documentos exigidos para soportar la operación del equipo, en especial la planilla de viaje ocasional, el daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelados que genera la prestación de servicio público de transporte en un radio de acción que desborda el distrital, con un vehículo habilitado en la modalidad individual de pasajeros en vehículos taxi, que en su esencia debería ser prestado por empresas habilitadas para la prestación de Transporte Público Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera o Transporte Público Terrestre Automotor Especial, y la posición que adoptaron los investigados en la presente actuación administrativa, este Despacho tasa la multa a imponer, dadas las circunstancia propias del caso, en la suma equivalente a un (1) salario mínimo legal mensual vigente al momento de ocurrencia de los hechos.

En ese orden, este Despacho sostiene que, en observancia de los cargos formulados, la norma transgredida y la sanción prevista a la misma, con la imposición de la multa económica se cumplen los principios de legalidad, tipicidad y proporcionalidad.

De igual forma, se pone de presente que bajo el amparo del principio de tipicidad que se observa en los procedimientos administrativos de naturaleza sancionatoria, el cual ha sido definido y reiterado entre otras providencias en la Sentencia T-713 de 2012, proferida por la Corte Constitucional, conforme a la cual *"no se reclama con el mismo grado de rigor que se demanda en materia penal, en virtud de la divergencia en la naturaleza de las normas, el tipo de conductas reprochables, los bienes objeto de protección y la finalidad de la sanción. Sin embargo, ello no obsta para exigir la tipicidad de las conductas reprochables, la predeterminación de la sanción y la existencia de un procedimiento que asegure el derecho a la defensa".*

Principio que es garantizado, y por demás, concreta su cumplimiento al satisfacer los elementos que lo integran, a saber:

"*(i) que la conducta sancionable esté descrita de manera específica y precisa, bien porque la misma esté determinada en el mismo cuerpo normativo o sea determinable a partir de la aplicación de otras normas jurídicas;*
(ii) que exista una sanción cuyo contenido material esté definido en la ley;
(iii)que exista correlación entre la conducta y la sanción."[7]

Del cumplimiento de dichos elementos, se fundamenta la imposición de la multa a las vigiladas determinadas previamente por transgredir el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con los artículos 2.2.1.8.3.1, 2.2.1.3.4, 2.2.1.3.5.4 del Decreto 1079 de 2015 y el parágrafo 3 del artículo 10 de la Resolución 2433 de 2018 y conforme lo previsto en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

Preceptos normativos en virtud de los cuales, ante su infracción prevén para el modo de transporte terrestre multas de uno (1) a setecientos (700) salarios mínimos mensuales vigentes conforme al literal a) del parágrafo del artículo 46 de la Ley 336 de 1996. Así las cosas, este Departamento Administrativo, en cumplimiento de las garantías constitucional y procesales atendió a los parámetros de graduación de la sanción, en particular el *daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelado*, *el grado de prudencia y diligencia con que se atendieron los deberes o se hayan aplicado las normas legales pertinentes*, *y el reconocimiento o aceptación expresa de la infracción antes del decreto de pruebas*; criterios que para el fallador responde al principio de proporcionalidad de la infracción cometida,

[5] H. Corte Constitucional Sentencia C-721 de 2015, M.P. Jorge Ignacio Pretelt Chaljub.
[6] Magistrado Ponente: Luis Ernesto Vargas Silva.
[7] H. Corte Constitucional Sentencia C-343 de 2006.

Dirección: Sede Manga, Cuarta Avenida Calle 29 No. 17 – 189
Dirección: Sede Espinal, Carrera 14 No. 31A – 15
E-mail: transportepublico@transitocartagena.gov.co
Cartagena de Indias - Colombia

determinación que no violenta los topes dispuestos en salarios mínimos mensuales para el modo de transporte terrestre, que para el particular corresponde al año **2021**.

En atención a lo señalado, considera este Despacho que la multa impuesta a los vigilados no desborda los parámetros previstos por el legislador ni es subjetiva, razón demás que fundamenta el cumplimiento por parte de esta autoridad de los principios orientadores de las actuaciones administrativas, así como a la aplicación de los principios establecidos en el artículo 3° de la Ley 1437 de 2011.

4. CONVERSIÓN DE LA SANCIÓN EN UNIDADES DE VALOR TRIBUTARIO (UVT)

Acorde con lo previsto en el artículo 313 de la Ley 2294 de 2023, a partir del 1° de enero de 2024, 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 Básico (UVB).

De conformidad con lo precedente, por la necesidad de unificar la aplicación del artículo 49 de la Ley 1955 de 2019, frente a la definición del número de decimales y las reglas de conversión que deben ser utilizadas para expresar los valores de UVB, el Parágrafo 1. de la norma en comento estableció lo siguiente:

> *"Si como consecuencia de la aplicación de lo dispuesto en el presente artículo el valor de los conceptos objeto de indexación no es un número entero, se deberá aproximar dicho valor a la cifra con dos (2) decimales más cercana; y si es inferior a una (1) Unidad de Valor Básico (UVB), se deberá aproximar a la cifra con tres (3) decimales más cercana."*

Así las cosas, como se indicó en precedencia, este Despacho tasa la multa a imponer en la suma equivalente un (1) salario mínimo legal mensual vigente para LA EMPRESA, vigentes para el año **2021,** por ser el año del Informe Único de Infracción al Transporte **465883**, por lo que se procederá a realizar la conversión a Unidades de Valor Básico.

Para el efecto, el Ministerio de Hacienda y Crédito público, mediante la Resolución número 3268 del 18 de diciembre de 2023, fijó en DIEZ MIL NOVECIENTOS CINCUENTA Y UN PESOS ($10.951), la Unidad de Valor Básico (UVB) para la anualidad 2024.

A su vez, de acuerdo con el Decreto 1785 del 29 de diciembre de 2020, el Gobierno Nacional, fijó el salario mínimo legal mensual vigente para el año 2021 la suma de **NOVECIENTOS OCHO MIL QUINIENTOS VEINTISEIS PESOS** (**$908.526**).

Por lo tanto, al preverse en el artículo 46 de la Ley 336 de 1996 sanciones entre uno (1) y setecientos (700) salarios mínimos legales mensuales vigentes para el modo de transporte terrestre, y en aplicación del artículo 313 de la Ley 2294 de 2023, su equivalencia en UVB sería la siguiente:

UVB 2024	VALOR EN PESOS
1	$10.951

SMLMV 2021	VALOR EN PESOS	VALOR EN UVB
1	$908.526	82.96
1	$908.495	82.96

Por consiguiente, para el cargo, la multa a imponer es de un (1) SMLMV el equivalente a 82.96 Unidades de Valor Básico, que equivalen a NOVECIENTOS OCHO MIL CUATROCIENTOS NOVENTA Y CINCO PESOS ($908.495).

En mérito de lo expuesto, el DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE CARTAGENA DE INDIAS;

VI.- RESUELVE

PRIMERO: DECLARAR RESPONSABLES INDIVIDUALMENTE, de conformidad con la parte motiva de la presente resolución, a los siguientes sujetos:

A) Al señor **SERGIO VERAN PETIT** identificado con cédula de ciudadanía número **12.212.357 de Venezuela**, en su calidad de conductor del vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor individual distrital de pasajeros de placas **WGM511**.
B) A la **COOPERATIVA DE TAXISTAS DE CARTAGENA-COOPERATIVA DE PROPIETARIOS DE VEHICULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO - COOPROTAX** identificada con **NIT**. **890.480.728-0**, en su calidad de empresa de servicio público de transporte terrestre automotor individual distrital de pasajeros, a la que se encontraba vinculado el vehículo de placas **WGM511.**

Por contravenir el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con los artículos 2.2.1.8.3.1, 2.2.1.3.4, 2.2.1.3.5.4 del Decreto 1079 de 2015 y el parágrafo 3° del artículo 10° de la Resolución 2433 de 2018 y conforme lo previsto en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

Dirección: Sede Manga, Cuarta Avenida Calle 29 No. 17 – 189
Dirección: Sede Espinal, Carrera 14 No. 31A – 15
E-mail: transportepublico@transitocartagena.gov.co
Cartagena de Indias - Colombia

RESOLUCIÓN No.

"POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA"

SEGUNDO: SANCIONAR, de conformidad con la parte motiva de la presente resolución, al señor **SERGIO VERAN PETIT** identificado con cédula de ciudadanía número **12.212.357 de Venezuela**, en su calidad de conductor del vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor individual distrital de pasajeros de placas **WGM511;** con **MULTA** de un (1) salarios mínimos legales mensuales, que equivalen a 82.96 Unidades de Valor Tributario – UVB, vigentes para la fecha del IUIT No. **465883**, es decir, para el año **2021**, que corresponde a **NOVECIENTOS OCHO MIL CUATROCIENTOS NOVENTA Y CINCO PESOS ($908.495).**

TERCERO: SANCIONAR de conformidad con la parte motiva de la presente resolución, a la **COOPERATIVA DE TAXISTAS DE CARTAGENA-COOPERATIVA DE PROPIETARIOS DE VEHICULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO - COOPROTAX** identificada con NIT. **890.480.728-0**, en su calidad de empresa de servicio público de transporte terrestre automotor individual distrital de pasajeros a la que se encontraba vinculado el vehículo de placas **WGM511**; con **MULTA** de un (1) salarios mínimos legales mensuales, que equivalen a 82.96 Unidades de Valor Tributario – UVB, vigentes para la fecha del IUIT No. **465883**, es decir, para el año **2021**, que corresponde a **NOVECIENTOS OCHO MIL CUATROCIENTOS NOVENTA Y CINCO PESOS ($908.495).**

CUARTO: EXONERAR, de conformidad con la parte motiva de la presente resolución, los señores **LUIS ALBERTO CUBIDES SALAZAR Y ANDRES HUMBERTO RAMIREZ ZULUAGA** identificados con cédula de ciudadanía número **10.096.868 y 75.092.208 respectivamente**, en su calidad de propietarios del vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor individual distrital de pasajeros de placas **WGM511.**

QUINTO: NOTIFIQUESE el contenido de la presente resolución, al señor **SERGIO VERAN PETIT**, a la señora **LUIS ALBERTO CUBIDES SALAZAR** y **ANDRES HUMBERTO RAMIREZ ZULUAGA** y a la **COOPERATIVA DE TAXISTAS DE CARTAGENA-COOPERATIVA DE PROPIETARIOS DE VEHICULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO - COOPROTAX,** de conformidad con lo previsto en la Ley 1437 de 2011.

SEXTO: Contra la presente Resolución procede el Recurso de Reposición dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a su notificación, conforme al artículo 74 y siguientes de la Ley 1437 de 2011.

SÉPTIMO: En firme la presente Resolución, en los términos del artículo 87 de la Ley 1437 de 2011, remítase copia de la misma junto a la constancia de ejecutoria, a la Oficina de Cobro Coactivo del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte de Cartagena de Indias para su cumplimiento.

Dada en Cartagena de Indias D.T. y C. el día

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

JOSÉ REIMUNDO RICAURTE GÓMEZ
DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE.

Proyectó: Loly Ozuna M. Asesora Externa – DATT
Revisó: Digna Vargas Arroyo – Profesional Universitario Código 219 Grado 33 – DATT.

Dirección: Sede Manga, Cuarta Avenida Calle 29 No. 17 – 189
Dirección: Sede Espinal, Carrera 14 No. 31A – 15
E-mail: transportepublico@transitocartagena.gov.co
Cartagena de Indias - Colombia

RESOLUCIÓN No.

"POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA"

EL DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE CARTAGENA DE INDIAS

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; procede a proferir decisión dentro del proceso administrativo sancionatorio adelantado en contra de los investigados **WILLIAM HERNANDO BARRIOS VELASQUEZ**, **EDGAR NICOLAS ARYSMENDY ECHEVERRY** y la empresa **COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTE, RECREACION Y TURISMO - COOINTRATURISMO**:

I. ANTECEDENTES:

1. Informe de infracción de transporte.

Que mediante Informe Único de Infracciones de Transporte No. **465893 del 18 de mayo de 2021**, el agente de tránsito y transporte, **ANGEL GARCES BURGOS**, identificado con placa No. 088186, adscrito a la Seccional de Tránsito y Transporte del Departamento de Policía de Bolívar- SETRA-DEBOL, señaló que en el lugar **RUTA 9005 KM 96 TURBACO,** el señor **WILLIAM HERNANDO BARRIOS VELASQUEZ** quien se denominara el **CONDUCTOR,** identificado con la cédula de ciudadanía número **1.143.365.992**, en su calidad de conductor del vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros tipo taxi de placas **FXT593**, de propiedad del señor(a) **EDGAR NICOLAS ARYSMENDY ECHEVERRY**, identificado(a) con la cédula de ciudadanía número **22.973.629**, quien se denominara el **PROPIETARIO,** y afiliado a la empresa **COOPERATIVA DE TAXISTAS Y CONDUCTORES TURISTICOS DE CARTAGENA-COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTE, RECREACION Y TURISMO - COOINTRATURISMO** identificada con NIT. **900.087.817-9,** quien se denominará **LA EMPRESA,** fue sorprendido prestando el servicio público de transporte **Sin portar la planilla de viaje ocasional**.

2. Resolución de apertura de investigación

Que mediante la **Resolución No. 2898 del 27 de julio de 2021,** se resolvió dar apertura a la investigación administrativa en contra del **CONDUCTOR, EL PROPIETARIO** Y **LA EMPRESA,** por la presunta contravención del artículo 26 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con los artículos 2.2.1.8.3.1, 2.2.1.3.4, 2.2.1.3.5.4 del Decreto 1079 de 2015 y el parágrafo 3° del artículo 10° de la Resolución 2243 de 2018 y conforme lo previsto en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, por presuntamente prestar servicio público de transporte fuera del radio de acción distrital, sin contar con la planilla única de viaje ocasional (PVO).

3. Notificación de la Resolución de apertura de investigación a las partes

El proceso de notificación de la Resolución antes mencionada se surtió de la siguiente manera:

A) Que, a la **EMPRESA** el día 09 de septiembre de 2021, le fue notificada por medio de correo electrónico la Resolución 2898 del 27 de julio de 2021 (Fls. 9)**.**

B) Que, al **CONDUCTOR** revisada la información recolectada en el IUIT y base de datos con que cuenta la entidad, se realizó publicación por la página web en www.transitocartagena.gov.co y en un lugar de acceso al público del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte de Cartagena-DATT de la Resolución 2898 del 27 de julio de 2021 el día 27 de septiembre de 2021, todo esto previo envío de la correspondiente citación, la cual fue devuelta (Fls. 5- 17, 18)**.**

C) Que, al **PROPIETARIO** revisada la información recolectada en el IUIT y base de datos con que cuenta la entidad, se envió el respectivo citatorio, frente al que decidió otorgar poder a la señora EMILIA CADENA AVILA para que se notificara de la Resolución en mención, surtiéndose así la misma el día 22 de septiembre de 2021 (Fls. 15-16)**.**

4. Descargos de las investigadas

Vencido el termino de traslado, se recibieron los siguientes descargos:

A. **LA EMPRESA**

Mediante memorial, con fecha de recibido 20 de septiembre del 2021, la empresa de transporte investigada presentó descargos, manifestando en resumen lo siguiente:

- Manifiesta la representante legal de la investigada que los hechos no son atribuible a la empresa de acuerdo al artículo 1° de la Resolución 10800 de 2003.
- Expresa que, la empresa no tiene ningún tipo de potestad en los recorridos o servicios que presta el vehículo, así como tampoco posee un registro de los destinos y los servicios que contrata con el propietario, tenedor y/o conductor del vehículo.

RESOLUCIÓN No.

"POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA"

- Indica la representante legal que su representada como empresa no ha incumplido en la falta de no suministrar planilla de viaje ocasional, no la suministró, ni expidió porque no fue requerida para ese fin por parte del conductor o propietario.
- Manifiesta que, la empresa no tiene vigilancia permanente ni control total del vehículo, así como tampoco dispone de los recorridos que este realiza y de los contratantes con los que acuerda algún tipo de servicio.
- Por lo anterior, solicita a esta entidad que la empresa sea exonerada de la responsabilidad frente a la investigación

B. En cuanto al **PROPIETARIO** y al **CONDUCTOR** del vehículo, estos guardaron silencio frente los cargos que le fueron endilgados.

II. FUNDAMENTOS JURÍDICOS QUE SUSTENTAN LA DECISIÓN

2.1 Transporte Público.

El legislador dispuso en el artículo 5° de la Ley 336 de 1996 que 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.

A su vez, por actividad transportadora se entiende un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes basadas en los Reglamentos del Gobierno Nacional, como así lo dispuso el artículo 6° de la misma normatividad.

Del mismo modo, el artículo 9° del Estatuto General del Transporte expone que el servicio público de transporte 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.

Ahora, para los efectos de la normatividad que regula el sector transporte, se entiende por operador o empresa de transporte la persona natural o jurídica constituida como unidad de explotación económica permanente con los equipos, instalaciones y órganos de administración adecuados para efectuar el traslado de un lugar a otro de personas o cosas, o de unas y otras conjuntamente.

2.2 Autoridades de Transporte.

De conformidad con el Decreto 1079 de 2015, decreto único reglamentario del sector transporte, son autoridades de transporte los siguientes:

> "*Artículo 2.2.1.3.1.1. Autoridades de transporte. Son autoridades de transporte competentes las siguientes:*
> *(…)*
> ***En la Jurisdicción Distrital y Municipal: los Alcaldes Municipales y/o distritales o en los que estos deleguen tal atribución.*"** (negrilla y subraya fuera de texto original)

2.3 Sujetos de Sanciones.

La Ley 105 de 1993, ley marco del sector transporte, señaló en su artículo 9°, que 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.

Además, el mismo cuerpo normativo indicó que 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."*

2.4 Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi.

Según lo dispuesto en el artículo 2.2.1.3.3 del Decreto 1079 de 2015 el transporte público terrestre automotor individual de pasajeros en el nivel básico, es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino.

El artículo 2.2.1.3.5.2 del Decreto 1079 de 2015 expone que el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, se presta de manera regular dentro de la jurisdicción de un distrito o municipio y en las áreas metropolitanas de

conformidad con las normas que la regulan. Debiéndose entender por radio de acción distrital o municipal, aquel dentro de la jurisdicción de un distrito o municipio, conforme lo define el artículo 2.2.1.3.5.3 Decreto 1079 de 2015.

Finalmente, el artículo 2.2.1.3.2.1. del Decreto 1079 de 2015, expone que las empresas legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros, deberán solicitar y obtener habilitación para operar en el nivel básico y/o de lujo. La habilitación lleva implícita la autorización para la prestación del servicio público de transporte en esta modalidad, en el o los niveles de servicio autorizados.

2.5 Control, Inspección y Vigilancia.

El artículo 2.2.1.3.1.2 del Decreto 1079 de 2015, señaló que la inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio estará a cargo de los alcaldes metropolitanos, distritales y/o municipales según el caso, o de las autoridades a las que se les haya encomendado la función.

