



\*202520234203\*

Fecha Radicado: 2025-12-17 14:58:50



**Alcaldía de Medellín**  
Distrito de  
Ciencia, Tecnología e Innovación

**SECRETARÍA DE MOVILIDAD  
SUBSECRETARÍA LEGAL – UNIDAD DE INSPECCIONES  
NOTIFICACIÓN POR AVISO**

La secretaría de Movilidad del Distrito de Ciencia, Tecnología e innovacion de Medellín, de conformidad con lo dispuesto en el inciso 2º del artículo 69 de la ley 1437 de 2011, Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, procede a notificar por aviso a las personas que se relacionan en el siguiente listado, del acto administrativo mediante el cual se resuelve investigación por presunta trasgresión a la normatividad de transporte proferido por el inspector de transporte.

La presente notificación se publicará en la página electrónica y en un lugar de acceso al público de la Secretaría Movilidad por el término de cinco (5) días hábiles.

Se informa que contra la resolución que impuso la sanción proceden los recursos de reposición y apelación, los cuales deberán interponerse y sustentarse dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la **notificación**, de conformidad con lo establecido por el artículo 51 de la ley 336 de 1996, en concordancia con los artículos 74, 76 y 77 de la Ley 1437 de 2011 - Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

**Fecha de Fijación: 18 de Diciembre de 2025 a las 7:30 a.m.**

**Fecha de Des fijación: 29 de Diciembre de 2025 a las 5:30 p.m.**

DOCUMENTO	TIPO DOC	NOMBRE	DECISIÓN	No. RESOLUCIÓN	FECHA RESOLUCIÓN
1036651764	Cédula de Ciudadanía	DANIEL PULGARIN RODAS	<b>Resuelve investigación por trasgresión a las normas de transporte</b>	202550081127	2 de octubre de 2025
1018374097	Cédula de Ciudadanía	JULIO CESAR ROJAS ESCOBAR	<b>Resuelve investigación por trasgresión a las normas de transporte</b>	202550081128	2 de octubre de 2025
1019058460	Cédula de Ciudadanía	CRISTIAN FERNANDO CAMARGO MORA	<b>Resuelve investigación por trasgresión a las normas de transporte</b>	202550081125	2 de octubre de 2025
71751484	Cédula de Ciudadanía	FRANCISCO JAVIER BEDOYA MARIN	<b>Resuelve investigación por trasgresión a las normas de transporte</b>	202550081124	2 de octubre de 2025

Página 1 de 2



\*202520234203\*

Fecha Radicado: 2025-12-17 14:58:50



**Alcaldía de Medellín**  
Distrito de  
Ciencia, Tecnología e Innovación

Se hace constar que la notificación se considerará surtida al finalizar el día siguiente al retiro del aviso.

Igualmente, se deja constancia que al presente documento: **i)** se adjunta las copias de la citada resolución, de conformidad con el artículo 69 inciso 2º de la ley 1437 de 2011, **ii)** se remite al Consorcio ITS para lo de su competencia, en cincuenta y tres (53) folios, **iii)** De las presentes diligencias queda copia en la inspección que tramita la investigación por presunta trasgresión a la normatividad de transporte.

Cordialmente,

SANDRA VERONICA RESTREPO ZULUAGA  
INSPECTOR DE CONVIVENCIA Y PAZ

Página 2 de 2



SECRETARÍA DE MOVILIDAD  
SUBSECRETARÍA LEGAL –UNIDAD DE INSPECCIONES-  
INSPECCIÓN DE POLICÍA URBANA DE TRANSPORTE

RESOLUCIÓN Nº 202550081127  
(2 DE OCTUBRE DE 2025)

Por medio de la cual se resuelve una investigación por trasgresión a las normas de transporte

LA INSPECCIÓN DE POLICÍA URBANA DE TRANSPORTE ADSCRITA A LA SECRETARÍA DE  
MOVILIDAD DEL DISTRITO DE CIENCIA, TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN DE MEDELLÍN

En uso de las atribuciones legales y en especial las conferidas por la Ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996, el Decreto reglamentario 1079 de 2015 y el Manual de Funciones- y

**CONSIDERANDO:**

1. Mediante el informe único de infracciones al transporte – IUIT Nro. **B05001002388A** del **8 de Octubre de 2024**, elaborado por el agente de tránsito identificado con placa Nro. **992** se puso en conocimiento de este Despacho, una presunta infracción a las normas de transporte cometida presuntamente por el señor **DANIEL PULGARIN RODAS** identificado con Cédula de Ciudadanía N°: **1036651764**, dado que el mismo estaría prestando el servicio público de transporte de pasajeros en el vehículo de servicio particular de placas **RZW770**, lo que presuntamente configuraría la prestación de un servicio de transporte no autorizado, esto es, sin cumplir con los requisitos establecidos en la ley, razón por la cual el agente de tránsito anotó en el campo de infracciones al transporte la presunta trasgresión al **artículo 49 literal e) de la ley 336 de 1996**.
2. En virtud de lo anterior se expidió la Resolución N° **202450085268** del **29 de Octubre de 2024** por medio de la cual se abrió investigación a el señor **DANIEL PULGARIN RODAS**, identificado con Cédula de Ciudadanía **1036651764**, por trasgredir presuntamente la ley 336 de 1996 en sus artículos 9, 11, 12, 13, 16, 23 y 31, conducta tipificada y sancionable de conformidad con el artículo 49 literal e) de la Ley 336 de 1996.
3. Que surtido el procedimiento consagrado en el artículo 68 de la Ley 1437 de 2011, el día **05 de mayo de 2025** el señor **DANIEL PULGARIN RODAS**, fue notificado mediante aviso de conformidad con lo previsto en el inciso segundo del artículo 69 ibídem de la resolución de apertura de investigación, **aviso fijado el día 25 de**





abril y desfijado el 02 de mayo de 2025, como consta en el expediente.

4. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 37 inciso final y el artículo 38 de la Ley 1437 de 2011 Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, una vez surtida la notificación al investigado, tal y como obra a folios (32 y 33) se procedió a COMUNICAR a través de la página web de la Secretaría de Movilidad de Medellín el contenido del acto administrativo mediante el cual se abrió la presente investigación por presunta trasgresión a la normatividad de transporte, con el fin de que los terceros indeterminados interviniieran en el presente proceso administrativo sancionatorio, sin que se presentará al proceso ningún interesado.
5. Después de haberse notificado la resolución de apertura de investigación y vencido el término de traslado para ejercer su derecho de defensa, el cual se cumplió el día **19 de mayo de 2025**, el señor **DANIEL PULGARIN RODAS**, no presentó descargos, ni aporto y/o solicitó prueba alguna que pretendiera hacer valer en el proceso.
6. El día **24 de Julio de 2025** se expidió auto que decreta pruebas y se ordenó tener como tales las documentales obrantes en el proceso y de oficio escuchar el agente de tránsito de placa **992** en declaración bajo la gravedad de juramento y recepcionar el video del procedimiento.

Dicho actuación administrativa fue remitida al implicado mediante oficio radicado **202530345983** del **25 de julio** de la misma anualidad, a la dirección obrante en el expediente.

7. El día **12 de Agosto de 2025** se escuchó al agente de placa Nro. **992** aportando video de procedimiento, sin que compareciera el implicado.
8. El **15 de Agosto de 2025** se cerró el período probatorio y se corrió traslado al investigado a fin de que presentara los alegatos de conclusión dentro del procedimiento administrativo sancionatorio.

Este Despacho remitió tal decisión al investigado mediante oficio radicado **202530384653** del **15 de Agosto de 2025** enviado a las direcciones físicas y de correo electrónico obrantes en el expediente, pero su comunicación fue infructuosa.

9. En virtud de que la referida comunicación no fue efectiva, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3 numeral 9 de la Ley 1437 de 2011, y en concordancia



con los artículos 34, 43, 37, y 75 ibídem, se procedió a realizar la comunicación de dicha actuación al señor **DANIEL PULGARIN RODAS**, el día **15 de septiembre de 2025** mediante oficio **202520167562 de 05 de septiembre de 2025**, publicado en la página electrónica del Distrito del **08 al 12 de septiembre de 2025**, y a partir del día hábil siguiente a la desfijación del mismo, se computó el término de diez (10) días hábiles para que el investigado presentara sus alegatos de conclusión, término que se cumplió el día **29/09/2025**.

Al consultar en el sistema de Gestión Documental del Distrito Mercurio, se advierte que el investigado no allegó por ese medio ni tampoco a este Despacho, escrito de alegatos de conclusión dentro del término legal concedido para ello.

#### **NORMATIVIDAD APLICABLE AL CASO CONCRETO**

La Ley 105 de 1993 en sus artículos 2, 3 y 9 dispone:

**ARTÍCULO 2º.- Principios Fundamentales.** (...) b. De la intervención del Estado: Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas. (...) e. De la Seguridad: La seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte. (...)"

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

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

**ARTICULO 9º. Sujetos de las sanciones.** Las autoridades que determinen las disposiciones legales impondrán sanciones por violación a las normas reguladoras del transporte, según las disposiciones especiales que rijan cada modo de transporte. Podrán ser sujetos de sanción: 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



Alcaldía de Medellín

Distrito de  
Ciencia, Tecnología e Innovación

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

5. Las personas propietarias de vehículos o equipos de transporte. 6. Las empresas de servicio público. Las sanciones de que trata el presente artículo consistirán en: 1. Amonestación. 2. Multas. 3. Suspensión de matrículas, licencias, registros o permisos de operación. 4. Cancelación de matrículas, licencias, registros o permisos de operación. 5. Suspensión o cancelación de la licencia de funcionamiento de la empresa transportadora. 6. Inmovilización o retención de vehículos.

### **CIRCULARES Y DIRECTRICES EMITIDAS POR LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE, EL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y EL SECRETARIO DE MOVILIDAD DE MEDELLIN.**

Inicialmente, debe tenerse en cuenta es que la Superintendencia de Transporte mediante la Circular Externa Nro. 015 del 20 de noviembre de 2020 conminó a las autoridades, organismos y entidades destinatarias de la referida circular a:

“*(...) 1.2. Aplicar las sanciones que sean procedentes tanto del régimen de tránsito terrestre, así como también las de transporte terrestre de pasajeros, cuando se identifiquen conductas que infrinjan los dos regímenes. Lo anterior, especialmente respecto de la realización de operaciones de transporte público de manera informal o ilegal, sin el cumplimiento de los requisitos tales como la habilitación, sin permisos de operación, sin vehículos homologados ni licencia de tránsito para transporte público, entre otros requisitos que puedan estar omitiéndose por prestadores informales o ilegales . (...)*”

En la Circular la Superintendencia estableció:

**“2.2. Objetivo y alcance.** *Las instrucciones impartidas en esta circular no crean una obligación nueva para las autoridades con funciones en materia de tránsito y transporte, sino que conmina a las mismas a dar cumplimiento a obligaciones de rango legal y reglamentario de control del marco normativo de tránsito y de transporte. Asimismo, en la medida que el régimen de tránsito terrestre es diferente al régimen de transporte terrestre, se conmina a las autoridades con funciones en materia de tránsito y transporte a dar aplicación a todas las consecuencias que correspondan a las conductas que infrinjan los diferentes regímenes, principalmente aquellas relacionadas con el transporte informal e ilegal.*

**“2.3.4.2 La ley de transporte se aplica a todo aquel que realice operaciones de transporte público, sin cumplir los requisitos legales.** *El Ministerio de Transporte como ente rector en temas de tránsito y transporte, ha dejado claro*



que el régimen de tránsito terrestre es diferente del régimen de transporte, pues (i) las disposiciones de transporte terrestre regulan la prestación del servicio público de transporte terrestre y particularmente se encuentran en la ley 336 de 1996; mientras que (ii) las disposiciones de tránsito terrestre regulan el comportamiento de "usuarios" de la vía (peatones, conductores de vehículos tanto de servicio particular como de servicio público, pasajeros y propietarios de vehículos) para transitar en las vías del territorio nacional y se encuentran principalmente en la ley 769 de 2002, la ley 1383 de 2010 y la resolución 3027 de 2010. Son reglas de circulación de obligatorio cumplimiento. De una parte, para el caso de la ley de transporte se previó en el artículo 9 de la ley 105 que serían sujetos sancionables bajo ese régimen "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". (Negrilla fuera de texto)"

(...)

"De otra parte, en relación con las conductas reprochables, hay conductas que podrían infringir la ley de tránsito terrestre (ley 769 de 2002) y también infringir la ley de transporte (ley 336 de 1996), como es el caso de conducir sin la licencia de conducción requerida.

También, la conducta tipificada en el literal D12 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, en la cual se reprocha la destinación de vehículos particulares para un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito (v.gr. la prestación de transporte público). A ese respecto, en la Ley 336 de 1996 se puede considerar una infracción la realización de operaciones de transporte público con vehículos particulares, en la medida que se estaría prestando con vehículos que no están ni matriculados ni homologados para tal fin, operando sin la habilitación ni los permisos de operación requeridos, entre otros. A título enunciativo, en la ley 336 de 1996 se previeron sanciones a quienes realicen operaciones de transporte público sin cumplir con los requisitos allí regulados, incluyendo las siguientes:

- Realizar operaciones de transporte público, sin habilitación del Estado (ley 336 de 1996 art. 11)
- Realizar operaciones de transporte público, sin permisos de operación (ley 336 de 1996 art. 16)
- Realizar operaciones de transporte público, con vehículos que no estén homologados para transporte público (ley 336 de 1996 art. 23 y 31)
- Realizar operaciones de transporte público, con vehículos que no estén

Centro Administrativo Distrital CAD

Calle 44 N° 52-165. Código Postal 50015

Línea de Atención a la Ciudadanía: 604 44 44 144

Comutador: 604 385 55 55 Medellín - Colombia





matriculados para transporte público (ley 336 de 1996 art. 23)

- Realizar operaciones de transporte público, sin los seguros exigidos para esa operación (Código de Comercio art. 994)
- Realizar operaciones de transporte público, con vehículos que no reúnan las condiciones técnico – mecánicas, incluyendo el alistamiento diario, mantenimientos preventivos y correctivos exigidos, y la revisión técnica mecánica (ley 336 de 1996 art. 38).
- Realizar operaciones de transporte público, con conductores y programas de medicina preventiva exigidos (ley 336 de 1996 art. 35)
- Realizar operaciones de transporte público, con conductores que no tengan las capacitaciones (ley 336 de 1996 art. 11)
- Realizar operaciones de transporte público, sin contar con un plan estratégico de seguridad vial (ley 1503 de 2011)

A ese respecto, en reiterada jurisprudencia se ha indicado que quienes realicen operaciones de transporte público en condiciones de informalidad o ilegalidad, deben ser controlados y sancionados por las autoridades competentes. Por lo tanto, cada autoridad encargada de aplicar las leyes de tránsito y de transporte, deberá verificar si la conducta que se somete a su consideración infringe una o ambas leyes y, por tanto, si debe existir la aplicación de las consecuencias previstas en cada una de ellas. Lo anterior aplica para el control fuera de vía, como para el control en vía mediante los documentos contemplados para el efecto (compendio o Informe Único de Infracciones al Transporte, según corresponda)".

El Ministerio de Transporte en el concepto MT: 20211340319451 del 7 de abril de 2021, enfatizó lo siguiente en relación a los sujetos destinatarios de las sanciones en materia de transporte y a la pertinencia del inicio simultáneo de las investigaciones de tránsito y transporte frente a los mismos:

"De esa manera, vale la pena rescatar que quien realice operaciones de transporte público, con o sin habilitación, puede ser sujeto de sanción bajo ese régimen. **No hay ninguna disposición que indique que este régimen sólo aplica para las empresas habilitadas. Por el contrario, el artículo 9 de la ley 105 de 1993 indica que el régimen sancionatorio aplica para cualquier persona que viole el régimen de transporte.** Lo anterior fue recientemente reiterado, también, por el H. Tribunal Administrativo de Cundinamarca, en providencia del pasado 12 de febrero, precisando que "de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 9 numeral 4 de la Ley 105 de 1993, (...) tiene la facultad de imponer sanciones por la violación a las normas reguladoras del transporte y en el caso en concreto, pueden ser objetos de sanción aquellas personas que violen o faciliten la violación de las normas, sin que necesariamente sean sujetos de vigilancia, inspección y control".



de dicha entidad".

Más adelante el Ministerio de Transporte, enfatiza en relación a la imposición de sanciones por transgresión a la normatividad de tránsito y a la de transporte, lo siguiente:

*"En esta medida, la ley 105 de 1993 en su artículo 1º señaló que integran el aludido sistema y sector transporte, además del Ministerio de Transporte, sus organismos adscritos o vinculados y la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional, los organismos de tránsito y transporte, tanto terrestre, aéreo y marítimo e infraestructura de transporte de las entidades territoriales y demás dependencias de los sectores central o descentralizado de cualquier orden que tengan funciones relacionadas con esta actividad.*

*Por lo anterior, resulta claro que como Entidad que integra dicho sistema, corresponde a los organismos de tránsito y transporte la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora de su respectiva jurisdicción, bajo los lineamientos de colaboración, armonía y descentralización territorial, así como las facultades propias de su pertenencia al orden estatal y al nivel territorial, con autonomía política, administrativa y fiscal, conforme lo previsto en la Ley 136 de 1994, lo cual supone la posibilidad de imponer las sanciones que se deriven de la violación al régimen del transporte en su jurisdicción territorial correspondiente. De otra parte, la ley 769 de 2002, por la cual se expidió el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones, en su artículo 3º, modificado por el artículo 2º de la ley 1383 de 2010, contempló dentro de las autoridades de tránsito a los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital, que se encuentran facultados legalmente para documentar e imponer las sanciones correspondientes a las infracciones contempladas en dicho cuerpo normativo, que son definidas en la misma ley como la "Transgresión o violación de una norma de tránsito."<sup>9</sup> Es así como, los organismos de tránsito en su calidad de encargados de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción y, a su vez, autoridades de tránsito se encuentran en la posibilidad de identificar conductas constitutivas de infracciones tanto del régimen de transporte, previsto en las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, como del régimen de tránsito, contemplado en la Ley 769 de 2002, modificada por la Ley 1383 de 2010, lo cual puede presentarse de manera separada o de forma simultánea, según corresponda a la calidad o aptitud de determinada conducta de infringir ambos regímenes."*