Así mismo, en virtud de lo dispuesto en el Decreto 1284 de 2010, mediante el cual se adopta el Manual de Funciones de la Alcaldía Mayor de Cartagena, ajustado por el Decreto Distrital 1701 de 2015, corresponde al Director del Departamento de Tránsito y Transporte de Cartagena – DATT, "*Aplicar las infracciones que se ocasionen en relación con actividades de transporte y de establecer las sanciones de acuerdo con las normas vigentes.*"

2.6 Tipo en blanco

El literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, Estatuto General de Transporte, expone que en todos los casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte las multas oscilarán entre 1 y 2000 salarios mínimos mensuales vigentes, con base en la graduación que se señala en dicho artículo. Particularmente para el transporte terrestre, se estableció una graduación entre 1 y 700 salarios mínimos mensuales vigentes según el literal a) del parágrafo de la norma en mención.

Al respecto, el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, Estatuto General de Transporte, señala lo siguiente:

> "***ARTÍCULO 26. Todo equipo destinado al transporte público deberá contar con los documentos exigidos por las disposiciones correspondientes para prestar el servicio de que se trate (…)"***

2.7 De la planilla de viaje ocasional

El artículo 2.2.1.3.4 del Decreto 1079 de 2015, define la "Planilla de Viaje Ocasional" y el "Viaje ocasional" en los siguientes términos:

> "***Artículo 2.2.1.3.4.*** *Definiciones. Para la interpretación y aplicación de presente Capítulo, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones específicas:*
> *(…)*
> ***Planilla única de viaje ocasional****: es el documento* ***que debe portar todo conductor de vehículo de servicio público de esta modalidad para la realización de un viaje ocasional****.*
> *(…)*
> ***Viaje ocasional****: es aquel que excepcionalmente autoriza el Ministerio de Transporte a un vehículo taxi en el nivel básico y de lujo,* ***para prestar el servicio público de transporte individual por fuera del radio de acción autorizado***." (Negrillas y subrayas fuera de texto original).

En ese orden, en cuanto al radio de acción, el artículo 2.2.1.3.5.2 señaló lo siguiente:

> "***Artículo 2.2.1.3.5.2. Radio de acción.*** *El Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, se presta de manera regular dentro de la jurisdicción de un distrito o municipio y en las áreas metropolitanas de conformidad con las normas que la regulan.*
>
> *El servicio entre un aeropuerto que sirve a la capital del departamento y que está ubicado en un municipio diferente a ésta, no requerirá el porte de planilla única de viaje ocasional, cuando se presta por vehículos de empresas de la respectiva capital o Área metropolitana y del municipio sede del terminal aéreo.*
> *En los demás aeropuertos, previo concepto favorable del Ministerio de Transporte, los alcaldes podrán realizar convenios para la prestación del servicio directo desde y hasta el terminal aéreo sin planilla única de viaje ocasional, siempre que existan límites comunes entre el municipio sede del aeropuerto y el municipio origen o destino del servicio.*
>
> ***En los demás casos en los cuales los vehículos taxi salgan del radio de acción autorizado, deberán portar planilla única de viaje ocasional***." (Negrillas y subrayas fuera de texto original).

Aunado a lo anterior, para mayor precisión en cuanto al radio de acción, la misma norma, en su artículo 2.2.1.3.5.3 expuso:

RESOLUCIÓN No.

"POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA"

"***Artículo 2.2.1.3.5.3. Radio de acción distrital o municipal***. *Entiéndase por radio de acción distrital o municipal el que se presta dentro de la jurisdicción de un distrito o municipio. Comprende las áreas urbanas, suburbanas y rurales y los distritos territoriales indígenas de la respectiva jurisdicción.*"

Y respecto a los viajes ocasionales, el artículo 2.2.1.3.5.4 del pluricitado Decreto, aclaró:

"***Artículo 2.2.1.3.5.4. Viaje ocasional.*** *Para la realización de viajes ocasionales en vehículos taxi, se acreditará el cumplimiento de los requisitos que para este efecto señale el Ministerio de Transporte quien establecerá la ficha técnica para la elaboración y los mecanismos de control correspondientes del formato de la planilla única de viaje ocasional.*"

Así las cosas, el Ministerio de Transporte, mediante la Resolución 2433 del 22 de junio de 2018, reglamentó el procedimiento para la expedición, control y registro en línea de la planilla única de viaje ocasional para los vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros individual en vehículos taxi.

La Resolución 2433 de 2018 en cita, en su artículo 2° señaló:

*"**Artículo 2. Inscripción en el RUNT.** Las empresas habilitadas para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, de Pasajeros por Carretera y Mixto, para poder de manera excepcional realizar viajes ocasionales en un radio de acción distinto al autorizado, deberán inscribirse en el registro nacional de personas naturales o jurídicas, públicas o privadas que prestan servicios al sector público del Registro Único Nacional de Tránsito RUNT, para poder diligenciar en línea la Planilla Única de Viaje Ocasional."*

A su vez, el Parágrafo 2°, del artículo 3° de la Resolución 2433 de 2018, expone:

*"**Parágrafo 2°**. Los propietarios de los vehículos de servicio público deben validar los datos consignados en el sistema RUNT a través de la consulta que tiene dispuesta en la plataforma RUNT. En caso de encontrar diferencias en la información del automotor, el propietario debe acercarse al Organismo de Tránsito y solicitar la corrección."*

Igualmente, el artículo 5° de la precitada Resolución, indica:

*"**Artículo 5°. Responsabilidad.** Las empresas de transporte serán responsables del uso, del control de las planillas únicas de viaje ocasional, del transporte que se realice con ellas y de la veracidad de la información consignada en el sistema HQ-RUNT."*

Adicionalmente, el artículo 8° ibidem, en cuanto a la posibilidad de las empresas de efectuar viajes ocasionales, indicó:

*"**Artículo 8. Diligenciamiento y Expedición de la Planilla Única de Viaje Ocasional.** Las empresas de transporte habilitadas en las modalidades a las que hace alusión la presente resolución, podrán realizar viajes ocasionales en un radio de acción distinto al autorizado previo el cumplimiento de:*

1. *Diligenciamiento de los siguientes datos requeridos para la generación de las Planillas Únicas de Viaje Ocasional en el sistema HQ-RUNT:*

   a) *Placa del vehículo*
   b) *Cédula del conductor*
   c) *Datos del contratante del servicio (nombre, cédula o nit, teléfono, dirección)*
   d) *Cantidad de pasajeros*
   e) *Datos del viaje ocasional (Ciudad de origen – Ciudad destino)*
   f) *Y demás datos que sean requeridos para el correcto funcionamiento del sistema de acuerdo con la normatividad vigente.*

2. *Validación por el sistema RUNT de los siguientes requisitos e información para la expedición.*

   a) *Que el conductor tenca activa y vigente su licencia de conducción y que la licencia corresponda a la categoría autorizada para la prestación de servicio público.*
   b) *Que el vehículo se encuentre activo en el Registro Nacional Automotor, y homologado para prestar el servicio público.*
   c) *Que el automotor tenga vigente el SOAT y la Revisión Técnico mecánica.*
   d) *Que la tarjeta de operación se encuentre vigente, de acuerdo con la información ingresada por la empresa; para los vehículos que ya se encuentre activos en el Registro Nacional de Empresas se validará contra la tarjeta de operación registrada.*
   e) *Que la empresa cuente con una póliza de responsabilidad civil contractual y extracontractual vigente para el vehículo.*
   f) *Que el vehículo registrado en el sistema HQ-RUNT corresponda a la modalidad autorizada en la presente resolución para hacer uso de la planilla de viaje ocasional.*
   g) *Que la empresa de transporte se encuentre inscrita en el sistema HQ-RUNT, como persona jurídica.*
   h) *Que el vehículo esté autorizado por la empresa para hacer uso de la planilla única de viaje ocasional.*"

Ahora, en cuanto a las condiciones de uso de la planilla de viaje ocasional, el artículo 9° de la Resolución 2433 de 2018, señala:

"***Artículo 9. Condiciones de Uso.*** *Para efectos del uso de la Planilla Única de Viaje Ocasional generada, deberá tenerse en cuenta los siguientes criterios:*

a) *Se utilizará una sola Planilla Única de Viaje Ocasional cuando el viaje sea de ida y de regreso con el mismo contratante. En el caso que se tenga un contrato de ida y uno diferente de regreso, se deberá disponer de una planilla por cada contrato. Esto deberá ser digitado en el sistema desde el inicio del viaje de ida.*
b) ***Cuando el vehículo se movilice sin pasajeros fuera de su radio de acción autorizado, requerirá en todo caso haber diligenciado la Planilla Única de Viaje Ocasional, para su desplazamiento***.
c) *Las empresas, propietarios o conductor autorizado tendrán un tiempo máximo de 15 minutos contados a partir del inicio del viaje para desistir o modificar la información del viaje ocasional en el sistema HQ-RUNT.*" (Negrillas y subrayas fuera de texto original).

En cuanto al porte de la planilla de viaje ocasional, el Parágrafo 3° del artículo 10 de la Resolución 2433 de 2018, indica:

"***Parágrafo 3. Porte de la Planilla.*** *La Planilla Única de Viaje Ocasional* ***deberá ser presentada por el conductor del vehículo a las autoridades de control en vía en formato físico o digital***." (Negrillas y subrayas fuera de texto original).

2.8 Documentos que soportan la operación de los equipos en el Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros.

Los documentos que soportan la operación de los equipos, conforme al artículo 2.2.1.8.3.1 del Decreto 1079 de 2015, son los siguientes:

*"**Artículo 2.2.1.8.3.1. Documentos que soportan la operación de los equipos**. De acuerdo con la modalidad de servicio y radio de acción autorizado, los documentos que sustentan la operación de los equipos son:*
(…)
3. Transporte público individual de pasajeros en vehículos taxi:
3.2. Planilla de viaje ocasional (cuando sea del caso).
(…)" (Negrillas y subrayas fuera de texto original)

2.9 Procedimiento aplicable al caso concreto.

Para el caso en concreto existe una regulación especial sobre la materia, lo que desplaza la aplicación del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, por ende, este Despacho, adelanta el respectivo procedimiento según como lo establece el artículo 50 de la Ley 336 de 1996, que señala lo siguiente:

"***ARTÍCULO 50.*** *Sin perjuicio de lo dispuesto por normas especiales sobre la materia, cuando se tenga conocimiento de la comisión de una infracción a las normas de transporte, la autoridad competente abrirá investigación en forma inmediata mediante resolución motivada contra la cual no cabrá recurso alguno, la cual deberá contener:*

a) Relación de las pruebas aportadas o allegadas que demuestren la existencia de los hechos.
b) Los fundamentos jurídicos que sustenten la apertura y el desarrollo de la investigación.
c) Traslado por un término no inferior a diez (10) días ni superior a treinta (30) días, al presunto infractor para que por escrito responda a los cargos formulados y solicite las pruebas que considere pertinentes, las que se apreciarán de conformidad con las reglas de la sana crítica."

En cuanto a las sanciones y su procedimiento, el artículo 44 de la Ley 336 de 1996, el legislador dispuso que de conformidad con lo establecido por el Artículo 9o. de la Ley 105 de 1993, y para efectos de determinar los sujetos y las sanciones a imponer, se tendrá en cuenta los criterios que se señalan en las normas siguientes.

En ese orden, el artículo 46 del mismo Estatuto, dispuso lo siguiente:

"***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:*
(…)
e) ***En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte.***" (negrilla y subraya fuera de texto original)

En ese sentido, en el evento de comprobarse la violación a la normatividad que rige el sector transporte, dará lugar a la imposición de la sanción señalada en el literal a) del parágrafo del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, que al tenor establece:

"***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;
(…)"

RESOLUCIÓN No.

"POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA"

De lo anterior queda claro que el procedimiento aplicable al presente caso es el contemplado en la Ley 336 de 1996, el cual ha sido respetado por el DATT, teniendo en cuenta que las investigadas fueron debidamente notificadas, y algunas de ellas presentaron los respectivos descargos.

III. Pruebas

3.1 Pruebas aportadas por la autoridad de transporte

Con la Resolución 2898 del 27 de julio de 2021, se aportaron las siguientes pruebas documentales:

1. Informe Único de Infracción al Transporte **465893 del 18 de mayo de 2021** (Fl. 1).

3.2 Admisibilidad de las pruebas para proferir decisión de fondo

Teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 51 del Estatuto Nacional del Transporte, se remite en materia probatoria al Código Contencioso Administrativo (Ley 1437 de 2011), sin embargo, allí no se observa regulación sobre aspectos relacionados con la valoración y admisibilidad probatoria, por lo que, se hace necesaria la aplicación del artículo 306 ibidem que señala expresamente los casos en los que aplica la remisión normativa, que no es más que, la aplicación de las normas del Código General del Proceso, siendo la situación de marras un ejemplo expreso de la necesidad de dicha remisión normativa.

Así las cosas, el mencionado Código, indica en el artículo 164 que "*toda decisión judicial debe fundarse en las pruebas regular y oportunamente allegadas al proceso* (…), igualmente indica en el artículo 168 *"(…) que se podrán rechazar las pruebas ilícitas, las notoriamente impertinentes, las inconducentes y las manifiestamente superfluas o inútiles (…)*".

Es decir, que las pruebas recaudadas en esta investigación deben ceñirse al asunto material del proceso, las cuales permitan arrojar a este investigador certeza sobre los hechos objeto de análisis. En ese orden, entre las condiciones para la admisibilidad de las pruebas se encuentran: (i) la pertinencia: en donde la prueba tiene por objeto un hecho que guarda relación directa con el asunto materia del proceso, es decir, que debe existir una relación de causalidad entre la prueba, el hecho y el asunto del proceso; (ii) la eficacia: en donde la prueba tiene que poder demostrar un hecho, es decir, cuando la ley exige un medio de prueba determinado para demostrar el evento invocado; (iii) la utilidad: en donde la prueba es obtenida conforme a la Constitución, respetando los derechos fundamentales.

Se trata entonces que, las pruebas obrantes en el presente expediente, es decir, i) informe Único de Infracción al Transporte **465893 del 18 de mayo de 2021**(Fl. 1) es pertinente, eficaz y útil.

No obstante, considera la entidad, que es necesario referirse a la naturaleza del IUIT, como se pasa a indicar:

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 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[1], 244[2] y 257[3] del Código General del Proceso.

Aunado a lo anterior, no debe pasarse por alto que el artículo 50 de la Ley 336 de 1996 señala que "*cuando se tenga conocimiento de la comisión de una infracción a las normas de transporte, la autoridad competente abrirá investigación*".

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 tales como señala el IUIT, como la falta cometida,

[1] "***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."

[2] "***ARTÍCULO 244. DOCUMENTO AUTÉNTICO.*** *Es auténtico un documento cuando existe certeza sobre la persona que lo ha elaborado, manuscrito, firmado, o cuando exista certeza respecto de la persona a quien se atribuya el documento (…)*
Lo dispuesto en este artículo se aplica en todos los procesos y en todas las jurisdicciones."

[3] "***ARTÍCULO 257. ALCANCE PROBATORIO***. *Los documentos públicos hacen fe de su otorgamiento, de su fecha y de las declaraciones que en ellos haga el funcionario que los autoriza."*

el conductor y la empresa transportadora, los cuales, supuestamente prestaron un servicio público de transporte con el vehículo de placas **FXT593** fuera del radio de acción, sin contar con la planilla de viaje ocasional, siendo este un documento que sustenta la operación del equipo, fuera del perímetro al que fue autorizado para la prestación del servicio.

Teniendo en cuenta lo anterior, tanto el IUIT como los demás documentales señaladas en la Resolución 2898 del 27 de julio de 2021, son idóneas y conducentes para aperturar una investigación administrativa en contra de los sujetos de sanción por las conductas descritas en dicho informe, que se fundamente en una norma de transporte. Así, al señalarse como sujetos investigados al conductor del rodante, a la empresa investigada, y al propietario, estos deberán demostrar la no realización de los supuestos de hecho exigidos por la norma para que se dé como cometida la infracción.

Ello naturalmente exige que para un ejercicio adecuado de su defensa anexe las pruebas que considere pertinentes, y que, en el presente caso, aluden a una situación que ella presuntamente conoce y respecto de la cual está en posición de aportar los medios probatorios idóneos para desvirtuar los hechos materia de controversia, en virtud del vínculo que tiene la empresa transportadora, por el hecho de ser el sujeto activo calificado de la conducta, es decir, la persona jurídica habilitada por el estado para la prestación de un servicio público de transporte acorde a la normatividad vigente, dentro de los estándares de calidad y legalidad que demostró al momento de solicitar y adquirir la habilitación o permiso para operar.

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[4] 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 deshonrar 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)*

3.3 Apreciación de las pruebas para proferir decisión de fondo

De acuerdo con la doctrina jurídica procesal, en materia de apreciación de las pruebas, es decir, de la actividad intelectual del juzgador para determinar su valor de convicción sobre la certeza, o ausencia de ésta, de las afirmaciones de las partes en el proceso, el sistema de la sana critica o persuasión racional, en el cual el juzgador debe establecer por sí mismo el valor de las pruebas con base en las reglas de la lógica, la ciencia y la experiencia, consagrado en el Código General del Proceso, que en su artículo 176 determina lo siguiente:

> *"**ARTÍCULO 176. APRECIACIÓN DE LAS PRUEBAS**. Las pruebas deberán ser apreciadas en conjunto, de acuerdo con las reglas de la sana crítica, sin perjuicio de las solemnidades prescritas en la ley sustancial para la existencia o validez de ciertos actos.*
>
> *El juez expondrá siempre razonadamente el mérito que le asigne a cada prueba."*

Este sistema requiere igualmente una motivación, consistente en la expresión de las razones que el juzgador ha tenido para determinar el valor de las pruebas, con fundamento en las citadas reglas.

En ese orden de ideas, este Departamento Administrativo apreciará las pruebas en conjunto, de acuerdo a las reglas de la sana crítica, les dará el valor probatorio correspondiente de acuerdo al hecho o momento que se pretenda demostrar y de esta manera poder determinar con certeza la materialidad del hecho o infracción a las normas de transporte basadas en los lineamientos establecidos por la Constitución Política en sus artículos 333 y 334, la Ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996 y el Decreto 1079 de 2015.

Así mismo, se estudiará, valorará y determinará cual, de las pruebas obrantes en el expediente, ya sean las que sirvieron como base para el inicio de esta investigación o las aportadas y/o solicitadas por el investigado sirven como fundamento fáctico y jurídico para desvirtuar o confirmar los cargos formulados mediante la **Resolución No. 2898 del 27 de julio de 2021.**

IV. CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

4.1 SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LAS INVESTIGADAS:

Abordando el caso en concreto, el agente de tránsito y transporte, en el IUIT **465893 del 18 de mayo de 2021** señaló que en el lugar "**RUTA 9005 KM 96 TURBACO"** el vehículo de placas **FXT593**, fue sorprendido prestando el servicio público de transporte Sin portar la planilla de viaje ocasional.

[4] *Sentencia C-782/05*

RESOLUCIÓN No.

"POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA"

Entre otras particularidades, se observa en el IUIT citado, el cual obra en el expediente, que el agente de tránsito y transporte, en la casilla de "Observaciones" consignó y especificó la conducta presuntamente transgresora de las normas del transporte, y en ningún lugar indicó "código de infracción" alguno.

Lo anterior, respetando lo que para el efecto dispuso el parágrafo transitorio, que se encontraba vigente para la fecha de los hechos, del artículo 6° de la Resolución 20203040003785 del 26 de mayo de 2020 del Ministerio de Transporte. Frente a esta resolución en cita, vale advertir que, entre otras cosas, derogó la Resolución 0004247 del 12 de septiembre de 2019, y en su defecto, adoptó un nuevo formato de Informe Único de Infracciones al Transporte anexo a la misma, y se señaló que para su implementación debía hacerse dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de dicho acto administrativo.

Además, en esta resolución se indicó que las autoridades de control podrán continuar usando los formatos existentes adoptados mediante las Resoluciones 10800 del 12 de diciembre de 2003 y 0004247 del 12 de septiembre de 2019, hasta agotar su inventario o hasta que finalice el plazo de implementación, lo que ocurra primero.

Aunado a lo anterior, el Ministerio de Transporte, mediante la Resolución 20203040024865 del 27 de noviembre de 2020 prorrogó el plazo establecido en el artículo 6 de la Resolución 20203040003785 del 26 de mayo de 2020, por seis (6) meses más, es decir, que el límite temporal para el uso de los formatos Únicos de Infracciones al Transporte que se habían adoptado mediante la Resolución 10800 de 2003, y 0004247 de 2019 e inicio de la implementación del nuevo formato adoptado en la Resolución 20203040003785 del 2020 era el 27 de mayo de 2021.

Por lo anterior fue que esta Dirección consideró que existían méritos suficientes para aperturar investigación administrativa, toda vez que el IUIT fue correctamente diligenciado por parte del agente de tránsito y transporte.

En el acto administrativo de apertura, este Despacho expuso que la conducta transgredida se encontraba tipificada en el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con los artículos 2.2.1.8.3.1, 2.2.1.3.4, 2.2.1.3.5.4 del Decreto 1079 de 2015 y el parágrafo 3° del artículo 10° de la Resolución 2243 de 2018 y conforme lo previsto en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

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"*[5]

Frente al *sub judice*, puede verse la norma en blanco consagrada en el literal e) del articulo 46 de la Ley 336 de 1996, al momento de aperturar la investigación administrativa, se efectuó una remisión al artículo 26 del mismo cuerpo normativo, es decir, de la Ley 336 de 1996, el cual señala concretamente la conducta transgredida por parte de los investigados, siendo una actuación constitucionalmente valida.

Aterrizadas las normas citadas y enfocándonos al caso bajo estudio, resulta fácil determinar que el lugar de los hechos, es decir, la **RUTA 9005 KM 96 TURBACO** se encuentra por fuera de la jurisdicción del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, y que, por lo tanto, es evidente que también se encuentra por fuera del radio de acción distrital de la empresa de transporte **COOPERATIVA DE TAXISTAS Y CONDUCTORES TURISTICOS DE CARTAGENA-COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTE, RECREACION Y TURISMO - COOINTRATURISMO.**

Una vez decantadas las normas citadas en el acápite de "Fundamentos jurídicos que sustentan la decisión", y de conformidad con las pruebas anexas al plenario, resulta acreditado dentro del proceso lo siguiente:

1. El día 17 de mayo de 2021, el vehículo de placas **FXT593,** se encontraba prestando servicio público de transporte individual de pasajeros en la RUTA 9005 KM 96 TURBACO, de conformidad con la información consignada en las casillas No. 1, 2, 3, 4 y 5 del Informe Único de Infracción al Transporte No. **465893**, suscrito por el agente de tránsito y transporte y visible a folio 1 del expediente.

2. Que el propietario del vehículo es el señor(a) **EDGAR NICOLAS ARYSMENDY ECHEVERRY**, de conformidad con la información consignada en la casilla No. 9 del IUIT No. **465893**, y la consulta interna de datos del vehículo de placas **FXT593**.

[5] H. Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-713/12. MP. Mauricio González Cuervo

RESOLUCIÓN No.

"POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA"

3. El vehículo de placas **FXT593,** era conducido por el señor **WILLIAM HERNANDO BARRIOS VELASQUEZ**, de conformidad con la información consignada en la casilla No. 10 del Informe Único de Infracción al Transporte No. **465893**, suscrito por el agente de tránsito y transporte, visible a folio 1 del expediente

4. El vehículo de placas **FXT593,** no contaba con la planilla de viaje ocasional, para prestar el servicio de transporte por fuera del perímetro urbano del Distrito de Cartagena, conforme lo determina el agente de tránsito y transporte en la casilla No. 16 "Observaciones" del IUIT No. **465893**. Situación que no fue objetada por las partes.

Al respecto, el Decreto 1079 de 2015 ha señalado que, para la realización de viajes ocasionales en vehículos tipo taxi, fuera del radio de acción, se deberá cumplir con el lleno de los requisitos legales (contar con la planilla de viaje ocasional, como documento que soporta la operación del equipo), para la prestación del servicio. Es decir, que el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, en cuanto a la planilla de viaje ocasional para la prestación del servicio de transporte público individual de pasajeros en vehículos taxi fuera del radio de acción, impuso la obligatoriedad de contar con dicha autorización, y conforme al procedimiento para la expedición, control y registro en línea de la Planilla Única de Viaje Ocasional, Resoluciones 2433 y 6019 de 2018 emitidas por el Ministerio de Transporte, *se les delegó, a las empresas de transporte la responsabilidad del uso, del control de las planillas únicas de viaje ocasional, del transporte que se realice con ellas y de la veracidad de la información consignada en el sistema HQ- RUNT.*

De esta manera y teniendo en cuenta la posición y responsabilidad que ostenta la empresa de transporte dentro de la prestación del servicio público, ésta debe adoptar las medidas necesarias para evitar que los vehículos vinculados a ella presten el servicio sin el lleno de los requisitos. Permitir la circulación de vehículos taxi fuera del radio de acción, sin la planilla de viaje ocasional, no sólo quebranta el orden jurídico sino también pone en riesgo la seguridad de los pasajeros, usuarios de la vía, y otras modalidades de transporte público.

En esa cronología, los conductores de vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte individual de pasajeros tipo taxi, deben ser conocedores de la normatividad que regula la actividad transportadora, teniendo en cuenta que son sujetos sancionables por su incumplimiento, toda vez que, para haberse prestado el servicio en el lugar de los hechos, resultaba necesario que el transportador - conductor portara la planilla de viaje ocasional, como documento que, para este caso, sustenta la operación del equipo, situación que no fue desvirtuada por parte de los investigados.

De otro lado, para este Despacho no resulta procedente, como lo pretende el representante de la empresa transportadora, excusarse del deber que le asiste de cumplir con las obligaciones que le son propias con el supuesto actuar negligente de los propietarios y conductores de los vehículos afiliados al no aportar la documentación e información para la expedición de la planilla de viaje ocasional, por cuanto la empresa **COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTE, RECREACION Y TURISMO - COOINTRATURISMO** se encontraba facultada y era competente para ejercer las funciones de control y vigilancia sobre el parque automotor afiliado e, igualmente, para adoptar los mecanismos que el propio contrato de vinculación, suscrito con el referido propietario, consagra.

En este sentido, la empresa transportadora contaba con los medios legales y contractuales necesarios para requerir a sus afiliados al cumplimiento de sus obligaciones, y al no haberlos puesto en marcha permitiendo la circulación del vehículo encartado sin el lleno de los requisitos, desconoció las condiciones de seguridad de la actividad y, por ende, quebrantó el ordenamiento jurídico.

Por lo demás, el conductor y la empresa no discutieron el fundamento de la infracción, tampoco aportaron elementos que demostraran la no ocurrencia de la misma o que probaran las afirmaciones de los escritos de sus descargos respectivos, y mucho menos demostraron cumplir su deber de cuidado en relación con la irregular operación y prestación del servicio público de transporte individual de pasajeros en vehículos tipo taxi. En estas condiciones las obligaciones enunciadas en la normatividad que rige el sector transporte fueron desconocidas, razón por la cual los investigados deben ser sancionados.

En ese orden, no debe pasarse por alto que la empresa transportadora, por el hecho de ser el sujeto calificado de la conducta, es decir, la persona jurídica habilitada por el Estado para la prestación de un servicio público de transporte acorde a la normatividad vigente, dentro de los estándares de gestión, calidad y legalidad que demostró al momento de solicitar y adquirir la habilitación o permiso para operar, no puede excusar su negligencia bajo el argumento que le es imposible controlar la actividad diaria del vehículo, ***cuando es ella la responsable de gestionar, controlar, supervisar y alistar diariamente su parque automotor, bien sea de sus vehículos propios, o vinculados.***

Al respecto, el artículo 2.2.1.3.6.2. del Decreto 1079 de 2015 señala que "*La vinculación de un vehículo a una empresa de transporte público es la incorporación de éste al parque automotor de dicha empresa. Se formaliza con la celebración del respectivo contrato entre el propietario del vehículo y la empresa, y se oficializa con la expedición de la tarjeta de operación por parte de la autoridad de transporte competente.*"

Así las cosas, frente al propietario del vehículo, no se acreditó en el plenario la existencia de responsabilidad en la comisión de la infracción, toda vez que, de conformidad con el marco normativo, se ha decantado que es sobre la empresa transportadora en quien recae la responsabilidad del uso, del control de las planillas únicas de viaje ocasional, del transporte que se realice con ellas y de la veracidad de la información consignada en el sistema HQ- RUNT, además, que es sobre la misma en quien recae la obligación de verificar

y supervisar respectivamente, que el vehículo al momento de prestar el servicio público de transporte circule con la documentación vigente y pertinente.

Por lo tanto, y como quiera que no existen pruebas adicionales que decretar o practicar que permita desvirtuar los señalamientos expuestos en el acto administrativo de apertura de la investigación que aquí nos ocupa, a este Departamento no le queda otro camino más que motivadamente adoptar una decisión.

4.2 CONCLUSIONES

Por lo anteriormente expuesto, bajo las circunstancias indicadas en precedencia, se encuentra probada la violación a las normas que rigen el transporte público, en consideración de los argumentos fácticos y jurídicos descritos en la presente decisión, se desprende una conclusión ineludible, a la luz de las reglas de la sana crítica y la lógica, que va más allá de toda duda razonable, y es que el señor **WILLIAM HERNANDO BARRIOS VELASQUEZ**, identificado con la cédula de ciudadanía número **1.143.365.992** y la empresa de transporte **COOPERATIVA DE TAXISTAS Y CONDUCTORES TURISTICOS DE CARTAGENA-COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTE, RECREACION Y TURISMO - COOINTRATURISMO** identificada con NIT. **900.087.817-9,** son responsables por trasgredir el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con los artículos 2.2.1.8.3.1, 2.2.1.3.4, 2.2.1.3.5.4 del Decreto 1079 de 2015 y el parágrafo 3° del artículo 10° de la Resolución 2433 de 2018 y conforme lo previsto en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

V. TASACIÓN DE LA MULTA

Ahora bien, acreditada la existencia de una infracción al régimen del transporte por parte de las investigadas, y al evidenciarse la ausencia de argumentos y pruebas para desvirtuar los cargos formulados, procede este Departamento Administrativo a reiterar el régimen sancionatorio descrito en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, Estatuto General de Transporte, el cual expone que en todos los casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte las multas oscilarán entre 1 y 2000 salarios mínimos mensuales vigentes, con base en la graduación que se señala en dicho artículo. Particularmente para ***el transporte terrestre, se estableció una graduación entre 1 y 700 salarios mínimos mensuales vigentes*** según el literal a) del parágrafo de la norma en mención.

Así las cosas, al analizar las normas que regulan el sector transporte en Colombia, encontramos que el transporte público es un servicio esencial y por tanto goza de especial protección. En ese orden de ideas, los intereses que se persiguen son: en primer lugar, la seguridad consagrada en los artículos 2 y 3 de las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 y, en segundo término, la salvaguarda de derechos tan trascendentes como la misma vida de las personas usuarias de él y que a menudo se pone en inminente peligro o resulta definitivamente afectados los seres humanos.

Con este criterio la labor del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte de Cartagena de Indias de dar cumplimiento a las normas que regulan el sector, está orientada hacia el respeto de los principios constitucionales, que en el desarrollo de su función sancionatoria se concretan en la medida en que provee de mecanismos que den garantía de protección a los principios de proporcionalidad y razonabilidad que el ordenamiento le exige, propiciando que en el ejercicio de las funciones se concreten los fines perseguidos por el sistema.

Bajo estas circunstancias, las normas establecidas por el órgano legislativo no resultan desproporcionadas, si se tiene en cuenta la clase de bienes jurídicos de rango constitucional y fundamental que en realidad se ampara y que van desde la seguridad de las personas usuarias de la red vial nacional, hasta la misma vida de estas, y de todos los habitantes del territorio nacional, el cual debe conllevar una mayor intensidad, cuando se trata de la prestación de un servicio público de transporte.

De otro lado, catalogar el transporte como un servicio público deviene de la facultad del legislador, investido de las expresas atribuciones constitucionales para expedir leyes de intervención económica (artículo 334 Constitución Política), y regir la prestación de los servicios públicos (artículos 150.21 y 23), por lo que dado su carácter imprescindible y su relación con el interés público y los derechos fundamentales, pueden ser prestados por el Estado directamente o indirectamente por los particulares o comunidades organizadas, conservando el papel de garante de su prestación eficiente, empleando las competencias constitucional de regulación, control y vigilancia sobre el mismo.

Ahora, en lo que respecta de la graduación de las sanciones, el artículo 50 de la Ley 1437 de 2011, señaló que, 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: (i) daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelados; (ii) beneficio económico obtenido por el infractor para sí o a favor de un tercero; (iii) reincidencia en la comisión de la infracción; (iv) resistencia, negativa u obstrucción a la acción investigadora o de supervisión; (v) utilización de medios fraudulentos o utilización de persona interpuesta para ocultar la infracción u ocultar sus efectos; (vi) grado de prudencia y diligencia con que se hayan atendido los deberes o se hayan aplicado las normas legales pertinentes; (vii) renuencia o desacato en el cumplimiento de las órdenes impartidas por la autoridad competente y (viii) reconocimiento o aceptación expresa de la infracción antes del decreto de pruebas.

RESOLUCIÓN No.

"POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA"

Para el caso bajo estudio, se tendrá en consideración el daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelados, el grado de prudencia y diligencia con que se hayan atendido los deberes o se hayan aplicado las normas legales pertinentes y el reconocimiento o aceptación expresa de la infracción antes del decreto de pruebas.

En este sentido la Corte Constitucional señala sobre el principio de proporcionalidad, lo siguiente:

> *"En cuanto al principio de proporcionalidad en materia sancionatoria administrativa, éste exige que tanto la falta descrita como la sanción correspondiente a la misma resulten adecuadas a los fines de la norma, los cuales como ya se expresó están constituidos por: (i) el cumplimiento de los deberes del cargo y (ii) el aseguramiento de los fines del Estado y de los principios de la función pública como la igualdad, la moralidad, la eficacia, la economía, la celeridad, la imparcialidad y la publicidad:*
>
> *"Por lo anterior, la imposición de una sanción proporcional a los hechos que la motivaron y se concluye que el derecho disciplinario, como modalidad del derecho administrativo sancionador, pretende regular la actuación de los servidores públicos con miras a asegurar los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad que rigen la función pública, y que, para tal cometido, describe mediante ley una serie de conductas que estima contrarias a ese cometido, sancionándolas proporcionalmente a la afectación de tales intereses que ellas producen"*[6]

Así mismo, respecto del principio de razonabilidad mediante Sentencia C-490[7] también señaló:

> *"El primer grupo de límites a esa potestad sancionatoria se encuentra en los principios de razonabilidad y proporcionalidad. Con base en estos requisitos, la sanción disciplinaria debe responder al juicio de desvalor por conductas que impiden el cumplimiento de fines estatales constitucionalmente relevantes. Esto lleva a que la conducta sancionada tenga la posibilidad material de afectar tales finalidades, esto es, que conlleve un grado verificable de lesividad. En ese sentido, la jurisprudencia insiste, para el caso particular del derecho disciplinario, especie del derecho sancionador, que el presupuesto de la falta es la afectación de un deber funcional. En términos de la Corte, "…la potestad legislativa en la configuración de los regímenes disciplinarios está limitada por el fin que persigue el ejercicio de la potestad disciplinaria, consistente en asegurar el cumplimiento de la función pública por parte de los servidores públicos y los particulares que cumplen funciones públicas, dentro de los principios a que se refiere el artículo 209 de la Constitución. Luego los regímenes disciplinarios no pueden erigir cualquier conducta en falta disciplinaria; su ámbito está exclusivamente delimitado a aquellas conductas con potencialidad de afectación de la función pública".*
> *"De otro lado, los mismos principios implican que la sanción impuesta sea proporcional, lo que obliga a que exista una relación directamente proporcional entre el grado de afectación a la función estatal, la entidad del bien jurídico vulnerado y la sanción impuesta".*

De conformidad con las anteriores disposiciones, atendiendo las condiciones de la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en el Distrito de Cartagena de Indias, catalogado este de carácter esencial, el grado de prudencia y diligencia con que se hayan atendido los deberes o se hayan aplicado las normas legales pertinentes, teniendo en cuenta el incumplimiento al deber de contar con los documentos exigidos para soportar la operación del equipo, en especial la planilla de viaje ocasional, el daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelados que genera la prestación de servicio público de transporte en un radio de acción que desborda el distrital, con un vehículo habilitado en la modalidad individual de pasajeros en vehículos taxi, que en su esencia debería ser prestado por empresas habilitadas para la prestación de Transporte Público Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera o Transporte Público Terrestre Automotor Especial, y la posición que adoptaron los investigados en la presente actuación administrativa, este Despacho tasa la multa a imponer, dadas las circunstancia propias del caso, en la suma equivalente a un (1) salario mínimo legal mensual vigente al momento de ocurrencia de los hechos.

En ese orden, este Despacho sostiene que, en observancia de los cargos formulados, la norma transgredida y la sanción prevista a la misma, con la imposición de la multa económica se cumplen los principios de legalidad, tipicidad y proporcionalidad.

De igual forma, se pone de presente que bajo el amparo del principio de tipicidad que se observa en los procedimientos administrativos de naturaleza sancionatoria, el cual ha sido definido y reiterado entre otras providencias en la Sentencia T-713 de 2012, proferida por la Corte Constitucional, conforme a la cual "*no se reclama con el mismo grado de rigor que se demanda en materia penal, en virtud de la divergencia en la naturaleza de las normas, el tipo de conductas reprochables, los bienes objeto de protección y la finalidad de la sanción. Sin embargo, ello no obsta para exigir la tipicidad de las conductas reprochables, la predeterminación de la sanción y la existencia de un procedimiento que asegure el derecho a la defensa*".

Principio que es garantizado, y por demás, concreta su cumplimiento al satisfacer los elementos que lo integran, a saber:

> "*(i) que la conducta sancionable esté descrita de manera específica y precisa, bien porque la misma esté determinada en el mismo cuerpo normativo o sea determinable a partir de la aplicación de otras normas jurídicas;*
> *(ii) que exista una sanción cuyo contenido material esté definido en la ley;*
> *(iii)que exista correlación entre la conducta y la sanción.*"[8]

[6] H. Corte Constitucional Sentencia C-721 de 2015, M.P. Jorge Ignacio Pretelt Chaljub.
[7] Magistrado Ponente: Luis Ernesto Vargas Silva.
[8] H. Corte Constitucional Sentencia C-343 de 2006.

RESOLUCIÓN No.

"POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA"

Del cumplimiento de dichos elementos, se fundamenta la imposición de la multa a las vigiladas determinadas previamente por transgredir el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con los artículos 2.2.1.8.3.1, 2.2.1.3.4, 2.2.1.3.5.4 del Decreto 1079 de 2015 y el parágrafo 3° del artículo 10° de la Resolución 2243 de 2018, conforme lo previsto en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

Preceptos normativos en virtud de los cuales, ante su infracción prevén para el modo de transporte terrestre multas de uno (1) a setecientos (700) salarios mínimos mensuales vigentes conforme al literal a) del parágrafo del artículo 46 de la Ley 336 de 1996. Así las cosas, este Departamento Administrativo, en cumplimiento de las garantías constitucional y procesales atendió a los parámetros de graduación de la sanción, en particular el *grado de prudencia y diligencia con que se atendieron los deberes o se hayan aplicado las normas legales pertinentes*, criterio que para el fallador responde al principio de proporcionalidad de la infracción cometida, determinación que no violenta los topes dispuestos en salarios mínimos mensuales para el modo de transporte terrestre, que para el particular corresponde al año 2021.

En atención a lo señalado, considera este Despacho que la multa impuesta a la vigilada no desborda los parámetros previstos por el legislador ni es subjetiva, razón demás que fundamenta el cumplimiento por parte de esta autoridad de los principios orientadores de las actuaciones administrativas, así como a la aplicación de los principios establecidos en el artículo 3° de la Ley 1437 de 2011.

5.2 CONVERSIÓN DE LA SANCIÓN EN UNIDADES DE VALOR TRIBUTARIO (UVB)

Acorde con lo previsto en el artículo 313 de la Ley 2294 de 2023, a partir del 1° de enero de 2024, 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 Básico (UVB).

De conformidad con la definición del número de decimales y las reglas de conversión que deben ser utilizadas para expresar los valores de UVB, el Parágrafo 1. de la norma en comento estableció lo siguiente:

> *"Si como consecuencia de la aplicación de lo dispuesto en el presente artículo el valor de los conceptos objeto de indexación no es un número entero, se deberá aproximar dicho valor a la cifra con dos (2) decimales más cercana; y si es inferior a una (1) Unidad de Valor Básico (UVB), se deberá aproximar a la cifra con tres (3) decimales más cercana."*

Así las cosas, como se dijo líneas atrás, este Despacho tasa la multa a imponer en la suma equivalente a un (1) salario mínimo legal mensual vigente para el año **2021**, por ser el año del Informe Único de Infracción al Transporte **465893**, y para cada uno de los sancionados respectivamente, por lo que se procederá a realizar la conversión a Unidades de Valor Básico.

Para el efecto, el Ministerio de Hacienda y Crédito público, mediante la Resolución número 3268 del 18 de diciembre de 2023, fijó en **DIEZ MIL NOVECIENTOS CINCUENTA Y UN PESOS** (**$10.951**), la Unidad de Valor Básico (UVB) para la anualidad 2024.

A su vez, de acuerdo con el Decreto 1785 del 29 de diciembre de 2020, el Gobierno Nacional, fijó el salario mínimo legal mensual vigente para el año 2021 la suma de **NOVECIENTOS OCHO MIL QUINIENTOS VEINTISÉIS PESOS** (**$908.526**).

Por lo tanto, al preverse en el artículo 46 de la Ley 336 de 1996 sanciones entre uno (1) y setecientos (700) salarios mínimos legales mensuales vigentes para el modo de transporte terrestre, y en aplicación del artículo 313 de la Ley 2294 de 2023, su equivalencia en UVB sería la siguiente:

UVB 2024	VALOR EN PESOS
1	$10.951

SMLMV 2021	VALOR EN PESOS	VALOR EN UVB
1	$908.526	82.96
1	$908.495	82.96

Por consiguiente, para el cargo, la multa a imponer es de un (1) SMLMV el equivalente a 82.96 Unidades de Valor Básico, que equivalen a **NOVECIENTOS OCHO MIL CUATROCIENTOS NOVENTA Y CINCO PESOS ($908.495).**

En mérito de lo expuesto, el DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE CARTAGENA DE INDIAS;

VI.- RESUELVE

PRIMERO: DECLARAR RESPONSABLES INDIVIDUALMENTE, de conformidad con la parte motiva de la presente resolución, a los siguientes sujetos:

A) A la **COOPERATIVA DE TAXISTAS Y CONDUCTORES TURÍSTICOS DE CARTAGENA "COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTE, RECREACION Y TURISMO - COOINTRATURISMO"** identificado con NIT. **900.087.817-9**, en su calidad de

RESOLUCIÓN No.

"POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA"

empresa de servicio público de transporte terrestre automotor individual distrital de pasajeros, a la que se encontraba vinculado el vehículo de placas **FXT593.**

B) Al señor **WILLIAM HERNANDO BARRIOS VELASQUEZ**, identificado con la cédula de ciudadanía número **1.143.365.992,** en calidad de conductor del vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor individual distrital de pasajeros de placas **FXT593.**

Por contravenir el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con los artículos 2.2.1.8.3.1, 2.2.1.3.4, 2.2.1.3.5.4 del Decreto 1079 de 2015 y el parágrafo 3° del artículo 10° de la Resolución 2433 de 2018, conforme lo previsto en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

SEGUNDO: SANCIONAR de conformidad con la parte motiva de la presente resolución, a la **COOPERATIVA DE TAXISTAS Y CONDUCTORES TURÍSTICOS DE CARTAGENA "COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTE, RECREACION Y TURISMO - COOINTRATURISMO"** identificado con NIT. **900.087.817-9**, en su calidad de empresa de servicio público de transporte terrestre automotor individual distrital de pasajeros a la que se encontraba vinculado el vehículo de placas **FXT593**; con **MULTA** de un (1) salario mínimo legal mensual, que equivalen a **82.96** Unidades de Valor Básico – UVB, vigentes para la fecha del IUIT No. **465893**, es decir, para el año 2021, que corresponde a **NOVECIENTOS OCHO MIL CUATROCIENTOS NOVENTA Y CINCO PESOS ($908.495)**.

TERCERO: SANCIONAR, de conformidad con la parte motiva de la presente resolución, al señor **WILLIAM HERNANDO BARRIOS VELASQUEZ**, identificado con la cédula de ciudadanía número **1.143.365.992**, en su calidad de conductor, del vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor individual distrital de pasajeros de placas **FXT593;** con **MULTA** de un (1) salario mínimo legal mensual, que equivalen a **82.96** Unidades de Valor Básico – UVB, vigentes para la fecha del IUIT No. **465893**, es decir, para el año 2021, que corresponde a **NOVECIENTOS OCHO MIL CUATROCIENTOS NOVENTA Y CINCO PESOS ($908.495)**.

CUARTO: EXONERAR, de conformidad con la parte motiva de la presente resolución, al señor(a) **EDGAR NICOLAS ARYSMENDY ECHEVERRY,** identificado(a) con la cédula de ciudadanía número **22.973.629,** en su calidad de propietario del vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor individual distrital de pasajeros de placas **FXT593.**

QUINTO: ORDENAR EL ARCHIVO de la investigación adelantada en contra del señor **EDGAR NICOLAS ARYSMENDY ECHEVERRY,** identificado(a) con la cédula de ciudadanía número **22.973.629,** de acuerdo a lo señalado en el numeral **CUARTO** de la parte resolutiva de este acto administrativo

SEXTO: NOTIFIQUESE el contenido de la presente resolución a la **COOPERATIVA DE TAXISTAS Y CONDUCTORES TURÍSTICOS DE CARTAGENA "COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTE, RECREACION Y TURISMO - COOINTRATURISMO",** al señor(a) **EDGAR NICOLAS ARYSMENDY ECHEVERRY** y al señor **WILLIAM HERNANDO BARRIOS VELASQUEZ.**

SEPTIMO: Contra la presente Resolución procede el Recurso de Reposición dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a su notificación, conforme al artículo 74 y siguientes de la Ley 1437 de 2011.

OCTAVO: En firme la presente Resolución, en los términos del artículo 87 de la Ley 1437 de 2011, remítase copia de la misma junto a la constancia de ejecutoria, a la Oficina de Cobro Coactivo del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte de Cartagena de Indias para su cumplimiento.

Dada en Cartagena de Indias D.T. y C. el día

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

JOSÉ REIMUNDO RICAURTE GÓMEZ
DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE.

Proyectó: Loly Ozuna M. Asesora Externa – DATT

Reviso: Digna Vargas Arroyo – Profesional Universitario Código 219 Grado 33 – DATT.

RESOLUCIÓN No.

"POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA"

EL DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE CARTAGENA DE INDIAS

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; procede a proferir decisión dentro del proceso administrativo sancionatorio adelantado en contra de los investigados **OSCAR DAVID PAJARO BARRAGAN**, **ANGELA LLAMAS ZUÑIGA** y la empresa **COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTE, RECREACION Y TURISMO - COOINTRATURISMO**:

I. ANTECEDENTES:

1. Informe de infracción de transporte.

Que mediante Informe Único de Infracciones de Transporte No. **466161 del 17 de mayo de 2021**, el agente de tránsito y transporte, **CHRISTIAN PARRA MURILLO**, identificado con placa No. 088186, adscrito a la Seccional de Tránsito y Transporte del Departamento de Policía de Bolívar- SETRA-DEBOL, señaló que en el lugar **RUTA 90B1B KM 18 (TURBANA),** el señor **OSCAR DAVID PAJARO BARRAGAN** quien se denominara el **CONDUCTOR,** identificado con la cédula de ciudadanía número **1.143.365.992**, en su calidad de conductor del vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros tipo taxi de placas **WGN511**, de propiedad del señor(a) **ANGELA LLAMAS ZUÑIGA**, identificado(a) con la cédula de ciudadanía número **22.973.629**, quien se denominara el **PROPIETARIO,** y afiliado a la empresa **COOPERATIVA DE TAXISTAS Y CONDUCTORES TURISTICOS DE CARTAGENA-COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTE, RECREACION Y TURISMO - COOINTRATURISMO** identificada con NIT. **900.087.817-9,** quien se denominará **LA EMPRESA,** fue sorprendido prestando el servicio público de transporte **Sin portar la planilla de viaje ocasional**.

2. Resolución de apertura de investigación

Que mediante la **Resolución No. 2904 del 27 de julio de 2021,** se resolvió dar apertura a la investigación administrativa en contra del **CONDUCTOR, EL PROPIETARIO** Y **LA EMPRESA,** por la presunta contravención del artículo 26 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con los artículos 2.2.1.8.3.1, 2.2.1.3.4, 2.2.1.3.5.4 del Decreto 1079 de 2015 y el parágrafo 3° del artículo 10° de la Resolución 2243 de 2018 y conforme lo previsto en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, por presuntamente prestar servicio público de transporte fuera del radio de acción distrital, sin contar con la planilla única de viaje ocasional (PVO).

3. Notificación de la Resolución de apertura de investigación a las partes

El proceso de notificación de la Resolución antes mencionada se surtió de la siguiente manera:

A) Que, a la **EMPRESA** el día 03 de septiembre de 2021, le fue notificada por medio de correo electrónico la Resolución 2904 del 27 de julio de 2021 (Fls. 5-6)**.**

B) Que, al **CONDUCTOR** revisada la información recolectada en el IUIT y base de datos con que cuenta la entidad, no fue posible establecer la dirección de notificación, frente a lo cual, la entidad el día 08 de octubre de 2021 realizó la publicación por la página web en www.transitocartagena.gov.co y en un lugar de acceso al público del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte de Cartagena-DATT de la Resolución 2904 del 27 de julio de 2021 (Fls. 16-17)**.**

C) Que, al **PROPIETARIO** revisada la información recolectada en el IUIT y base de datos con que cuenta la entidad, se envió el respectivo citatorio y posterior aviso, sin embargo, el mismo fue rechazado, por cual la entidad el día 26 de octubre 2021 realizó la publicación por la página web en www.transitocartagena.gov.co y en un lugar de acceso al público del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte de Cartagena-DATT de la Resolución 2904 del 27 de julio de 2021(Fls. 14-15)**.**

4. Descargos de las investigadas

Vencido el termino de traslado, se recibieron los siguientes descargos:

A. **LA EMPRESA**

Mediante memorial, con fecha de recibido 17 de septiembre del 2021, la empresa de transporte investigada presentó descargos, manifestando en resumen lo siguiente:

- Manifiesta la representante legal de la investigada que los hechos no son atribuible a la empresa de acuerdo al artículo 1° de la Resolución 10800 de 2003.
- Expresa que, la empresa no tiene ningún tipo de potestad en los recorridos o servicios que presta el vehículo, así como tampoco posee un registro de los destinos y los servicios que contrata con el propietario, tenedor y/o conductor del vehículo.

RESOLUCIÓN No.

"POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA"

- Indica la representante legal que su representada como empresa no ha incumplido en la falta de no suministrar planilla de viaje ocasional, no la suministró, ni expidió porque no fue requerida para ese fin por parte del conductor o propietario.
- Manifiesta que, la empresa no tiene vigilancia permanente ni control total del vehículo, así como tampoco dispone de los recorridos que este realiza y de los contratantes con los que acuerda algún tipo de servicio.
- Por lo anterior, solicita a esta entidad que la empresa sea exonerada de la responsabilidad frente a la investigación

B. En cuanto al **PROPIETARIO** y al **CONDUCTOR** del vehículo, estos guardaron silencio frente los cargos que le fueron endilgados.

II. FUNDAMENTOS JURÍDICOS QUE SUSTENTAN LA DECISIÓN

2.1 Transporte Público.

El legislador dispuso en el artículo 5° de la Ley 336 de 1996 que 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.

A su vez, por actividad transportadora se entiende un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes basadas en los Reglamentos del Gobierno Nacional, como así lo dispuso el artículo 6° de la misma normatividad.

Del mismo modo, el artículo 9° del Estatuto General del Transporte expone que el servicio público de transporte 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.

Ahora, para los efectos de la normatividad que regula el sector transporte, se entiende por operador o empresa de transporte la persona natural o jurídica constituida como unidad de explotación económica permanente con los equipos, instalaciones y órganos de administración adecuados para efectuar el traslado de un lugar a otro de personas o cosas, o de unas y otras conjuntamente.

2.2 Autoridades de Transporte.

De conformidad con el Decreto 1079 de 2015, decreto único reglamentario del sector transporte, son autoridades de transporte los siguientes:

> "*Artículo 2.2.1.3.1.1. Autoridades de transporte. Son autoridades de transporte competentes las siguientes:*
> *(…)*
> ***En la Jurisdicción Distrital y Municipal: los Alcaldes Municipales y/o distritales o en los que estos deleguen tal atribución.*"** (negrilla y subraya fuera de texto original)

2.3 Sujetos de Sanciones.

La Ley 105 de 1993, ley marco del sector transporte, señaló en su artículo 9°, que 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.

Además, el mismo cuerpo normativo indicó que 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."*

2.4 Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi.

Según lo dispuesto en el artículo 2.2.1.3.3 del Decreto 1079 de 2015 el transporte público terrestre automotor individual de pasajeros en el nivel básico, es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino.

El artículo 2.2.1.3.5.2 del Decreto 1079 de 2015 expone que el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, se presta de manera regular dentro de la jurisdicción de un distrito o municipio y en las áreas metropolitanas de

conformidad con las normas que la regulan. Debiéndose entender por radio de acción distrital o municipal, aquel dentro de la jurisdicción de un distrito o municipio, conforme lo define el artículo 2.2.1.3.5.3 Decreto 1079 de 2015.
finalmente, el artículo 2.2.1.3.2.1. del Decreto 1079 de 2015, expone que las empresas legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros, deberán solicitar y obtener habilitación para operar en el nivel básico y/o de lujo. La habilitación lleva implícita la autorización para la prestación del servicio público de transporte en esta modalidad, en el o los niveles de servicio autorizados.

2.5 Control, Inspección y Vigilancia.

El artículo 2.2.1.3.1.2 del Decreto 1079 de 2015, señaló que la inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio estará a cargo de los alcaldes metropolitanos, distritales y/o municipales según el caso, o de las autoridades a las que se les haya encomendado la función.

Así mismo, en virtud de lo dispuesto en el Decreto 1284 de 2010, mediante el cual se adopta el Manual de Funciones de la Alcaldía Mayor de Cartagena, ajustado por el Decreto Distrital 1701 de 2015, corresponde al Director del Departamento de Tránsito y Transporte de Cartagena – DATT, "*Aplicar las infracciones que se ocasionen en relación con actividades de transporte y de establecer las sanciones de acuerdo con las normas vigentes.*"

2.6 Tipo en blanco

El literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, Estatuto General de Transporte, expone que en todos los casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte las multas oscilarán entre 1 y 2000 salarios mínimos mensuales vigentes, con base en la graduación que se señala en dicho artículo. Particularmente para el transporte terrestre, se estableció una graduación entre 1 y 700 salarios mínimos mensuales vigentes según el literal a) del parágrafo de la norma en mención.

Al respecto, el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, Estatuto General de Transporte, señala lo siguiente:

> "***ARTÍCULO 26. Todo equipo destinado al transporte público deberá contar con los documentos exigidos por las disposiciones correspondientes para prestar el servicio de que se trate (…)"***

2.7 De la planilla de viaje ocasional

El artículo 2.2.1.3.4 del Decreto 1079 de 2015, define la "Planilla de Viaje Ocasional" y el "Viaje ocasional" en los siguientes términos:

> "***Artículo 2.2.1.3.4.*** *Definiciones. Para la interpretación y aplicación de presente Capítulo, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones específicas:*
> *(…)*
> ***Planilla única de viaje ocasional****: es el documento* ***que debe portar todo conductor de vehículo de servicio público de esta modalidad para la realización de un viaje ocasional****.*
> *(…)*
> ***Viaje ocasional****: es aquel que excepcionalmente autoriza el Ministerio de Transporte a un vehículo taxi en el nivel básico y de lujo,* ***para prestar el servicio público de transporte individual por fuera del radio de acción autorizado***." (Negrillas y subrayas fuera de texto original).

En ese orden, en cuanto al radio de acción, el artículo 2.2.1.3.5.2 señaló lo siguiente:

> "***Artículo 2.2.1.3.5.2. Radio de acción.*** *El Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, se presta de manera regular dentro de la jurisdicción de un distrito o municipio y en las áreas metropolitanas de conformidad con las normas que la regulan.*
>
> *El servicio entre un aeropuerto que sirve a la capital del departamento y que está ubicado en un municipio diferente a ésta, no requerirá el porte de planilla única de viaje ocasional, cuando se presta por vehículos de empresas de la respectiva capital o Área metropolitana y del municipio sede del terminal aéreo.*
> *En los demás aeropuertos, previo concepto favorable del Ministerio de Transporte, los alcaldes podrán realizar convenios para la prestación del servicio directo desde y hasta el terminal aéreo sin planilla única de viaje ocasional, siempre que existan límites comunes entre el municipio sede del aeropuerto y el municipio origen o destino del servicio.*
>
> ***En los demás casos en los cuales los vehículos taxi salgan del radio de acción autorizado, deberán portar planilla única de viaje ocasional***." (Negrillas y subrayas fuera de texto original).

Aunado a lo anterior, para mayor precisión en cuanto al radio de acción, la misma norma, en su artículo 2.2.1.3.5.3 expuso:

RESOLUCIÓN No.

"POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA"

"***Artículo 2.2.1.3.5.3. Radio de acción distrital o municipal***. *Entiéndase por radio de acción distrital o municipal el que se presta dentro de la jurisdicción de un distrito o municipio. Comprende las áreas urbanas, suburbanas y rurales y los distritos territoriales indígenas de la respectiva jurisdicción.*"

Y respecto a los viajes ocasionales, el artículo 2.2.1.3.5.4 del pluricitado Decreto, aclaró:

"***Artículo 2.2.1.3.5.4. Viaje ocasional.*** *Para la realización de viajes ocasionales en vehículos taxi, se acreditará el cumplimiento de los requisitos que para este efecto señale el Ministerio de Transporte quien establecerá la ficha técnica para la elaboración y los mecanismos de control correspondientes del formato de la planilla única de viaje ocasional.*"

Así las cosas, el Ministerio de Transporte, mediante la Resolución 2433 del 22 de junio de 2018, reglamentó el procedimiento para la expedición, control y registro en línea de la planilla única de viaje ocasional para los vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros individual en vehículos taxi.

La Resolución 2433 de 2018 en cita, en su artículo 2° señaló:

*"**Artículo 2. Inscripción en el RUNT.** Las empresas habilitadas para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, de Pasajeros por Carretera y Mixto, para poder de manera excepcional realizar viajes ocasionales en un radio de acción distinto al autorizado, deberán inscribirse en el registro nacional de personas naturales o jurídicas, públicas o privadas que prestan servicios al sector público del Registro Único Nacional de Tránsito RUNT, para poder diligenciar en línea la Planilla Única de Viaje Ocasional."*

A su vez, el Parágrafo 2°, del artículo 3° de la Resolución 2433 de 2018, expone:

*"**Parágrafo 2°**. Los propietarios de los vehículos de servicio público deben validar los datos consignados en el sistema RUNT a través de la consulta que tiene dispuesta en la plataforma RUNT. En caso de encontrar diferencias en la información del automotor, el propietario debe acercarse al Organismo de Tránsito y solicitar la corrección."*

Igualmente, el artículo 5° de la precitada Resolución, indica:

*"**Artículo 5°. Responsabilidad.** Las empresas de transporte serán responsables del uso, del control de las planillas únicas de viaje ocasional, del transporte que se realice con ellas y de la veracidad de la información consignada en el sistema HQ-RUNT."*

Adicionalmente, el artículo 8° ibidem, en cuanto a la posibilidad de las empresas de efectuar viajes ocasionales, indicó:

*"**Artículo 8. Diligenciamiento y Expedición de la Planilla Única de Viaje Ocasional.** Las empresas de transporte habilitadas en las modalidades a las que hace alusión la presente resolución, podrán realizar viajes ocasionales en un radio de acción distinto al autorizado previo el cumplimiento de:*

1. *Diligenciamiento de los siguientes datos requeridos para la generación de las Planillas Únicas de Viaje Ocasional en el sistema HQ-RUNT:*

   a) *Placa del vehículo*
   b) *Cédula del conductor*
   c) *Datos del contratante del servicio (nombre, cédula o nit, teléfono, dirección)*
   d) *Cantidad de pasajeros*
   e) *Datos del viaje ocasional (Ciudad de origen – Ciudad destino)*
   f) *Y demás datos que sean requeridos para el correcto funcionamiento del sistema de acuerdo con la normatividad vigente.*

2. *Validación por el sistema RUNT de los siguientes requisitos e información para la expedición.*

   a) *Que el conductor tenca activa y vigente su licencia de conducción y que la licencia corresponda a la categoría autorizada para la prestación de servicio público.*
   b) *Que el vehículo se encuentre activo en el Registro Nacional Automotor, y homologado para prestar el servicio público.*
   c) *Que el automotor tenga vigente el SOAT y la Revisión Técnico mecánica.*
   d) *Que la tarjeta de operación se encuentre vigente, de acuerdo con la información ingresada por la empresa; para los vehículos que ya se encuentre activos en el Registro Nacional de Empresas se validará contra la tarjeta de operación registrada.*
   e) *Que la empresa cuente con una póliza de responsabilidad civil contractual y extracontractual vigente para el vehículo.*
   f) *Que el vehículo registrado en el sistema HQ-RUNT corresponda a la modalidad autorizada en la presente resolución para hacer uso de la planilla de viaje ocasional.*
   g) *Que la empresa de transporte se encuentre inscrita en el sistema HQ-RUNT, como persona jurídica.*
   h) *Que el vehículo esté autorizado por la empresa para hacer uso de la planilla única de viaje ocasional.*"

Ahora, en cuanto a las condiciones de uso de la planilla de viaje ocasional, el artículo 9° de la Resolución 2433 de 2018, señala:

"***Artículo 9. Condiciones de Uso.*** *Para efectos del uso de la Planilla Única de Viaje Ocasional generada, deberá tenerse en cuenta los siguientes criterios:*

a) *Se utilizará una sola Planilla Única de Viaje Ocasional cuando el viaje sea de ida y de regreso con el mismo contratante. En el caso que se tenga un contrato de ida y uno diferente de regreso, se deberá disponer de una planilla por cada contrato. Esto deberá ser digitado en el sistema desde el inicio del viaje de ida.*
b) ***Cuando el vehículo se movilice sin pasajeros fuera de su radio de acción autorizado, requerirá en todo caso haber diligenciado la Planilla Única de Viaje Ocasional, para su desplazamiento***.
c) *Las empresas, propietarios o conductor autorizado tendrán un tiempo máximo de 15 minutos contados a partir del inicio del viaje para desistir o modificar la información del viaje ocasional en el sistema HQ-RUNT.*" (Negrillas y subrayas fuera de texto original).

En cuanto al porte de la planilla de viaje ocasional, el Parágrafo 3° del artículo 10 de la Resolución 2433 de 2018, indica:

"***Parágrafo 3. Porte de la Planilla.*** *La Planilla Única de Viaje Ocasional* ***deberá ser presentada por el conductor del vehículo a las autoridades de control en vía en formato físico o digital***." (Negrillas y subrayas fuera de texto original).

2.8 Documentos que soportan la operación de los equipos en el Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros.

Los documentos que soportan la operación de los equipos, conforme al artículo 2.2.1.8.3.1 del Decreto 1079 de 2015, son los siguientes:

*"**Artículo 2.2.1.8.3.1. Documentos que soportan la operación de los equipos**. De acuerdo con la modalidad de servicio y radio de acción autorizado, los documentos que sustentan la operación de los equipos son:*
(…)
3. Transporte público individual de pasajeros en vehículos taxi:
3.2. Planilla de viaje ocasional (cuando sea del caso).
(…)" (Negrillas y subrayas fuera de texto original)

2.9 Procedimiento aplicable al caso concreto.

Para el caso en concreto existe una regulación especial sobre la materia, lo que desplaza la aplicación del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, por ende, este Despacho, adelanta el respectivo procedimiento según como lo establece el artículo 50 de la Ley 336 de 1996, que señala lo siguiente:

"***ARTÍCULO 50.*** *Sin perjuicio de lo dispuesto por normas especiales sobre la materia, cuando se tenga conocimiento de la comisión de una infracción a las normas de transporte, la autoridad competente abrirá investigación en forma inmediata mediante resolución motivada contra la cual no cabrá recurso alguno, la cual deberá contener:*

a) Relación de las pruebas aportadas o allegadas que demuestren la existencia de los hechos.
b) Los fundamentos jurídicos que sustenten la apertura y el desarrollo de la investigación.
c) Traslado por un término no inferior a diez (10) días ni superior a treinta (30) días, al presunto infractor para que por escrito responda a los cargos formulados y solicite las pruebas que considere pertinentes, las que se apreciarán de conformidad con las reglas de la sana crítica."

En cuanto a las sanciones y su procedimiento, el artículo 44 de la Ley 336 de 1996, el legislador dispuso que de conformidad con lo establecido por el Artículo 9o. de la Ley 105 de 1993, y para efectos de determinar los sujetos y las sanciones a imponer, se tendrá en cuenta los criterios que se señalan en las normas siguientes.

En ese orden, el artículo 46 del mismo Estatuto, dispuso lo siguiente:

"***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:*
(…)
e) ***En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte.***" (negrilla y subraya fuera de texto original)

En ese sentido, en el evento de comprobarse la violación a la normatividad que rige el sector transporte, dará lugar a la imposición de la sanción señalada en el literal a) del parágrafo del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, que al tenor establece:

"***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;
(…)"

RESOLUCIÓN No.

"POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA"

De lo anterior queda claro que el procedimiento aplicable al presente caso es el contemplado en la Ley 336 de 1996, el cual ha sido respetado por el DATT, teniendo en cuenta que las investigadas fueron debidamente notificadas, y algunas de ellas presentaron los respectivos descargos.

III. Pruebas

3.1 Pruebas aportadas por la autoridad de transporte

Con la Resolución 2904 del 27 de julio de 2021, se aportaron las siguientes pruebas documentales:

1. Informe Único de Infracción al Transporte **466161 del 17 de mayo de 2021**(Fl. 1).

3.2 Admisibilidad de las pruebas para proferir decisión de fondo

Teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 51 del Estatuto Nacional del Transporte, se remite en materia probatoria al Código Contencioso Administrativo (Ley 1437 de 2011), sin embargo, allí no se observa regulación sobre aspectos relacionados con la valoración y admisibilidad probatoria, por lo que, se hace necesaria la aplicación del artículo 306 ibidem que señala expresamente los casos en los que aplica la remisión normativa, que no es más que, la aplicación de las normas del Código General del Proceso, siendo la situación de marras un ejemplo expreso de la necesidad de dicha remisión normativa.

Así las cosas, el mencionado Código, indica en el artículo 164 que "*toda decisión judicial debe fundarse en las pruebas regular y oportunamente allegadas al proceso* (…), igualmente indica en el artículo 168 *"(…) que se podrán rechazar las pruebas ilícitas, las notoriamente impertinentes, las inconducentes y las manifiestamente superfluas o inútiles (…)*".

Es decir, que las pruebas recaudadas en esta investigación deben ceñirse al asunto material del proceso, las cuales permitan arrojar a este investigador certeza sobre los hechos objeto de análisis. En ese orden, entre las condiciones para la admisibilidad de las pruebas se encuentran: (i) la pertinencia: en donde la prueba tiene por objeto un hecho que guarda relación directa con el asunto materia del proceso, es decir, que debe existir una relación de causalidad entre la prueba, el hecho y el asunto del proceso; (ii) la eficacia: en donde la prueba tiene que poder demostrar un hecho, es decir, cuando la ley exige un medio de prueba determinado para demostrar el evento invocado; (iii) la utilidad: en donde la prueba es obtenida conforme a la Constitución, respetando los derechos fundamentales.

Se trata entonces que, las pruebas obrantes en el presente expediente, es decir, i) informe Único de Infracción al Transporte **466161 del 17 de mayo de 2021**(Fl. 1) es pertinente, eficaz y útil.

No obstante, considera la entidad, que es necesario referirse a la naturaleza del IUIT, como se pasa a indicar:

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 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[1], 244[2] y 257[3] del Código General del Proceso.

Aunado a lo anterior, no debe pasarse por alto que el artículo 50 de la Ley 336 de 1996 señala que "*cuando se tenga conocimiento de la comisión de una infracción a las normas de transporte, la autoridad competente abrirá investigación*".

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 tales como señala el IUIT, como la falta cometida,

[1] "***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."

[2] "***ARTÍCULO 244. DOCUMENTO AUTÉNTICO.*** *Es auténtico un documento cuando existe certeza sobre la persona que lo ha elaborado, manuscrito, firmado, o cuando exista certeza respecto de la persona a quien se atribuya el documento (…)*
Lo dispuesto en este artículo se aplica en todos los procesos y en todas las jurisdicciones."

[3] "***ARTÍCULO 257. ALCANCE PROBATORIO***. *Los documentos públicos hacen fe de su otorgamiento, de su fecha y de las declaraciones que en ellos haga el funcionario que los autoriza."*

el conductor y la empresa transportadora, los cuales, supuestamente prestaron un servicio público de transporte con el vehículo de placas **WGN511** fuera del radio de acción, sin contar con la planilla de viaje ocasional, siendo este un documento que sustenta la operación del equipo, fuera del perímetro al que fue autorizado para la prestación del servicio.

Teniendo en cuenta lo anterior, tanto el IUIT como los demás documentales señaladas en la Resolución 2904 del 27 de julio de 2021, son idóneas y conducentes para aperturar una investigación administrativa en contra de los sujetos de sanción por las conductas descritas en dicho informe, que se fundamente en una norma de transporte. Así, al señalarse como sujetos investigados al conductor del rodante, a la empresa investigada, y al propietario, estos deberán demostrar la no realización de los supuestos de hecho exigidos por la norma para que se dé como cometida la infracción.

Ello naturalmente exige que para un ejercicio adecuado de su defensa anexe las pruebas que considere pertinentes, y que, en el presente caso, aluden a una situación que ella presuntamente conoce y respecto de la cual está en posición de aportar los medios probatorios idóneos para desvirtuar los hechos materia de controversia, en virtud del vínculo que tiene la empresa transportadora, por el hecho de ser el sujeto activo calificado de la conducta, es decir, la persona jurídica habilitada por el estado para la prestación de un servicio público de transporte acorde a la normatividad vigente, dentro de los estándares de calidad y legalidad que demostró al momento de solicitar y adquirir la habilitación o permiso para operar.

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[4] 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 deshonrar 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)*

3.3 Apreciación de las pruebas para proferir decisión de fondo

De acuerdo con la doctrina jurídica procesal, en materia de apreciación de las pruebas, es decir, de la actividad intelectual del juzgador para determinar su valor de convicción sobre la certeza, o ausencia de ésta, de las afirmaciones de las partes en el proceso, el sistema de la sana critica o persuasión racional, en el cual el juzgador debe establecer por sí mismo el valor de las pruebas con base en las reglas de la lógica, la ciencia y la experiencia, consagrado en el Código General del Proceso, que en su artículo 176 determina lo siguiente:

> *"**ARTÍCULO 176. APRECIACIÓN DE LAS PRUEBAS**. Las pruebas deberán ser apreciadas en conjunto, de acuerdo con las reglas de la sana crítica, sin perjuicio de las solemnidades prescritas en la ley sustancial para la existencia o validez de ciertos actos.*
>
> *El juez expondrá siempre razonadamente el mérito que le asigne a cada prueba."*

Este sistema requiere igualmente una motivación, consistente en la expresión de las razones que el juzgador ha tenido para determinar el valor de las pruebas, con fundamento en las citadas reglas.

En ese orden de ideas, este Departamento Administrativo apreciará las pruebas en conjunto, de acuerdo a las reglas de la sana crítica, les dará el valor probatorio correspondiente de acuerdo al hecho o momento que se pretenda demostrar y de esta manera poder determinar con certeza la materialidad del hecho o infracción a las normas de transporte basadas en los lineamientos establecidos por la Constitución Política en sus artículos 333 y 334, la Ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996 y el Decreto 1079 de 2015.

Así mismo, se estudiará, valorará y determinará cual, de las pruebas obrantes en el expediente, ya sean las que sirvieron como base para el inicio de esta investigación o las aportadas y/o solicitadas por el investigado sirven como fundamento fáctico y jurídico para desvirtuar o confirmar los cargos formulados mediante la **Resolución No. 2904 del 27 de julio de 2021.**

IV. CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

4.1 SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LAS INVESTIGADAS:

Abordando el caso en concreto, el agente de tránsito y transporte, en el IUIT **466161 del 17 de mayo de 2021** señaló que en el lugar "**RUTA 90B1B KM 18 (TURBANA)"** el vehículo de placas **WGN511**, fue sorprendido prestando el servicio público de transporte Sin portar la planilla de viaje ocasional.

[4] *Sentencia C-782/05*

RESOLUCIÓN No.

"POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA"

Entre otras particularidades, se observa en el IUIT citado, el cual obra en el expediente, que el agente de tránsito y transporte, en la casilla de "Observaciones" consignó y especificó la conducta presuntamente transgresora de las normas del transporte, y en ningún lugar indicó "código de infracción" alguno.

Lo anterior, respetando lo que para el efecto dispuso el parágrafo transitorio, que se encontraba vigente para la fecha de los hechos, del artículo 6° de la Resolución 20203040003785 del 26 de mayo de 2020 del Ministerio de Transporte. Frente a esta resolución en cita, vale advertir que, entre otras cosas, derogó la Resolución 0004247 del 12 de septiembre de 2019, y en su defecto, adoptó un nuevo formato de Informe Único de Infracciones al Transporte anexo a la misma, y se señaló que para su implementación debía hacerse dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de dicho acto administrativo.

Además, en esta resolución se indicó que las autoridades de control podrán continuar usando los formatos existentes adoptados mediante las Resoluciones 10800 del 12 de diciembre de 2003 y 0004247 del 12 de septiembre de 2019, hasta agotar su inventario o hasta que finalice el plazo de implementación, lo que ocurra primero.

Aunado a lo anterior, el Ministerio de Transporte, mediante la Resolución 20203040024865 del 27 de noviembre de 2020 prorrogó el plazo establecido en el artículo 6 de la Resolución 20203040003785 del 26 de mayo de 2020, por seis (6) meses más, es decir, que el límite temporal para el uso de los formatos Únicos de Infracciones al Transporte que se habían adoptado mediante la Resolución 10800 de 2003, y 0004247 de 2019 e inicio de la implementación del nuevo formato adoptado en la Resolución 20203040003785 del 2020 era el 27 de mayo de 2021.

Por lo anterior fue que esta Dirección consideró que existían méritos suficientes para aperturar investigación administrativa, toda vez que el IUIT fue correctamente diligenciado por parte del agente de tránsito y transporte.

En el acto administrativo de apertura, este Despacho expuso que la conducta transgredida se encontraba tipificada en el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con los artículos 2.2.1.8.3.1, 2.2.1.3.4, 2.2.1.3.5.4 del Decreto 1079 de 2015 y el parágrafo 3° del artículo 10° de la Resolución 2243 de 2018 y conforme lo previsto en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

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"*[5]

Frente al *sub judice*, puede verse la norma en blanco consagrada en el literal e) del articulo 46 de la Ley 336 de 1996, al momento de aperturar la investigación administrativa, se efectuó una remisión al artículo 26 del mismo cuerpo normativo, es decir, de la Ley 336 de 1996, el cual señala concretamente la conducta transgredida por parte de los investigados, siendo una actuación constitucionalmente valida.

Aterrizadas las normas citadas y enfocándonos al caso bajo estudio, resulta fácil determinar que el lugar de los hechos, es decir, la **RUTA 90B1B KM 18 (TURBANA)** se encuentra por fuera de la jurisdicción del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, y que, por lo tanto, es evidente que también se encuentra por fuera del radio de acción distrital de la empresa de transporte **COOPERATIVA DE TAXISTAS Y CONDUCTORES TURISTICOS DE CARTAGENA-COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTE, RECREACION Y TURISMO - COOINTRATURISMO.**

Una vez decantadas las normas citadas en el acápite de "Fundamentos jurídicos que sustentan la decisión", y de conformidad con las pruebas anexas al plenario, resulta acreditado dentro del proceso lo siguiente:

1. El día 17 de mayo de 2021, el vehículo de placas **WGN511,** se encontraba prestando servicio público de transporte individual de pasajeros en la RUTA 90B1B KM 18 (TURBANA), de conformidad con la información consignada en las casillas No. 1, 2, 3, 4 y 5 del Informe Único de Infracción al Transporte No. **466161**, suscrito por el agente de tránsito y transporte y visible a folio 1 del expediente.