*(....)*

*"De este modo, es admisible que una misma autoridad que tiene a su cargo la aplicación de regímenes sancionatorios con intereses jurídicos disímiles pueda*



*identificar, juzgar y sancionar un mismo hecho a la luz de cada uno de los regímenes que le resulten aplicable, o que un mismo hecho sea juzgado y sancionado por autoridades administrativas distintas, sin que ello implique violación a las garantías constitucionales propias del debido proceso, particularmente, la prohibición de que nadie podrá ser juzgado dos veces por el mismo hecho, siempre y cuando se trate de intereses jurídicos y regímenes sancionatorios distintos. Se reitera que, la imputación bajo el régimen de transporte puede hacerse por 13 conductas identificadas en la circular 15 de 2020 dependiendo la conducta que sea y que no coinciden con la conducta reprochada por la normatividad de tránsito con el D12”.*

En el mismo sentido, mediante la Circular Externa del 30 de marzo de 2023, la Superintendencia de Transporte estableció:

**Es claro y resulta necesario que decididamente se comprometan y fortalezcan las actividades de control, aplicando las normas que regulan la materia, y que se tenga plena conciencia de que las dimensiones de la problemática no excusan la falta de control, por el contrario, su magnitud resulta en una razón, como se ha visto en el antecedente, para que el compromiso de la autoridad de inspección, vigilancia y control se exija más evidente y robusto.**

(...)

**De esta manera, podemos decir que la proliferación del transporte informal e ilegal, que pareciera tener la ventaja de propiciar la libertad de empresa y garantizar una mayor disponibilidad del servicio a los usuarios, realmente compromete importantes valores constitucionales y pone en riesgo la adecuada satisfacción del interés general y el cumplimiento de los fines del Estado.** Así, lo que aparentaría ser una ventaja y, en este sentido, ser defendida por prestadores de servicios sin autorización y usuarios que no conciben el riesgo que implica la actividad y las consecuencias negativas que sobre la movilidad en general proyectan estas actividades irregulares, es tan solo una manifestación evidente de una tarea deficiente, inconclusa o pendiente de las autoridades públicas en: i)La configuración de un contexto social y económico que brinde verdaderas oportunidades a los ciudadanos, ii)En la configuración, mediante decisiones de organización del transporte, de un servicio público formal que permitan satisfacer adecuadamente las necesidades de movilización de los usuarios y iii). En materia de control por parte de las autoridades de inspección, vigilancia y control, el que, en el mejor de los casos, ha sido insuficiente.

(....)



Alcaldía de Medellín

Distrito de  
Ciencia, Tecnología e Innovación

Por otro lado, de acuerdo con lo establecido en el artículo 984 del Código de Comercio, el inciso segundo del numeral 6 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993 y el artículo 11 de la Ley 336 de 1996, el transporte solo puede ser prestado por personas autorizadas, con la capacidad transportadora que le ha sido asignada, según señala el artículo 22 y 23 de la Ley 336 de 1996. De manera que el literal e del artículo 49 introduce como infracción precisamente el hecho de que "...se compruebe que preste un servicio no autorizado". En estos casos, de la infracción, al tenor de lo dispuesto en el artículo 8 de la Ley 336 de 1996, corresponderá conocer a la autoridad de transporte de la jurisdicción y no a la autoridad de tránsito.

**Se evidencia que, mientras la norma de tránsito sanciona el cambio de destinación del vehículo, la norma de transporte sanciona la prestación del servicio público de transporte sin autorización. La primera es una conducta que corresponde conocer y sancionar a la autoridad de tránsito y la segunda es una infracción que deberá ser sancionada por la autoridad de transporte.**

(...)

Así las cosas, esta Superintendencia exhorta nuevamente a las autoridades de transporte y tránsito al cumplimiento de sus funciones de inspección, control y vigilancia, en coordinación con el cuerpo de control operativo y policial, adelantando las acciones pertinentes que velen por el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte, por la adecuada prestación del servicio público de transporte e impidan todas las operaciones que se den bajo la informalidad e ilegalidad que afecten este servicio público esencial y a la construcción y despliegue de estrategias integrales y transversales que permitan evidenciar resultados en la gestión o, cuando menos, que permitan advertir que en su jurisdicción se asume el control de la informalidad e ilegalidad en el transporte con la importancia y prioridad que exige la magnitud y la tendencia del fenómeno, pero sobre todo, que exigen sus consecuencias adversas a la seguridad de las personas y a la calidad de vida en el territorio. (...)

**En la referida circular la Superintendencia instruye a los organismos de tránsito en el siguiente sentido:**

- i. El servicio público de transporte es regulado, vigilado y controlado por el Estado, en cuanto a través de este se busca garantizar la materialización de los fines constitucionalmente establecidos y para ello, el legislador ha exigido que sea prestado por empresas legalmente constituidas y debidamente habilitadas por las autoridades competentes, con vehículos homologados y registrados en dicho servicio.





- ii. Corresponde a las autoridades de tránsito y transporte aplicar el régimen legal según la modalidad a su cargo, en cumplimiento de sus funciones de inspección, control y vigilancia.
- iii. La dimensión del fenómeno de ilegalidad e informalidad, no es un elemento que permita entender exoneradas del cumplimiento de sus responsabilidades a las diferentes autoridades, por el contrario, es un elemento que obliga una valoración mucho más estricta de la suficiencia de sus acciones.
- iv. La diligencia y el adecuado cumplimiento de las responsabilidades de las autoridades de inspección, vigilancia y control no se mide a partir de la cantidad o intensidad de las acciones desplegadas, sino a partir de la corroboración del despliegue de todas las acciones que se encontraban a su disposición. En otra evaluación de la conducta, las acciones efectivamente desplegadas, resultando, por el contrario, principalmente relevante el análisis de las acciones o instrumentos a disposición de la autoridad y su efectivo uso.
- Podrán ser muchas las acciones y muy intensas, pero si resultan ineficaces y se disponía de otras herramientas de las cuales no se dio uso por la administración, su conducta configura una omisión.
- v. Es preciso que las autoridades locales apliquen todas las sanciones a que haya lugar tanto en materia de tránsito como en materia de transporte, atendiendo la conducta infringida y el sujeto infractor, trátese de empresas de transporte, propietarios, conductores, así como a todos aquellos que presten un servicio no autorizado o en vehículos no homologados.
- vi. Es necesario enfatizar que quien ejerza la función de autoridad, al momento de emitir su decisión, debe dar aplicación a los principios de proporcionalidad, razonabilidad y graduación, según la afectación del servicio y el impacto en los intereses jurídicos tutelados y en el interés general.