2. Que el propietario del vehículo es el señor(a) **ANGELA LLAMAS ZUÑIGA**, de conformidad con la información consignada en la casilla No. 9 del IUIT No. **466161**, y la consulta interna de datos del vehículo de placas **WGN511**.

[5] H. Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-713/12. MP. Mauricio González Cuervo

RESOLUCIÓN No.

"POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA"

3. El vehículo de placas **WGN511,** era conducido por el señor **OSCAR DAVID PAJARO BARRAGAN**, de conformidad con la información consignada en la casilla No. 10 del Informe Único de Infracción al Transporte No. **466161**, suscrito por el agente de tránsito y transporte, visible a folio 1 del expediente

4. El vehículo de placas **WGN511,** no contaba con la planilla de viaje ocasional, para prestar el servicio de transporte por fuera del perímetro urbano del Distrito de Cartagena, conforme lo determina el agente de tránsito y transporte en la casilla No. 16 "Observaciones" del IUIT No. **466161**. Situación que no fue objetada por las partes.

Al respecto, el Decreto 1079 de 2015 ha señalado que, para la realización de viajes ocasionales en vehículos tipo taxi, fuera del radio de acción, se deberá cumplir con el lleno de los requisitos legales (contar con la planilla de viaje ocasional, como documento que soporta la operación del equipo), para la prestación del servicio. Es decir, que el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, en cuanto a la planilla de viaje ocasional para la prestación del servicio de transporte público individual de pasajeros en vehículos taxi fuera del radio de acción, impuso la obligatoriedad de contar con dicha autorización, y conforme al procedimiento para la expedición, control y registro en línea de la Planilla Única de Viaje Ocasional, Resoluciones 2433 y 6019 de 2018 emitidas por el Ministerio de Transporte, *se les delegó, a las empresas de transporte la responsabilidad del uso, del control de las planillas únicas de viaje ocasional, del transporte que se realice con ellas y de la veracidad de la información consignada en el sistema HQ- RUNT.*

De esta manera y teniendo en cuenta la posición y responsabilidad que ostenta la empresa de transporte dentro de la prestación del servicio público, ésta debe adoptar las medidas necesarias para evitar que los vehículos vinculados a ella presten el servicio sin el lleno de los requisitos. Permitir la circulación de vehículos taxi fuera del radio de acción, sin la planilla de viaje ocasional, no sólo quebranta el orden jurídico sino también pone en riesgo la seguridad de los pasajeros, usuarios de la vía, y otras modalidades de transporte público.

En esa cronología, los conductores de vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte individual de pasajeros tipo taxi, deben ser conocedores de la normatividad que regula la actividad transportadora, teniendo en cuenta que son sujetos sancionables por su incumplimiento, toda vez que, para haberse prestado el servicio en el lugar de los hechos, resultaba necesario que el transportador - conductor portara la planilla de viaje ocasional, como documento que, para este caso, sustenta la operación del equipo, situación que no fue desvirtuada por parte de los investigados.

De otro lado, para este Despacho no resulta procedente, como lo pretende el representante de la empresa transportadora, excusarse del deber que le asiste de cumplir con las obligaciones que le son propias con el supuesto actuar negligente de los propietarios y conductores de los vehículos afiliados al no aportar la documentación e información para la expedición de la planilla de viaje ocasional, por cuanto la empresa **COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTE, RECREACION Y TURISMO - COOINTRATURISMO** se encontraba facultada y era competente para ejercer las funciones de control y vigilancia sobre el parque automotor afiliado e, igualmente, para adoptar los mecanismos que el propio contrato de vinculación, suscrito con el referido propietario, consagra.

En este sentido, la empresa transportadora contaba con los medios legales y contractuales necesarios para requerir a sus afiliados al cumplimiento de sus obligaciones, y al no haberlos puesto en marcha permitiendo la circulación del vehículo encartado sin el lleno de los requisitos, desconoció las condiciones de seguridad de la actividad y, por ende, quebrantó el ordenamiento jurídico.

Por lo demás, el conductor y la empresa no discutieron el fundamento de la infracción, tampoco aportaron elementos que demostraran la no ocurrencia de la misma o que probaran las afirmaciones de los escritos de sus descargos respectivos, y mucho menos demostraron cumplir su deber de cuidado en relación con la irregular operación y prestación del servicio público de transporte individual de pasajeros en vehículos tipo taxi. En estas condiciones las obligaciones enunciadas en la normatividad que rige el sector transporte fueron desconocidas, razón por la cual los investigados deben ser sancionados.

En ese orden, no debe pasarse por alto que la empresa transportadora, por el hecho de ser el sujeto calificado de la conducta, es decir, la persona jurídica habilitada por el Estado para la prestación de un servicio público de transporte acorde a la normatividad vigente, dentro de los estándares de gestión, calidad y legalidad que demostró al momento de solicitar y adquirir la habilitación o permiso para operar, no puede excusar su negligencia bajo el argumento que le es imposible controlar la actividad diaria del vehículo, ***cuando es ella la responsable de gestionar, controlar, supervisar y alistar diariamente su parque automotor, bien sea de sus vehículos propios, o vinculados.***

Al respecto, el artículo 2.2.1.3.6.2. del Decreto 1079 de 2015 señala que "*La vinculación de un vehículo a una empresa de transporte público es la incorporación de éste al parque automotor de dicha empresa. Se formaliza con la celebración del respectivo contrato entre el propietario del vehículo y la empresa, y se oficializa con la expedición de la tarjeta de operación por parte de la autoridad de transporte competente.*"

Así las cosas, frente al propietario del vehículo, no se acreditó en el plenario la existencia de responsabilidad en la comisión de la infracción, toda vez que, de conformidad con el marco normativo, se ha decantado que es sobre la empresa transportadora en quien recae la responsabilidad del uso, del control de las planillas únicas de viaje ocasional, del transporte que se realice con ellas y de la veracidad de la información consignada en el sistema HQ- RUNT, además, que es sobre la misma en quien recae la obligación de verificar

y supervisar respectivamente, que el vehículo al momento de prestar el servicio público de transporte circule con la documentación vigente y pertinente.

Por lo tanto, y como quiera que no existen pruebas adicionales que decretar o practicar que permita desvirtuar los señalamientos expuestos en el acto administrativo de apertura de la investigación que aquí nos ocupa, a este Departamento no le queda otro camino más que motivadamente adoptar una decisión.

4.2 CONCLUSIONES

Por lo anteriormente expuesto, bajo las circunstancias indicadas en precedencia, se encuentra probada la violación a las normas que rigen el transporte público, en consideración de los argumentos fácticos y jurídicos descritos en la presente decisión, se desprende una conclusión ineludible, a la luz de las reglas de la sana crítica y la lógica, que va más allá de toda duda razonable, y es que el señor **OSCAR DAVID PAJARO BARRAGAN**, identificado con la cédula de ciudadanía número **1.143.365.992** y la empresa de transporte **COOPERATIVA DE TAXISTAS Y CONDUCTORES TURISTICOS DE CARTAGENA-COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTE, RECREACION Y TURISMO - COOINTRATURISMO** identificada con NIT. **900.087.817-9,** son responsables por trasgredir el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con los artículos 2.2.1.8.3.1, 2.2.1.3.4, 2.2.1.3.5.4 del Decreto 1079 de 2015 y el parágrafo 3° del artículo 10° de la Resolución 2433 de 2018 y conforme lo previsto en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

V. TASACIÓN DE LA MULTA

Ahora bien, acreditada la existencia de una infracción al régimen del transporte por parte de las investigadas, y al evidenciarse la ausencia de argumentos y pruebas para desvirtuar los cargos formulados, procede este Departamento Administrativo a reiterar el régimen sancionatorio descrito en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, Estatuto General de Transporte, el cual expone que en todos los casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte las multas oscilarán entre 1 y 2000 salarios mínimos mensuales vigentes, con base en la graduación que se señala en dicho artículo. Particularmente para ***el transporte terrestre, se estableció una graduación entre 1 y 700 salarios mínimos mensuales vigentes*** según el literal a) del parágrafo de la norma en mención.

Así las cosas, al analizar las normas que regulan el sector transporte en Colombia, encontramos que el transporte público es un servicio esencial y por tanto goza de especial protección. En ese orden de ideas, los intereses que se persiguen son: en primer lugar, la seguridad consagrada en los artículos 2 y 3 de las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 y, en segundo término, la salvaguarda de derechos tan trascendentes como la misma vida de las personas usuarias de él y que a menudo se pone en inminente peligro o resulta definitivamente afectados los seres humanos.

Con este criterio la labor del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte de Cartagena de Indias de dar cumplimiento a las normas que regulan el sector, está orientada hacia el respeto de los principios constitucionales, que en el desarrollo de su función sancionatoria se concretan en la medida en que provee de mecanismos que den garantía de protección a los principios de proporcionalidad y razonabilidad que el ordenamiento le exige, propiciando que en el ejercicio de las funciones se concreten los fines perseguidos por el sistema.

Bajo estas circunstancias, las normas establecidas por el órgano legislativo no resultan desproporcionadas, si se tiene en cuenta la clase de bienes jurídicos de rango constitucional y fundamental que en realidad se ampara y que van desde la seguridad de las personas usuarias de la red vial nacional, hasta la misma vida de estas, y de todos los habitantes del territorio nacional, el cual debe conllevar una mayor intensidad, cuando se trata de la prestación de un servicio público de transporte.

De otro lado, catalogar el transporte como un servicio público deviene de la facultad del legislador, investido de las expresas atribuciones constitucionales para expedir leyes de intervención económica (artículo 334 Constitución Política), y regir la prestación de los servicios públicos (artículos 150.21 y 23), por lo que dado su carácter imprescindible y su relación con el interés público y los derechos fundamentales, pueden ser prestados por el Estado directamente o indirectamente por los particulares o comunidades organizadas, conservando el papel de garante de su prestación eficiente, empleando las competencias constitucional de regulación, control y vigilancia sobre el mismo.

Ahora, en lo que respecta de la graduación de las sanciones, el artículo 50 de la Ley 1437 de 2011, señaló que, 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: (i) daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelados; (ii) beneficio económico obtenido por el infractor para sí o a favor de un tercero; (iii) reincidencia en la comisión de la infracción; (iv) resistencia, negativa u obstrucción a la acción investigadora o de supervisión; (v) utilización de medios fraudulentos o utilización de persona interpuesta para ocultar la infracción u ocultar sus efectos; (vi) grado de prudencia y diligencia con que se hayan atendido los deberes o se hayan aplicado las normas legales pertinentes; (vii) renuencia o desacato en el cumplimiento de las órdenes impartidas por la autoridad competente y (viii) reconocimiento o aceptación expresa de la infracción antes del decreto de pruebas.

RESOLUCIÓN No.

"POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA"

Para el caso bajo estudio, se tendrá en consideración el daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelados, el grado de prudencia y diligencia con que se hayan atendido los deberes o se hayan aplicado las normas legales pertinentes y el reconocimiento o aceptación expresa de la infracción antes del decreto de pruebas.

En este sentido la Corte Constitucional señala sobre el principio de proporcionalidad, lo siguiente:

> *"En cuanto al principio de proporcionalidad en materia sancionatoria administrativa, éste exige que tanto la falta descrita como la sanción correspondiente a la misma resulten adecuadas a los fines de la norma, los cuales como ya se expresó están constituidos por: (i) el cumplimiento de los deberes del cargo y (ii) el aseguramiento de los fines del Estado y de los principios de la función pública como la igualdad, la moralidad, la eficacia, la economía, la celeridad, la imparcialidad y la publicidad:*
>
> *"Por lo anterior, la imposición de una sanción proporcional a los hechos que la motivaron y se concluye que el derecho disciplinario, como modalidad del derecho administrativo sancionador, pretende regular la actuación de los servidores públicos con miras a asegurar los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad que rigen la función pública, y que, para tal cometido, describe mediante ley una serie de conductas que estima contrarias a ese cometido, sancionándolas proporcionalmente a la afectación de tales intereses que ellas producen"*[6]

Así mismo, respecto del principio de razonabilidad mediante Sentencia C-490[7] también señaló:

> *"El primer grupo de límites a esa potestad sancionatoria se encuentra en los principios de razonabilidad y proporcionalidad. Con base en estos requisitos, la sanción disciplinaria debe responder al juicio de desvalor por conductas que impiden el cumplimiento de fines estatales constitucionalmente relevantes. Esto lleva a que la conducta sancionada tenga la posibilidad material de afectar tales finalidades, esto es, que conlleve un grado verificable de lesividad. En ese sentido, la jurisprudencia insiste, para el caso particular del derecho disciplinario, especie del derecho sancionador, que el presupuesto de la falta es la afectación de un deber funcional. En términos de la Corte, "…la potestad legislativa en la configuración de los regímenes disciplinarios está limitada por el fin que persigue el ejercicio de la potestad disciplinaria, consistente en asegurar el cumplimiento de la función pública por parte de los servidores públicos y los particulares que cumplen funciones públicas, dentro de los principios a que se refiere el artículo 209 de la Constitución. Luego los regímenes disciplinarios no pueden erigir cualquier conducta en falta disciplinaria; su ámbito está exclusivamente delimitado a aquellas conductas con potencialidad de afectación de la función pública".*
> *"De otro lado, los mismos principios implican que la sanción impuesta sea proporcional, lo que obliga a que exista una relación directamente proporcional entre el grado de afectación a la función estatal, la entidad del bien jurídico vulnerado y la sanción impuesta".*

De conformidad con las anteriores disposiciones, atendiendo las condiciones de la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en el Distrito de Cartagena de Indias, catalogado este de carácter esencial, el grado de prudencia y diligencia con que se hayan atendido los deberes o se hayan aplicado las normas legales pertinentes, teniendo en cuenta el incumplimiento al deber de contar con los documentos exigidos para soportar la operación del equipo, en especial la planilla de viaje ocasional, el daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelados que genera la prestación de servicio público de transporte en un radio de acción que desborda el distrital, con un vehículo habilitado en la modalidad individual de pasajeros en vehículos taxi, que en su esencia debería ser prestado por empresas habilitadas para la prestación de Transporte Público Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera o Transporte Público Terrestre Automotor Especial, y la posición que adoptaron los investigados en la presente actuación administrativa, este Despacho tasa la multa a imponer, dadas las circunstancia propias del caso, en la suma equivalente a un (1) salario mínimo legal mensual vigente al momento de ocurrencia de los hechos.

En ese orden, este Despacho sostiene que, en observancia de los cargos formulados, la norma transgredida y la sanción prevista a la misma, con la imposición de la multa económica se cumplen los principios de legalidad, tipicidad y proporcionalidad.

De igual forma, se pone de presente que bajo el amparo del principio de tipicidad que se observa en los procedimientos administrativos de naturaleza sancionatoria, el cual ha sido definido y reiterado entre otras providencias en la Sentencia T-713 de 2012, proferida por la Corte Constitucional, conforme a la cual "*no se reclama con el mismo grado de rigor que se demanda en materia penal, en virtud de la divergencia en la naturaleza de las normas, el tipo de conductas reprochables, los bienes objeto de protección y la finalidad de la sanción. Sin embargo, ello no obsta para exigir la tipicidad de las conductas reprochables, la predeterminación de la sanción y la existencia de un procedimiento que asegure el derecho a la defensa*".

Principio que es garantizado, y por demás, concreta su cumplimiento al satisfacer los elementos que lo integran, a saber:

> "*(i) que la conducta sancionable esté descrita de manera específica y precisa, bien porque la misma esté determinada en el mismo cuerpo normativo o sea determinable a partir de la aplicación de otras normas jurídicas;*
> *(ii) que exista una sanción cuyo contenido material esté definido en la ley;*
> *(iii)que exista correlación entre la conducta y la sanción.*"[8]

[6] H. Corte Constitucional Sentencia C-721 de 2015, M.P. Jorge Ignacio Pretelt Chaljub.
[7] Magistrado Ponente: Luis Ernesto Vargas Silva.
[8] H. Corte Constitucional Sentencia C-343 de 2006.

RESOLUCIÓN No.

"POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA"

Del cumplimiento de dichos elementos, se fundamenta la imposición de la multa a las vigiladas determinadas previamente por transgredir el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con los artículos 2.2.1.8.3.1, 2.2.1.3.4, 2.2.1.3.5.4 del Decreto 1079 de 2015 y el parágrafo 3° del artículo 10° de la Resolución 2243 de 2018, conforme lo previsto en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

Preceptos normativos en virtud de los cuales, ante su infracción prevén para el modo de transporte terrestre multas de uno (1) a setecientos (700) salarios mínimos mensuales vigentes conforme al literal a) del parágrafo del artículo 46 de la Ley 336 de 1996. Así las cosas, este Departamento Administrativo, en cumplimiento de las garantías constitucional y procesales atendió a los parámetros de graduación de la sanción, en particular el *grado de prudencia y diligencia con que se atendieron los deberes o se hayan aplicado las normas legales pertinentes*, criterio que para el fallador responde al principio de proporcionalidad de la infracción cometida, determinación que no violenta los topes dispuestos en salarios mínimos mensuales para el modo de transporte terrestre, que para el particular corresponde al año 2021.

En atención a lo señalado, considera este Despacho que la multa impuesta a la vigilada no desborda los parámetros previstos por el legislador ni es subjetiva, razón demás que fundamenta el cumplimiento por parte de esta autoridad de los principios orientadores de las actuaciones administrativas, así como a la aplicación de los principios establecidos en el artículo 3° de la Ley 1437 de 2011.

5.2 CONVERSIÓN DE LA SANCIÓN EN UNIDADES DE VALOR TRIBUTARIO (UVB)

Acorde con lo previsto en el artículo 313 de la Ley 2294 de 2023, a partir del 1° de enero de 2024, 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 Básico (UVB).

De conformidad con la definición del número de decimales y las reglas de conversión que deben ser utilizadas para expresar los valores de UVB, el Parágrafo 1. de la norma en comento estableció lo siguiente:

> *"Si como consecuencia de la aplicación de lo dispuesto en el presente artículo el valor de los conceptos objeto de indexación no es un número entero, se deberá aproximar dicho valor a la cifra con dos (2) decimales más cercana; y si es inferior a una (1) Unidad de Valor Básico (UVB), se deberá aproximar a la cifra con tres (3) decimales más cercana."*

Así las cosas, como se dijo líneas atrás, este Despacho tasa la multa a imponer en la suma equivalente a un (1) salario mínimo legal mensual vigente para el año **2021**, por ser el año del Informe Único de Infracción al Transporte **466161**, y para cada uno de los sancionados respectivamente, por lo que se procederá a realizar la conversión a Unidades de Valor Básico.

Para el efecto, el Ministerio de Hacienda y Crédito público, mediante la Resolución número 3268 del 18 de diciembre de 2023, fijó en **DIEZ MIL NOVECIENTOS CINCUENTA Y UN PESOS** (**$10.951**), la Unidad de Valor Básico (UVB) para la anualidad 2024.

A su vez, de acuerdo con el Decreto 1785 del 29 de diciembre de 2020, el Gobierno Nacional, fijó el salario mínimo legal mensual vigente para el año 2021 la suma de **NOVECIENTOS OCHO MIL QUINIENTOS VEINTISÉIS PESOS** (**$908.526**).