En el mismo sentido, mediante la **Circular Externa 2024533000044 del 9 de septiembre de 2024**, la Superintendencia de Transporte ordenó:

“En virtud de las funciones que le asisten a la Superintendencia de Transporte y especialmente, en ejercicio de la competencia que de acuerdo con el numeral 6 del artículo 7 del Decreto 2409 de 2018 le corresponde, y conforme con la cual se facultada para “Impartir instrucciones en materia de la prestación del servicio de transporte, ... fijar criterios que faciliten su cumplimiento y señalar los procedimientos para su cabal aplicación”, con fundamento en la responsabilidad que le otorga el párrafo 3 del artículo 3º de la Ley 769 de 2002 cuando le encarga vigilar y controlar a las autoridades y los organismos de tránsito y transporte, se han expedido reiteradas instrucciones<sup>1</sup> en las que se reclama de



las autoridades locales la implementación y desarrollo de acciones concretas y de estratégicas de control de la informalidad que respondan a un ejercicio de planeación y que tengan la capacidad de madurar y evolucionar con los ejercicios de seguimiento a su ejecución y la de sus resultados.

Entre las instrucciones, puede verse por ejemplo en las impartidas mediante la Circular Externa 015 del 20 de noviembre de 2020 y en las dispuestas en la Circular Externa del 30 de marzo de 2023, se cuenta la que se dirige específicamente a exigir de la autoridad competente en cada caso, el cumplimiento de la obligación de aplicar el literal e) del numeral 49 de la Ley 336 de 1996 a los vehículos particulares que prestan servicios de transporte sin autorización y el literal D.12. del artículo 131 de la Ley 769 de 2002.”. (Negrillas y subrayas fuera del texto original)

Mediante la anterior Circular la Superintendencia de Transporte solicitó a los organismos de tránsito expedir los lineamientos en relación al tema:

“Para el control del cumplimiento de estas últimas, se les REQUIERE para que dentro de los tres (3) días siguientes al recibo de la presente, imparten instrucciones al personal de control operativo indicando la obligatoriedad de hacer uso de la totalidad de los instrumentos de control ante la comisión de infracciones al tránsito y al transporte, incluida la imposición de Informes Únicos de Infracción al Transporte -IUIT- y la inmovilización de los vehículos de servicio particular que sean detectados prestando servicio de transporte público sin autorización”.

En virtud de los requerimientos y las directrices formuladas por la Superintendencia de Transporte, el Secretario de Movilidad mediante **Circular número 202460000197 de 18/10/2024** emitió Directiva en materia de control de tránsito y transporte en la prestación del servicio de transporte público no autorizado o en condiciones de informalidad por medio de vehículos particulares. En la misma, se ordenó a los servidores públicos competentes, en especial a los Agentes de Tránsito e Inspectores de Policía dar estricto cumplimiento a la citada circular, en los siguientes términos:

“De acuerdo a los precitados lineamientos y el marco normativo que regula el sistema de tránsito y transporte, corresponde a la Secretaría de Movilidad como autoridad, de acuerdo a las competencias asignadas en materia de transporte conforme lo disponen los artículos 1° de la Ley 105 de 1993, y 8° de la Ley 336 de 1996; y en materia de tránsito de acuerdo al artículo 3° de la Ley 769 de 2002, aplicar en materia de operaciones de transporte público de manera informal o



illegal las sanciones que resulten procedentes tanto del régimen de tránsito, así como también las de transporte público cuando se identifiquen conductas que infrinjan los dos regímenes.

Así las cosas, una conducta de transporte illegal o informal, puede conllevar a la activación de los dos sistemas sancionatorios, de una parte, por la infracción a las normas en materia de tránsito contempladas en la Ley 769 de 2002, como lo es la infracción del artículo 131 - D12; y de otra, la transgresión a las normas de transporte, como lo es la conducta descrita en el literal e) del artículo 49 de la Ley 336 de 1996 , resultando procedente ser simultáneos dado que la infracción de tránsito se da por el uso del vehículo para fines no autorizados en su matrícula, y la infracción de transporte se da por la ausencia o extralimitación en la autorización, esto es habilitación y permiso de operación, para la prestación del tipo de transporte que se brinda a público”.

(...)

*“B. El informe único de infracciones al transporte – IUIT de acuerdo con el artículo 2.2.1.8.3.3 del Decreto Nacional 1079 del 2015, en concordancia con la Resolución Nacional 20203040003785 de 2020 y la Resolución Municipal 202150049912 de 2021, señalando con precisión la disposición normativa transgredida, que para el caso corresponde a la sanción contemplada en el literal e) del artículo 49 de la Ley 336 de 1996, esto es, inmovilización por un término de un (1) día a tres (03) meses.*

*Por tanto, si la inmovilización generada por infracción realizada a las normas de transporte resultan superiores a las establecidas en materia de tránsito por la sanción D12 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, se deben descontar los tiempos en que el vehículo estuvo inmovilizado por dicha infracción de tránsito y de igual modo, se aplicará esta lógica respecto la sanción pecuniaria – multa; precisando, que frente la sanción de multa de 5 a 20 s.m.l.m.v., esta procede y resulta aplicable sólo y únicamente en situaciones de reincidencia.*

*Para tal finalidad se insta a los inspectores de policía con funciones de tránsito y transporte de acuerdo con la distribución de actividades realizadas por el Líder de Programa de la Unidad de Inspecciones, garanticen para cada caso en concreto el trámite oportuno de los procedimientos administrativos imponiendo las sanciones que resulten pertinentes, tanto en materia de tránsito como en regulación de transporte, esto es, adelantar paralelamente al procedimiento contravencional de tránsito, el procedimiento contravencional de transporte.*

*Finalmente se aclara que respecto a la sanción de inmovilización y cancelación de la licencia de conducción no es necesario realizar la anterior distinción, debido a que estas sanciones solo están consagradas en el régimen de tránsito, y por*



Alcaldía de Medellín

Distrito de  
Ciencia, Tecnología e Innovación

ende estas consecuencias jurídicas no se generaría el mencionado concurso ideal de infracciones administrativas”.

## COMPETENCIA

El artículo 52 de la ley 1437 de 2011, establece:

**ARTÍCULO 52. Caducidad de la facultad sancionatoria.** Salvo lo dispuesto en leyes especiales, la facultad que tienen las autoridades para imponer sanciones caduca a los tres (3) años de ocurrido el hecho, la conducta u omisión que pudiere ocasionarlas, término dentro del cual el acto administrativo que impone la sanción debe haber sido expedido y notificado. Dicho acto sancionatorio es diferente de los actos que resuelven los recursos, los cuales deberán ser decididos, so pena de pérdida de competencia, en un término de un (1) año contado a partir de su debida y oportuna interposición. Si los recursos no se deciden en el término fijado en esta disposición, se entenderán fallados a favor del recurrente, sin perjuicio de la responsabilidad patrimonial y disciplinaria que tal abstención genere para el funcionario encargado de resolver.

Cuando se trate de un hecho o conducta continuada, este término se contará desde el día siguiente a aquel en que cesó la infracción y/o la ejecución.

La sanción decretada por acto administrativo prescribirá al cabo de cinco (5) años contados a partir de la fecha de la ejecutoria”.

En este caso el hecho que origina la investigación, ocurrió **el 8 de Octubre de 2024**, por lo que nos encontramos dentro del término legal para tomar una decisión de fondo en el presente asunto.

Por su parte el Decreto 1079 de 2015 -Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte- en el artículo 2.2.1.1.2.2: establece: “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”. En concordancia con lo anterior, la Resolución 202050083750 del 31 de diciembre de 2020, por medio de la cual se deroga la Resolución 2065 de 2015, se conforman unidades y equipos en la Secretaría de Movilidad y se dictan otras disposiciones, en su artículo 50 establece: “Artículo 50: *Conformar la Unidad de Inspecciones, adscrita al Despacho de la Subsecretaría Legal de la Secretaría de Movilidad, la cual tendrá como objetivo básico el siguiente: (...) Ejecutar los trámites y acciones necesarias para adelantar dentro de los términos de ley los procesos relacionados con la trasgresión a las normas de tránsito y transporte en la jurisdicción de Medellín, imponiendo las sanciones a que haya lugar.*



A su vez la Resolución N° 202350013 993 del 17/02/2023, "Por medio de la cual se modifican unos Manuales de Funciones y de Competencias Laborales para los empleos de la Planta de Personal del Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín", asigna a los Inspectores de Policía, entre otras, la función de: "Investigar la infracción a las normas de tránsito y transporte dentro del proceso contravencional, de acuerdo con las normas vigentes". En virtud de lo anterior, esta Inspección es competente para adelantar la presente investigación.

## DISPOSICIONES NORMATIVAS VULNERADAS

La ley 336 de 1996- Estatuto General de Transporte en sus artículos 9, 11, 12,13, 16, 23 y 31 establece:

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

**ARTÍCULO 11.** *Las empresas interesadas en prestar el servicio público de transporte o constituidas para tal fin, deberán solicitar y obtener Habilitación para operar.*

**La Habilitación, para efectos de esta Ley, es la autorización expedida por la autoridad competente en cada Modo de transporte para la prestación del servicio público de transporte.**

*El Gobierno Nacional fijará las condiciones para el otorgamiento de la Habilitación, en materia de organización y capacidad económica y técnica, igualmente, señalará los requisitos que deberán acreditar los operadores, tales como estados financieros debidamente certificados, demostración de la existencia del capital suscrito y pagado, y patrimonio bruto, comprobación del origen del capital, aportado por los socios, propietarios o accionistas, propiedad, posesión o vinculación de equipos de transporte, factores de seguridad, ámbito de operación y necesidades del servicio. (...)*

**ARTÍCULO 12.-** *En desarrollo de lo establecido en el artículo anterior, para efectos de las condiciones sobre organización, deberán tenerse en cuenta, entre otros, la estructura establecida para la dirección y administración de la empresa, los sistemas de selección del recurso humano y la disponibilidad de las instalaciones adecuadas para su funcionamiento.*

*Para efectos de las condiciones de carácter técnico, se tendrán en cuenta, entre*



otras, la preparación especializada de quienes tengan a su cargo la administración y operación de la empresa así como los avances técnicos utilizados para la prestación del servicio.

Para efectos de las condiciones sobre seguridad se tendrán en cuenta, entre otras, la implantación de programas de reposición, revisión y mantenimiento de los equipos, los sistemas de abastecimiento de combustibles y los mecanismos de protección a los pasajeros y a la carga.

Para efectos de las condiciones relacionadas con la capacidad financiera y origen de los recursos, se tendrán en cuenta, entre otras, las últimas declaraciones de renta y los estados financieros actuales y anteriores debidamente certificados, confrontando el capital pagado, patrimonio neto y bruto, los análisis financieros requeridos, así como los demás mecanismos establecidos por las disposiciones vigentes para verificar el origen del capital invertido.

**ARTÍCULO 13.- La habilitación es intransferible a cualquier título. En consecuencia, los beneficiarios de la misma no podrán celebrar o ejecutar acto alguno que, de cualquier manera, implique que la actividad transportadora se desarrolle por persona diferente a la que inicialmente le fue concedida, salvo los derechos sucesoriales.**

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

**ARTÍCULO 23.** Las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte **sólo podrán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio**, previamente matriculados o registrados para dicho servicio, previamente homologados ante el Ministerio de Transporte, sus entidades adscritas, vinculadas o con relación de coordinación y que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos de acuerdo con la infraestructura de cada Modo de transporte.

**ARTÍCULO 31.** Los equipos destinados al servicio público de transporte en cualquier Modo, deberán cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad, comodidad, de control gráfico o electrónico de velocidad máxima, de



*control a la contaminación del medio ambiente, y, otras especificaciones técnicas, de acuerdo con lo que se señale en el Reglamento respectivo, para efectos de la homologación correspondiente. ....)*

Igualmente, la mencionada Ley en su artículo 49 literal e señala:

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

(...)