Por lo tanto, al preverse en el artículo 46 de la Ley 336 de 1996 sanciones entre uno (1) y setecientos (700) salarios mínimos legales mensuales vigentes para el modo de transporte terrestre, y en aplicación del artículo 313 de la Ley 2294 de 2023, su equivalencia en UVB sería la siguiente:

UVB 2024	VALOR EN PESOS
1	$10.951

SMLMV 2021	VALOR EN PESOS	VALOR EN UVB
1	$908.526	82.96
1	$908.495	82.96

Por consiguiente, para el cargo, la multa a imponer es de un (1) SMLMV el equivalente a 82.96 Unidades de Valor Básico, que equivalen a **NOVECIENTOS OCHO MIL CUATROCIENTOS NOVENTA Y CINCO PESOS ($908.495).**

En mérito de lo expuesto, el DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE CARTAGENA DE INDIAS;

VI.- RESUELVE

PRIMERO: DECLARAR RESPONSABLES INDIVIDUALMENTE, de conformidad con la parte motiva de la presente resolución, a los siguientes sujetos:

A) A la **COOPERATIVA DE TAXISTAS Y CONDUCTORES TURÍSTICOS DE CARTAGENA "COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTE, RECREACION Y TURISMO - COOINTRATURISMO"** identificado con NIT. **900.087.817-9**, en su calidad de

RESOLUCIÓN No.

"POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA"

empresa de servicio público de transporte terrestre automotor individual distrital de pasajeros, a la que se encontraba vinculado el vehículo de placas **WGN511.**

B) Al señor **OSCAR DAVID PAJARO BARRAGAN**, identificado con la cédula de ciudadanía número **1.143.365.992,** en calidad de conductor del vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor individual distrital de pasajeros de placas **WGN511.**

Por contravenir el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con los artículos 2.2.1.8.3.1, 2.2.1.3.4, 2.2.1.3.5.4 del Decreto 1079 de 2015 y el parágrafo 3° del artículo 10° de la Resolución 2433 de 2018, conforme lo previsto en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

SEGUNDO: SANCIONAR de conformidad con la parte motiva de la presente resolución, a la **COOPERATIVA DE TAXISTAS Y CONDUCTORES TURÍSTICOS DE CARTAGENA "COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTE, RECREACION Y TURISMO - COOINTRATURISMO"** identificado con NIT. **900.087.817-9**, en su calidad de empresa de servicio público de transporte terrestre automotor individual distrital de pasajeros a la que se encontraba vinculado el vehículo de placas **WGN511**; con **MULTA** de un (1) salario mínimo legal mensual, que equivalen a **82.96** Unidades de Valor Básico – UVB, vigentes para la fecha del IUIT No. **466161**, es decir, para el año 2021, que corresponde a **NOVECIENTOS OCHO MIL CUATROCIENTOS NOVENTA Y CINCO PESOS ($908.495)**.

TERCERO: SANCIONAR, de conformidad con la parte motiva de la presente resolución, al señor **OSCAR DAVID PAJARO BARRAGAN**, identificado con la cédula de ciudadanía número **1.143.365.992**, en su calidad de conductor, del vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor individual distrital de pasajeros de placas **WGN511;** con **MULTA** de un (1) salario mínimo legal mensual, que equivalen a **82.96** Unidades de Valor Básico – UVB, vigentes para la fecha del IUIT No. **466161**, es decir, para el año 2021, que corresponde a **NOVECIENTOS OCHO MIL CUATROCIENTOS NOVENTA Y CINCO PESOS ($908.495)**.

CUARTO: EXONERAR, de conformidad con la parte motiva de la presente resolución, al señor(a) **ANGELA LLAMAS ZUÑIGA,** identificado(a) con la cédula de ciudadanía número **22.973.629,** en su calidad de propietario del vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor individual distrital de pasajeros de placas **WGN511.**

QUINTO: ORDENAR EL ARCHIVO de la investigación adelantada en contra del señor **ANGELA LLAMAS ZUÑIGA,** identificado(a) con la cédula de ciudadanía número **22.973.629,** de acuerdo a lo señalado en el numeral **CUARTO** de la parte resolutiva de este acto administrativo

SEXTO: NOTIFIQUESE el contenido de la presente resolución a la **COOPERATIVA DE TAXISTAS Y CONDUCTORES TURÍSTICOS DE CARTAGENA "COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTE, RECREACION Y TURISMO - COOINTRATURISMO",** al señor(a) **ANGELA LLAMAS ZUÑIGA** y al señor **OSCAR DAVID PAJARO BARRAGAN.**

SEPTIMO: Contra la presente Resolución procede el Recurso de Reposición dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a su notificación, conforme al artículo 74 y siguientes de la Ley 1437 de 2011.

OCTAVO: En firme la presente Resolución, en los términos del artículo 87 de la Ley 1437 de 2011, remítase copia de la misma junto a la constancia de ejecutoria, a la Oficina de Cobro Coactivo del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte de Cartagena de Indias para su cumplimiento.

Dada en Cartagena de Indias D.T. y C. el día

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

JOSÉ REIMUNDO RICAURTE GÓMEZ
DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE.

Proyectó: Loly Ozuna M. Asesora Externa – DATT

Reviso: Digna Vargas Arroyo – Profesional Universitario Código 219 Grado 33 – DATT.

RESOLUCION No-

"POR MEDIO DE LA CUAL SE ARCHIVA UNA INVESTIGACION ADMINISTRATIVA POR LA PRESUNTA INFRACCIÓN A LAS NORMAS DE TRANSPORTE Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

EL DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE CARTAGENA DE INDIAS

En uso de sus facultades constitucionales y legales, en especial en las contempladas en la Ley 105 de 1993, 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; procede a proferir decisión dentro del proceso administrativo;

1. ANTECEDENTES:

1. Que mediante Informe Único de Infracciones de Transporte No. **1059603 del 10 de mayo de 2021**, el agente de policía de tránsito y transporte WILSON HERRERA GALE, identificado con placa No. **A-229** adscrito al DEPARTAMENTO ADMINSITRATIVO DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE CARTAGENA DE INDIAS, señaló que el vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros tipo taxi de placas **TER210,** vinculado a la empresa **COOPROTAX** identificada con NIT No. **890.480.729-0,** de propiedad del señor(a) **SANDRI TATIANA ALEAN PEREZ** identificado(a) con la cédula de ciudadanía número **1.143.379.728,** y conducido por el señor **ORLANDO TOVAR GAVIRIA,** identificado con Cedula de Ciudadanía No. **73.125.269,** fue sorprendido conduciendo el vehículo sin tener las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual.

2. Que mediante la Resolución de apertura No. 4473 del 22 de septiembre de 2021, se resolvió lo siguiente:

*"**PRIMERO:** Abrir investigación administrativa al señor ORLANDO TOVAR GAVIRIA, identificado con la cédula de ciudadanía número 73.125.269, en su calidad de conductor del vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor individual distrital de pasajeros de placas TER210, a la señora SANDRI TATIANA ALEAN PEREZ identificado(a) con la cédula de ciudadanía número 1.143.379.728, en su calidad de propietario(a) del vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor individual distrital de pasajeros de placas TER210 al momento de los hechos, y a la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajero en vehículos taxi COOPERTATIVA DE PROPIETARIOS DE VEHICULOS DE TRANSPORTE PUBLICO - COOPROTAX identificada con NIT. No. 890.480.729-0, por presuntamente transgredir lo dispuesto en el artículo 26 de la Ley 336 de 1996 en concordancia con el artículo 994 del código de comercio y los artículos 2.2.1.1.4.1., 2.2.1.1.4.2. y 2.2.1.1.4.4. del Decreto 1079 de 2015 y conforme lo previsto en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996."*

3. Notificación de la resolución a las partes:

El proceso de notificación de la Resolución antes mencionada se surtió de la siguiente manera:

a) Que el día 29 de noviembre de 2021, el señor(a) **SANDRI TATIANA ALEAN PEREZ** se le notificó por aviso de la Resolución 4473 del 22 de septiembre de 2021, previo envío de la respectiva citación (Fls. 19-20)**.**
b) Que el día 29 de noviembre de 2021, le fue notificada por medio de correo electrónico la Resolución 4473 del 22 de septiembre de 2021 a la empresa de transporte **COOPROTAX** (Fls. 9)**.**
c) El 01 de diciembre de 2021, el señor(a) **ORLANDO TOVAR GAVIRIA,** se le notificó por aviso de la Resolución 4473 del 22 de septiembre de 2021, previo envío de la respectiva citación (Fls. 15)**.**

2. CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

2.1. Del marco normativo que regula el transporte publico

RESOLUCION No-

"POR MEDIO DE LA CUAL SE ARCHIVA UNA INVESTIGACION ADMINISTRATIVA POR LA PRESUNTA INFRACCIÓN A LAS NORMAS DE TRANSPORTE Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

Que el transporte público terrestre automotor de pasajeros es un servicio público sobre el cual el Estado Colombiano está en la obligación Constitucional de asegurar su prestación segura y eficiente a todos los habitantes del territorio nacional.

Conforme el artículo 5 de la Ley 336 de 1996, 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 señala el Reglamento para cada Modo.

Que conforme lo establecido en los artículos 26 de la Ley 336 de 1996, todo equipo destinado al transporte público deberá contar con los documentos exigidos por las disposiciones correspondientes para prestar el servicio de que se trate.

Que según lo dispuesto en el artículo 2.2.1.3.3. del Decreto 1079 de 2015 el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, en forma individual, la cual no está sujeta a rutas ni horarios, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino.

Que el artículo 2.2.1.3.5.2 del Decreto 1079 de 2015 expone que el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, se presta de manera regular dentro de la jurisdicción de un distrito o municipio y en las áreas metropolitanas de conformidad con las normas que la regulan.

Que el Decreto 1079 de 2015, en su artículo 2.2.1.3.5.3 en concordancia con lo anterior explica que debe entenderse por radio de acción distrital o municipal el que se presta dentro de la jurisdicción de un distrito o municipio.

La Ley 105 de 1993 señala en su artículo 9 como sujetos sancionables por violación a las normas reguladoras del transporte, a los siguientes:

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

Que de conformidad con lo previsto en el artículo 50 de la Ley 336 de 1996, cuando se tenga conocimiento de una infracción a las normas de transporte, la autoridad competente abrirá investigación.

2.2. Del acto Administrativo

Conforme a la teoría del acto administrativo, el cual nos señala que pueden existir actos de trámite y actos definitivos, siendo los primeros autos que le dan impulso a las actuaciones administrativas mientras que los segundos son aquellos que definen y/o generan situaciones jurídicas; sobre lo anterior expreso el Honorable Consejo de Estado, mediante sentencia de fecha 28 de agosto de 2013 M. P. Dr. ALBERTO YEPES BARREIRO *"Según el procedimiento administrativo para su expedición: se clasifican en actos de trámite, que son aquellos que se profieren en el curso de la actuación administrativa, le dan impulso y agotan cada una de sus etapas, y que resultan necesarios para llegar a una decisión, pero no le ponen fin a la respectiva actuación; y resolutorios o definitivos que resuelven de fondo la cuestión, y con los cuales se concluye o finaliza el trámite o procedimiento administrativo".*

RESOLUCION No-

"POR MEDIO DE LA CUAL SE ARCHIVA UNA INVESTIGACION ADMINISTRATIVA POR LA PRESUNTA INFRACCIÓN A LAS NORMAS DE TRANSPORTE Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

En este caso, encontramos que la resolución de apertura No. 4473 del 22 de septiembre de 2021, se encuentra inmerso dentro de la clasificación de actos administrativos de tramites, el cual debe garantizar los principios propios de la Administración Pública y en especial al debido proceso, consagrado en el Artículo 29 de la Constitucional Nacional.

2.3. Regularidad del procedimiento administrativo

Es relevante para el presente caso hacer referencia al concepto emitido por la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado el pasado 5 de marzo de 2019[1].

Atendiendo las consultas formuladas por el Gobierno Nacional del 24 de octubre de 2018, el Honorable Consejo de Estado señaló:

i) *El principio de legalidad de las faltas y las sanciones es plenamente aplicable en materia de transporte terrestre.*[2]
ii) *Este principio se manifiesta en a) la reserva de ley, y b) la tipicidad de las faltas y las sanciones:*[3]
a) Lo primero se manifiesta en que hay una reserva de ley ordinaria para tipificar conductas y sanciones administrativas.[4] *Por lo tanto, no se admite la tipificación de conductas en reglamentos u otras normas que no tienen ese rango de ley.*[5-6]
b) Lo segundo se manifiesta en que los "elementos esenciales del tipo" deben estar en la ley.

Expresamente reiteró la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado la sentencia C-699 de 2015 de la Corte Constitucional en la cual se insistió en la necesidad de los referidos elementos:

"(…) *Al legislador no le está permitido delegar en el ejecutivo la creación de prohibiciones en materia sancionatoria* (…)". [7]

Sólo en la medida que se encuentren dentro de la ley esos *"elementos esenciales del tipo"*, puede hacerse una complementación con decretos, resoluciones y otras disposiciones de rango infralegal.[8]

En efecto, el principio de legalidad *"exige que las sanciones sean comprensibles para sus destinatarios"* desde la misma ley, sin perjuicio de que se complemente con decretos y resoluciones en las materias técnicas a las que alude la regulación, dada la imposibilidad del Legislador de previsión total de las conductas sancionables.

De esa forma, el Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte de Cartagena de Indias, como autoridad encargada de inspeccionar, vigilar y controlar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros y el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, debe dar aplicación en sus investigaciones administrativas los fundamentos legales para establecer la responsabilidad y de ser procedente imponer las sanciones a sus administrados.[9]

Ahora bien, frente al tema relacionado con la adecuación típica de la conducta, la sala de lo contencioso administrativo del Consejo de estado mediante la sentencia de fecha del 27 de mayo del 2015 expuso lo siguiente:

"A partir de la concepción de Estado de Social de Derecho definida por la constitución Política, se debe comprender que cualquier decisión sancionatoria de las autoridades en aplicación de la ley debe incluir, como parte fundamental de su

---

[1] Rad. 11001-03-06-000-2018-00217-00 (2403). Levantada la Reserva legal mediante Oficio No. 115031 de fecha 20 de marzo de 2019.
[2] "**El principio de legalidad de las faltas y de las sanciones** previsto en el art. 29 Constitución Política, debe observarse para establecer las infracciones administrativas y las sanciones correspondientes en todos los ámbitos regulados, dentro del contexto del Estado Regulador, **incluido por supuesto el sector del transporte terrestre.**" (negrilla fuera de texto) Cfr., 48-76.
[3] "Dicho principio, como quedó expuesto, **se manifiesta en las dimensiones reserva de ley y tipicidad**". (negrilla fuera de texto) Cfr., 48-76
[4] "**La Constitución no permite otorgar a la Administración la potestad genérica de establecer vía reglamento infracciones y sanciones administrativas, pues tiene reserva de ley ordinaria**, y debe en todo caso respetar el debido proceso en punto a la legalidad y a la tipicidad, de conformidad con el inciso 2 del artículo 29 de la Carta Política." Cfr., 49- 77
[5] "(…) no es posible predicar lo mismo en cuanto a la remisión efectuada a las normas reglamentarias, puesto que ello supone que el ejecutivo quede investido de manera permanente para establecer infracciones mediante la expedición de actos administrativos de carácter general." Cfr., 38.
[6] "**La Constitución no permite otorgar a la Administración la potestad genérica de establecer vía reglamento infracciones y sanciones administrativas, pues tiene reserva de ley ordinaria**, y debe en todo caso respetar el debido proceso en punto a la legalidad y a la tipicidad, de conformidad con el inciso 2 del art. 29 de la Constitución Política." Cfr., 49- 77 "(…) **no es constitucionalmente admisible 'delegar' en otra autoridad estatal la competencia de determinar las infracciones y las sanciones, toda vez que es exclusiva del Legislador,** con lo cual se reafirma el principio de reserva de ley en materia sancionatoria administrativa bajo los criterios expuestos en este concepto, así como la formulación básica del principio de tipicidad". Cfr., 19.
[7] Cfr, 14-32.
[8] "No son admisibles formulaciones abiertas, que pongan la definición de la infracción o de la sanción prevista en la ley en manos de la autoridad administrativa. **En cuanto a la posibilidad del reenvío normativo a decretos reglamentarios, corresponde al legislador delimitar el contenido de la sanción a través de la configuración de los elementos estructurales del tipo**, por lo que la remisión a la norma reglamentaria debe permitir su cumplida ejecución. En tales casos, el contenido de la ley estará referido al núcleo esencial de la materia reservada, de manera que el reglamento se limite a desarrollar, complementar y precisar lo que ya ha sido de manera expresa contemplado en la ley. Es aquí donde el reglamento cumple una función de "colaboración" o complementariedad." Cfr, 42-49-77.
[9] "En lo atinente al principio de tipicidad, (…) **lo que se exige es un fundamento legal en donde se señalen los elementos básicos de la sanción**, marco dentro del cual la autoridad titular de la función administrativa pueda precisar, **los elementos de la sanción que haya de ser aplicada por otra autoridad**, no por ella misma." Cfr, 19.

RESOLUCION No-

"POR MEDIO DE LA CUAL SE ARCHIVA UNA INVESTIGACION ADMINISTRATIVA POR LA PRESUNTA INFRACCIÓN A LAS NORMAS DE TRANSPORTE Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

motivación, un proceso de subsunción típica de la conducta de la persona procesada bajo la norma sancionatoria aplicable. El proceso de subsunción típica –o adecuación típica- de la conducta, entendido como la secuencia lógica expresa de razonamiento jurídico encaminada a determinar si una determinada realidad fáctica encuadra bajo las definiciones y prescripciones establecidas en la ley escrita, es una de las piezas indispensables de todo acto que manifieste el poder represor del Estado, y por lo mismo uno de los prerrequisitos necesarios de la legalidad y juridicidad de toda sanción. La subsunción típica es, en suma, uno de los pasos indispensables en el proceso de aplicación de la ley, cuya omisión o indebida realización impiden la estructuración de un acto jurídico sancionatorio conforme a Derecho y le hacen derivar en una vía de hecho de la autoridad[10]

De lo anterior, se puede observar que todo acto jurídico sancionatorio debe ir acorde con el principio de legalidad como expresión del debido proceso que implica que nadie puede ser juzgado si no por una infracción, falta o delito descrito previamente por la ley.

2.4. Apreciaciones del caso

Siendo la oportunidad de resolver la actuación administrativa, el despacho observa que los artículos por los cuales se apertura la investigación administrativa, estos son 2.2.1.1.4.1., 2.2.1.1.4.2., 2.2.1.1.4.4., se encuentran en la parte 2 (reglamentaciones en materia de transporte), titulo 1 (transporte terrestre automotor), capitulo 1 (**Servicio público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo** Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros), sección 4 (Seguros), del del Decreto 1079 de 2015.

Por lo anterior despacho se percata que, en la Resolución de apertura se realizó una indebida adecuación normativa, al sustentar que la conducta presuntamente transgresora, se adecuaba a los dispuesto en el artículo 26 de la ley 336 de 1996, en concordancia con los artículos 2.2.1.1.4.1., 2.2.1.1.4.2., 2.2.1.1.4.4. del Decreto 1079 del 2015 y conforme a lo previsto en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, dado que el vehículo TER210 afiliado a la empresa de transportes COOPROTAX, se encuentra habilitado para la **prestación del servicio publico de transporte terrestre de pasajeros individual y no colectivo**. Luego entonces, las normas presuntamente transgredidas no son las mencionadas de manera precedente sino los artículos 2.2.1.3.3.1.**,** 2.2.1.3.3.3., 2.2.1.3.3.5. del Decreto 1079 de 2015.