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

### VALORACIÓN PROBATORIA

Las autoridades administrativas en aras de salvaguardar el derecho fundamental al debido proceso de los administrados y las demás prerrogativas que éste trae consigo, deben en la formación del acto administrativo que da inicio al procedimiento administrativo de carácter sancionatorio, establecer con precisión y claridad, los hechos que originan su expedición, las personas naturales o jurídicas objeto de la investigación, las disposiciones presuntamente vulneradas y las sanciones o medidas que serían procedentes, para así, delimitar el marco de referencia en el que se ejercerá la potestad sancionatoria. Igualmente, éstas tienen la obligación de asegurar que se dé un cabal cumplimiento a las garantías tanto sustanciales como procesales establecidas en el acto administrativo que da inicio a una investigación administrativa, con el fin que se dé una correcta aplicación del principio de congruencia y se respete el debido proceso, por lo que en este caso, el marco de la consecuencia jurídica o sanción a imponer no podrá ser otra diferente a la enunciada en la resolución de apertura de investigación.

Para tomar una decisión de fondo, respecto de la trasgresión a la normatividad de transporte se tiene como pruebas:

- **Informe único de infracción al Transporte – IUIT B05001002388A**
- **del 8 de Octubre de 2024.**
- **Pantallazo RUNT del vehículo, donde aparecen descritas todas las características del mismo.**
- **Pantallazo del RUNT del implicado.**



- **Ratificación del Agente de Tránsito que elaboró el IUIT de placa Nro. 992**
- **Video del procedimiento correspondiente al IUIT de la referencia.**

La presente investigación tiene origen en el informe el informe único de infracciones al transporte – IUIT Nro. **B05001002388A del 8 de Octubre de 2024**, elaborado por el agente de tránsito identificado con placa Nro. **992**, quien en el informe consigna que el implicado presuntamente trasgredió el **artículo 49 literal e) de la ley 336 de 1996**.

Posteriormente, el agente del procedimiento en declaración juramentada ante este despacho también manifestó:

**DECLARACIÓN JURAMENTADA RENDIDA POR EL AGENTE DE TRANSITO DE PLACA 992, SEÑOR, JUAN CAMILO VELASQUEZ RODRIGUEZ (...):**

**PREGUNTADO:** bajo la gravedad del juramento que tiene prestado, como lo seguirá haciendo en el curso de la diligencia, manifieste al Despacho si usted conoce el motivo por el cual se hace presente y si elaboro el informe único de transportes que se le pone de presente? **CONTESTO:** Si. **PREGUNTADO:** Se ratifica del informe elaborado? **CONTESTO:** Si. **PREGUNTADO:** Haga un relato sobre las circunstancias de tiempo, modo y lugar que lo llevaron a elaborar el informe? **CONTESTO:** Nos encontrábamos haciendo control de informalidad en la terminal del norte, y observamos que del vehículo de placas RZW770, desciende una dama, me acerco a hablar con el conductor y este me dice que viene desde Itagüí hasta la terminal del norte y que es una amiga y que le cobra \$25.000, que no es por plataforma, sino que es una vecina que le pidió el favor de trajera, se le explica el procedimiento, y se elabora el IUIT. **PREGUNTADO:** Como verificó que el ciudadano implicado se encontraba prestando el servicio público de transporte a los pasajeros? **CONTESTO:** por lo manifestado por el conductor. **PREGUNTADO:** Al momento de realizar el procedimiento se encontraba usted en compañía de otro u otros agentes de tránsito? **CONTESTO:** con el agente 927. **PREGUNTADO:** Como verificó que existiese alguna contraprestación económica por parte de los ocupantes del vehículo? **CONTESTO:** por lo narrado por el conductor. **PREGUNTADO:** Pudo verificar de donde a donde transportaba a los pasajeros? **CONTESTO:** si, desde Itagüí hasta la terminal del norte. **PREGUNTADO:** Pudo verificar cual fue el valor del servicio? **CONTESTO:** si,



\$25.000 pesos. **PREGUNTADO:** Realizo prueba fílmica del procedimiento? **CONTESTO:** Si, se entrega al despacho en está diligencia. **PREGUNTADO:** Cuantas personas iban en el vehículo? **CONTESTO:** el conductor y una pasajera. **PREGUNTADO:** usted dialogo con los pasajeros y conductor del vehículo? **CONTESTO:** con el conductor. **PREGUNTADO:** Verificó usted los documentos que portaba el conductor, tales como licencia de conducción y matrícula del vehículo? **CONTESTO:** Si. **PREGUNTADO:** La licencia de tránsito (matrícula) del vehículo que le exhibió el implicado que tipo de servicio le permite prestar? **CONTESTO:** particular. **PREGUNTADO:** Le exhibió el implicado la tarjeta de operación del vehículo? **CONTESTO:** no tiene por ser particular. **PREGUNTADO:** Pudo determinar si el vehículo implicado en el presente proceso se encuentra vinculado a alguna empresa que lo habilite a prestar el servicio público de transporte? **CONTESTO:** no **PREGUNTADO:** Le exhibió el implicado tarjeta de control que lo vinculara alguna empresa de transporte público individual o que lo facultara para prestar este servicio? **CONTESTO:** no tiene. **PREGUNTADO:** Le exhibió el implicado los seguros o pólizas exigidos para la prestación del servicio público de transporte? **CONTESTO:** no. **PREGUNTADO:** Le exhibió el implicado algún documento que lo habilitara para prestar el servicio público de transporte en este vehículo? **CONTESTO:** no. **PREGUNTADO:** Desea agregar algo más?. **CONTESTO:** no.

Se da traslado del video aportado por el agente de tránsito y procede a reproducir el mismo.

**En el video del procedimiento se observa:**

**DURACION VIDEO 2:12 minutos**, en que se observa al agente que le pregunta al conductor desde donde viene con la dama, y este dice que viene desde Itagüí que es una amiga, que cobró \$25.000 que le cobro en efectivo por que son amigos, el agente le consulta que si es por plataforma y el conductor dice que no, el agente le indica que el servicio que no es necesario que este cobrando por plataforma para que el servicio sea prohibido, y que eso genera sanción, le explica todo el procedimiento.