En esa medida, ya que no se pudo establecer que existe mérito para adelantar un procedimiento sancionatorio, al encontrarse que el acto administrativo de apertura de la investigación se encuentra con una indebida adecuación normativa, se vulnerarían los principios del debido proceso y de la legalidad de las faltas y las sanciones en los términos descritos en el presente acto administrativo y con desconocimiento de lo dispuesto en el numeral 1° del artículo 3 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, configurándose una causal de nulidad y/o concepto de violación toda vez que los principios que regulan las actuaciones y procedimientos administrativos a la luz de los principios consagrados en la Constitución Política, se encuentran positivizados en norma escrita.

Por lo anterior, este despacho no encuentra procedente continuar el curso del procedimiento sancionatorio, en atención a los yerros evidenciados en la resolución de apertura, y que la misma va en contravía de las garantías constitucionales y legales mínimas. En consecuencia, se resolverá archivar la investigación antes reseñada.

En mérito de lo expuesto, el DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE CARTAGENA DE INDIAS;

RESUELVE:

PRIMERO: ARCHIVAR la investigación administrativa iniciada mediante la Resolución 4473 del 22 de septiembre de 2021, contra la empresa de transportes **COOPROTAX** identificada con NIT No **890.480.729-0,** como empresa a la cual se encontraba afiliado el vehículo de servicio público de placas **TER210**, de propiedad del señor (a) **SANDRI TATIANA ALEAN PEREZ** identificado con cédula de ciudadanía N° **1.143.379.728** y conducido por el señor(a) **ORLANDO TOVAR GAVIRIA,** identificado con Cedula de Ciudadanía No **73.125.269,** al momento del IUIT No. 1059603, por las razones expuestas en la parte motiva de este proveído.

[10] Rad. 11001-03-25-000-2011-00140-00 (0477). Magistrado ponente Gustavo Eduardo Gomez Aranguren.

RESOLUCION No-

"POR MEDIO DE LA CUAL SE ARCHIVA UNA INVESTIGACION ADMINISTRATIVA POR LA PRESUNTA INFRACCIÓN A LAS NORMAS DE TRANSPORTE Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

SEGUNDO: NOTIFICAR el contenido de la presente Resolución a la empresa de transportes **COOPROTAX** identificada con NIT No **890.480.729-0**, al señor(a) **SANDRI TATIANA ALEAN PEREZ** identificado con cédula de ciudadanía N° **1.143.379.728** y al señor **ORLANDO TOVAR GAVIRIA,** identificado con Cedula de Ciudadanía No **73.125.269,** de acuerdo con lo establecido en el artículo 66 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

TERCERO: Contra la presente resolución no procede recurso alguno y se entiende agotado el procedimiento en sede administrativa de acuerdo con lo señalado en el artículo 87 de la Ley 1437 de 2011.

CUARTO: Una vez ejecutoriada la presente resolución, archívese el expediente sin auto y/o acto administrativo que así lo ordene.

Dada en Cartagena de Indias D.T. y C. el día

NOTIFIQUESE Y CUMPLASE

JOSÉ REIMUNDO RICAURTE GOMEZ
DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRANSITO Y TRANSPORTE

Proyecto: Loly Ozuna M. Asesora Externa – Oficina de Transporte Público – DATT.
Reviso: Digna Vargas Arroyo – Profesional Universitario Código 219 Grado 33 – DATT
Aprobó: Hébert Rico Royero- subdirector Jurídico – DATT.

Alcaldía Mayor de
Cartagena de Indias

https://sigob.cartagena.gov.co/SeguimientoCorrespondencia?id=fihEujAiSULVWhSfyyWi%2F2Fpq%2FmjTgdGV0fPN45WOT8%3D

Cartagena de Indias D. T y C., lunes, 15 de abril de 2024

Oficio AMC-OFI-0040760-2024

Doctor
JOSE RICAURTE GOMEZ
DIRECTOR
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRANSITO Y TRANSPORTE
E. S. D.

Asunto: - Remisión de Expedientes 15-04-2024

Cordial saludo,

Por medio de la presente, me permito remitir a la oficina a su cargo las siguientes resoluciones sin número que se relacionan a continuación, para la firma del señor director:

1	**SIN PORTAR TARJETA DE CONTROL**	**APERTURA**	**WGO137**	**EL ROBLE**	**YASMELIS MUÑOZ**
2	SIN PORTAR TARJETA DE CONTROL	APERTURA	SPI046	COOPROTAX	YASMELISMUÑOZ
3	SIN PORTAR TARJETA DE CONTROL	APERTURA	FXU153	COOTAXCART	YASMELIS MUÑOZ
4	SIN PORTAR TARJETA DE CONTROL	APERTURA	TFO064	EL ROBLE	YASMELIS MUÑOZ
5	SIN PORTAR TARJETA DE CONTROL	APERTURA	FXU307	COOPROTAX	YASMELIS MUÑOZ
6	SIN PORTAR TARJETA DE CONTROL	APERTURA	FXT081	EL ROBLE	YASMELI MUÑOZ
7	SIN PORTAR TARJETA DE CONTROL	APERTURA	WGM145	EL ROBLE	YASMELIS MUÑOZ
8	SIN PORTAR TARJETA DE CONTROL	APERTURA	FXT220	COOTAXCART	YASMELIS MUÑOZ
9	SIN PLANILLA DE VIAJE OCASIONAL	SANCION	TES644	COOTRANSBOL	LOLY LUZ OZUNA
10	SIN PLANILLA DE VIAJE OCASIONAL	SANCION	WGM511	COOPROTAX	LOLY LUZ OZUNA

Cordialmente,

DIGNA VARGAS ARROYO
Profesional Universitario Código 219 Grado 33
Oficina de Transporte Público - DATT

Alcaldía Mayor de
Cartagena de Indias

https://sigob.cartagena.gov.co/SeguimientoCorrespondencia?id=NAAEaTBbSbBnbmGqu3rZ6lHEb11TTAcTbYKjF8aGFeA%3D

Cartagena de Indias D. T y C., jueves, 25 de abril de 2024

Oficio AMC-OFI-0046517-2024

Doctor
JOSE RICAURTE GOMEZ
DIRECTOR
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRANSITO Y TRANSPORTE
E. S. D.

Asunto: - Remisión de Expedientes 25-04-2024

Cordial saludo,

Por medio de la presente, me permito remitir a la oficina a su cargo las siguientes resoluciones sin número que se relacionan a continuación, para la firma del señor director:

1	SIN PORTAR TARJETA DE CONTROL	SANCION	TES178	COOTAXCONTUCAR	LOLY OZUNA
2	SIN PLANILLA DE VIAJE OCASIONAL	SANCION	WGN511	COOINTRATURISMO	LOLY OZUNA
3	SIN TENER POLIZAS	ARCHIVO	TER210	COOPROTAX	LOLY OZUNA
4	SIN PLANILLA DE VIAJA OCASIONAL	SANCION	FXT593	COOINTRATURISMO	LOLY OZUNA
5	SIN PORTAR TARJETA DE OPERACIÓN-SIN POLIZAS	SANCION	UAP066	COOTRANSBOL	LOLY OZUNA
6	TARJETA DE OPERACIÓN VENCIDA	ARCHIVO	WGL727	COOTAXCONTUCAR	MARYSOL PEREZ
7	NO PORTAR PLANILLA DE VIAJE OCASIONAL	SANCION	WGO247	COOTAXCONTUCAR	MARYSOL PEREZ
8	NO PORTAR PLANILLA DE VIAJE OCASIONAL	SANCION	WGL360	COOTAXCONTUCAR	MARYSOL PEREZ
9	NO PORTAR PLANILLA DE VIAJE OCASIONAL	SANCION	WGM226	COOTAXCONTUCAR	MARYSOL PEREZ
10	NO PORTAR PLANILLA DE VIAJE OCASIONAL	SANCION	SPH565	COOTAXCONTUCAR	MARYSOL PEREZ
11	POLIZAS VENCIDAS	SANCION	WGN857	COOTAXCONTUCAR	MARYSOL PEREZ
12	TARJETA DE OPERACIÓN VENCIDA	SANCION	TER145	COOPROTAX	MARYSOL PEREZ
13	SIN PORTAR LA TARJETA Y SIN POLIZAS	SANCION	UAQ213	COOTAXCONTUCAR	MARYSOL PEREZ

Cordialmente,

DIGNA VARGAS ARROYO
Profesional Universitario Código 219 Grado 33
Oficina de Transporte Público - DATT

datt_cartagena con **2 personas más**



Les gusta a [redacted]a y **otras personas**

corpoturismoctg Recibimos al equipo técnico del Ministerio de Transporte delegado para acompañar el proceso de implementación del coche eléctrico con fines turísticos, como parte del proceso de transición para privilegiar el bienestar animal y el uso de energías limpias.♻️

✅La comisión hace revisión de las condiciones técnicas de la versión Cartagena 2.0, de manera que la ciudad cuente con un coche cómodo, seguro y perdurable.

Ver 1 comentario

16 de abril • **Ver traducción**

Corpoturismo
CARTAGENA DE INDIAS

CONTROL DE ASISTENCIA

Fecha de la versión: 04- 01-2012

Pagina: 1 de 1

TEMA:	Reunion Mintransporte - propietarios coches.		
LUGAR:	CORPOTURISMO	DURACIÓN (hr):	
FECHA DE REALIZACIÓN:	abril 17 / 2024	RESPONSABLE:	

TIPO DE REUNION:

SENSIBILIZACION__ SOCIALIZACION __ SEMINARIO __ TALLER__ CURSO __ REINDUCCIÓN __ INFORMAL __ SEGUIMIENTO__

No.	NOMBRE	EMPRESA	CARGO	CELULAR	E-MAIL
1	Eder T Garces	T. Garces	Repr. L.	3202061972	ederjaviergarces@gmail.com
2	Emmanuel Cortes	Energia Vectorial	Lider laboratorio	3195856131	Tallerenergiavectorial@gmail.com
3	Edwin David Salas	DATT	Te. op.	311-5200980	edsalasr@transitocartagena.gov.co
4	Jean Carlos Gaibao A.	DATT	Asesor Externo	3017946617	Jeancgaibao@gmail.com
5	Loly Luz Ozuna M.	Datt	Asesora Externa	3007553075	loly.ozuna.m@gmail.com.
6	Freddy Arzuza	cochero		3003823422	Freddy Alguso @.GMAIL.COM
7	William E. Gracia Gl	cochero		3006609723	wgracia72@gmail.com
8	ALVARO SANCHEZ VERGARA	ASOCARCOCH		3157607408	acoches@gmail.com
9	Francisco Torres M.	Asocarcoch		3042605037	
10	Oscar Larios O.	ASOCARCOCH		3138937615	=

Realizó: Coordinó:

FIRMA FIRMA COORDINADOR

C.C. C.C.

Powered by CamScanner

	ALCALDÍA DISTRITAL DE CARTAGENA DE INDIAS	Código: GDOGC01-F001
	MACROPROCESO: GESTIÓN DOCUMENTAL	Versión: 2.0
	PROCESO/SUBPROCESO: GESTIÓN DE LAS COMUNICACIONES OFICIALES / CREACIÓN Y DISEÑO DE LAS COMUNICACIONES OFICIALES	Fecha: 04/03/2024
	ACTA DE REUNIÓN	Página 1 de 3

	ACTA No. 2
UNIDAD ADMINISTRATIVA:	OF Transporte Público - DATT.
NOMBRE DE QUIEN DILENGENCIA:	Eliana Lobonde Barraza
TÍTULO O CARÁCTER DE LA REUNIÓN	Socialización Archivo " Matriz " Expedientes notificaciones
FECHA:	5/04/24 **HORA** 10:30 A 11:30 Am
LUGAR:	Oficina Transp. Público - DATT
OBJETIVO:	
FECHA PRÓXIMA REUNIÓN:	
CONVOCADOS AUSENTES:	
ORDEN DEL DÍA:	Socialización de Archivo ejecutado por Eliana T. Socialización Actualización Matriz por Eliana T. Socialización notificaciones expedientes por Marysol y Jolly.
DESARROLLO DE LA REUNIÓN:	

RELACIÓN DE DOCUMENTOS PRESENTADOS EN LA REUNIÓN:

COMPROMISOS

ACTIVIDADES	FECHA	RESPONSABLE

ASISTENTES

NOMBRE	Marysol Perez Herrera
DEPENDENCIA	Transporte Público
CARGO	Asesora Externa
TELEFONO	3206772652.
CORREO	marysolperez61@Gmail.com
FIRMA:	

Powered by CamScanner

DEPENDENCIA	Transporte Público
CARGO	Asesor Externo
TELEFONO	3133569210
CORREO	[illegible]@gmail.com
FIRMA:	

NOMBRE	Jurídico Bermal
DEPENDENCIA	Transporte Público
CARGO	Asesor Externo
TELEFONO	3028642060
CORREO	Juridico20@Gmail.com
FIRMA:	

NOMBRE	Candelaria Maria Ferreira Gomez
DEPENDENCIA	Transporte publico
CARGO	Asesor externo
TELEFONO	3007037962
CORREO	Candeferreo2@hotmail.com
FIRMA:	

NOMBRE	Yasmelis Muñoz
DEPENDENCIA	Transporte Publico.
CARGO	Asesor externo.
TELEFONO	323 3088941
CORREO	yasmelyonona@gmail.com.
FIRMA:	

NOMBRE	Loly Luz Ozona Martinez
DEPENDENCIA	Transporte público
CARGO	Asesora Externa
TELEFONO	3007553075
CORREO	lolyozona.m@gmail.com
FIRMA:	Loly Ozuna M.

CONTROL DE CAMBIOS

FECHA	DESCRIPCIÓN DEL CAMBIO	VERSIÓN
07/12/2016	Elaboración de documentos	1.0
04/03/2024	Se actualiza nombre del subproceso conforme al mapa mental. Se cambio el tamaño de la letra de encabezado, de arial 10 a arial 8. En el contenido del documento se unifica el tamaño de la fuente a 11. En el encabezado se cambió vigencia por Fecha.	2.0

VALIDACIÓN DEL DOCUMENTO

ELABORADO POR:	REVISADO POR:	APROBADO POR:
Nombre: Everlides Novoa Salcedo Cargo: Profesional Especializado, Código 222, Grado 41 Fecha: 04/03/2024	**Nombre: Angelica Chaves Sierra** Cargo: Director Administrativo del Archivo General Fecha: 04/03/2024	**Nombre: José Carlos Puello Rubio** Cargo: Director Administrativo del Archivo General Fecha: 04/03/2024

Powered by CamScanner

	ALCALDÍA DISTRITAL DE CARTAGENA DE INDIAS	Código: GDOGC01-F001
	MACROPROCESO: GESTIÓN DOCUMENTAL	Versión: 2.0
	PROCESO/SUBPROCESO: GESTIÓN DE LAS COMUNICACIONES OFICIALES / CREACIÓN Y DISEÑO DE LAS COMUNICACIONES OFICIALES	Fecha: 04/03/2024
	ACTA DE REUNIÓN	Página 1 de 2

ACTA No.	1
UNIDAD ADMINISTRATIVA:	Subdirección operativa - DATT
NOMBRE DE QUIEN DILENGENCIA:	Loly Ozuna - Marysol peret
TÍTULO O CARÁCTER DE LA REUNIÓN	Decreto Chivas.
FECHA:	06 mayo 2024 **HORA** 3:00PM A 5.00 P.M.
LUGAR:	Subdirección Operativa - DATT
OBJETIVO:	Analizar la proyección del Decreto circulación y operación de chivas.
FECHA PRÓXIMA REUNIÓN:	~~N/A~~. 7 de mayo 2024.
CONVOCADOS AUSENTES:	
ORDEN DEL DÍA:	Revisión borrador Decreto Chivas.
DESARROLLO DE LA REUNIÓN:	Se llevó a cabo conforme al Orden del día.

RELACIÓN DE DOCUMENTOS PRESENTADOS EN LA REUNIÓN:
Concepto MT 20201340695171
Circular MT 20181010132021
Decreto 1101 del 2019

COMPROMISOS

ACTIVIDADES	FECHA	RESPONSABLE

ASISTENTES

NOMBRE	Carlos A Schwalbach B.
DEPENDENCIA	Subdirección técnica O.
CARGO	Asesor externo.

Powered by CamScanner

CORREO	Carloschmalbach@outlook.com.
FIRMA:	

NOMBRE	Loly Luz Ozuna Martinez
DEPENDENCIA	DATT
CARGO	Asesora Externa
TELEFONO	3007553075
CORREO	lolyozuna.m@gmail.com
FIRMA:	Loly Ozuna M.

NOMBRE	Marysol Perez Mercado
DEPENDENCIA	DATT
CARGO	Asesora Externa
TELEFONO	3206772652
CORREO	marysolPerez61@gmail.com
FIRMA:	

CONTROL DE CAMBIOS

FECHA	DESCRIPCIÓN DEL CAMBIO	VERSIÓN
07/12/2016	Elaboración de documentos	1.0
04/03/2024	Se actualiza nombre del subproceso conforme al mapa mental. Se cambio el tamaño de la letra de encabezado, de arial 10 a arial 8. En el contenido del documento se unifica el tamaño de la fuente a 11. En el encabezado se cambió vigencia por Fecha.	2.0

VALIDACIÓN DEL DOCUMENTO

ELABORADO POR:	REVISADO POR:	APROBADO POR:
Nombre: Everlides Novoa Salcedo *Cargo: Profesional Especializado, Código 222, Grado 41* *Fecha: 04/03/2024*	**Nombre: Angelica Chaves Sierra** Cargo: Director Administrativo del Archivo General Fecha: 04/03/2024	**Nombre: José Carlos Puello Rubio** Cargo: Director Administrativo del Archivo General Fecha: 04/03/2024

Powered by CamScanner

15/04/2024

* Tema Chivas - Decreto 2019 → Modificar
  → Sonido, licor, ir de pie. ~~Recreativas~~?

* Serv. Especial - Zonas de parqueo.
  (Blancos)

* Formalización del transporte → Misión.

Zona de parqueo en puerto

Parqueo nulas en vía pública. (Entrada a mangas)
→ Formalización transporte de Carga.
¿Se puede remitir denuncia al Min Transporte
para que le quiten la habilitación?

Transporte de Carga → Horarios, Zonas de cargue y descargue.

* Venta de Comida en Camos Eg: Hamburguesas a cómo?

Reunión 30 de abril 2024

1. Control Chivas.

a. Decreto de regolación de Operación
- Vehículos operadores turísticos
- Placa blanca → Transp. Especial.
- Capacidad → licencia transito
- Definición de Ruta. - puntos de embarque y/o paraderos.
- Control eliminación de cornetas en freno y pitos
- Control del sonido (decibeles). < Día / Noche
- Si el veh. es transformado debe tener el tramite de homologación.
- puntos de embarque:
  1. parque Centenario → 3 vehi
  2. " Planagram → 5 vehículos

TAREA ←
- Luces
- Prohibición bebidas alcoholicas
- Prohib. ir de pie.
- Se proh. luces blancas, balizas.
* Colocar las Sanciones (normas). 769/2002

2. Vía Ternera

* Restricción camiones. → Horario Cargue y descargue.
  Excepción Centro 9:00 pm a 4:00 am.

- Aeropuerto → Crespo, Cabrero
- Sociedad Portuaria → Manga, Pie popa, Getsem.

→ Señalización. → Donación.