Para el despacho, es claro que a partir de los datos que se reportan en el RUNT (documentos que reposan en el expediente) el rodante implicado de placas



**RZW770** es de servicio particular, razón por la cual no puede ser destinado bajo ninguna circunstancia a prestar el servicio público de transporte:

PLACA DEL VEHÍCULO:	<b>RZW770</b>	ESTADO DEL VEHÍCULO:	<b>ACTIVO</b>
NRO. DE LICENCIA DE TRÁNSITO:	<b>10014359399</b>	CLASE DE VEHÍCULO:	<b>AUTOMOVIL</b>
TIPO DE SERVICIO:	<b>Particular</b>		

De la declaración del agente de tránsito se concluye que el citado ciudadano estaba utilizando el rodante implicado, para la prestación del servicio público de transporte a cambio de una contra prestación económica al indicar: "Nos encontrábamos haciendo control de informalidad en la terminal del norte, y observamos que del vehículo de placas RZW770, desciende una dama, me acerco a hablar con el conductor y este me dice que viene desde Itagüí hasta la terminal del norte y que es una amiga y que le cobra \$25.000, que no es por plataforma, sino que es una vecina que le pidió el favor de trajera, se le explica el procedimiento, y se elabora el IUIT."

En el video se observa parte del procedimiento efectuado, no obstante en su ratificación el agente de tránsito explica claramente las circunstancias de tiempo, modo y lugar que lo llevaron a efectuar el procedimiento el día **8 de Octubre de 2024** al señor **DANIEL PULGARIN RODAS** en calidad de conductor del rodante de placas **RZW770**, ya que pudo evidenciar que el conductor prestaba un servicio de transporte en un vehículo particular, acordado de manera personal con la pasajera, quien le pagaría como contraprestación económica de \$25.000 por transportarla desde Itagüí hasta la Terminal del Norte.

Las manifestaciones realizadas por el implicado, demuestran sin lugar a duda alguna que con su conducta infringe las normas de transporte, por cuanto el vehículo que conducía para la fecha y hora del IUIT es un vehículo tipo particular.

Por su parte, debe indicarse que el implicado pese habersele garantizado el



ejercicio de su derecho de defensa y contradicción, no concurrió al proceso a desvirtuar las imputaciones normativas que se le efectuaron a través del informe de transportes, ni tampoco aportó o solicitó pruebas en su favor.

Con el material probatorio que reposa en el expediente, como se ha indicado es claro para el despacho, que el implicado para el momento en el que fue requerido por la autoridad estaba prestando el servicio de transporte bajo la promesa de una remuneración y no a título gratuito, se cuenta con un lugar de origen y destino, en un vehículo no autorizado, ni habilitado para prestar este servicio, y en consecuencia sin los demás documentos que lo faculten para ello.

A ese respecto, en reiterada jurisprudencia se ha indicado que quienes realicen operaciones de transporte público en condiciones de informalidad o ilegalidad, deben ser controlados y sancionados por las autoridades competentes, al respecto en el Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo en sentencia de la Sección Tercera Subsección B Consejero ponente: RAMIRO DE JESÚS PAZOS GUERRERO Radicación número: 05001-23-31-000-1996-00411-01(31602) manifestó:

*“(...)De igual forma, son los organismos municipales los encargados del control del transporte informal, en tanto se encuentran facultados para imponer sanciones consistentes en multas, tanto a los particulares que presten servicio público de transporte, como a los de servicio público que no estén vinculados legalmente a una empresa(..)”*

En el mismo sentido, el Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Tercera Subsección B Consejera ponente: Stella Conto Díaz del Castillo, veintitrés (23) de mayo de dos mil dieciocho (2018) radicación número: 47001-23-31-000-2007-00303-01(39603), manifestó:

*“Sobre el alcance de la obligación a cargo del Distrito de Santa Marta, debe precisarse que cuenta con los medios legales de inmovilización y multas al transporte informal, esto es, de ejercer el control al margen del resultado “con lo cual la prestación debida se satisface cuando el obligado dispone de los instrumentos que tiene a su alcance para la satisfacción del derecho respectivo, toda vez que dicho fenómeno por la magnitud y la forma en que se desenvolvía, dado el número de vehículos particulares y de transporte público no afiliados a cooperativas autorizadas que ejercían su actividad en las diferentes rutas, hacia*



*materialmente imposible garantizar el resultado esperado, esto es que cesara en su totalidad la actividad ejercida desde la "informalidad". Así lo reconoció la Sala en la sentencia de 21 de febrero de 2002, en la cual se indicó que frente al cumplimiento de las obligaciones de los municipios no se trata de garantizar un resultado consistente en impedir el transporte informal, pero sí utilizar los medios a su alcance para un ejercicio racional de las funciones a su cargo (...) Por ello, considerar que la costumbre aprehendida por los usuarios de este tipo de transporte o la asociación entre conductores no autorizados legitiman la actuación no tiene asidero, en cuanto, como se sabe, la costumbre contra legem se encuentra proscrita en nuestro ordenamiento jurídico, así, no puede concluirse que la misma es creadora de derechos o que, por su existencia generalizada, no permite aplicar los correctivos y sanciones previstos en la norma. Es así que, ante la generalización del transporte irregular, ampliamente conocida por ciudadanos y autoridades, debieron enfilarse todos los esfuerzos a sancionar a quienes lo llevaban a cabo, así como a garantizar que solo aquellos quienes contaban con el correspondiente permiso fueran quienes prestaran el servicio público y, así mismo, obtuvieran provecho económico de la actividad".*

En consecuencia con lo anterior, a partir de las pruebas enunciadas, esto es, el informe Único de Transporte, la declaración rendida por el agente del procedimiento bajo juramento, quien narra de manera clara y precisa las circunstancias que lo llevaron a la imposición del informe, aunada a la prueba de video y documentales obrantes en el proceso, permiten concluir sin duda alguna que el conductor implicado prestaba un servicio público de transporte en un vehículo no autorizado, ni habilitado para ello, lo que evidencia de plano una trasgresión a la ley 336 de 1996 en su artículo 23; al realizar operaciones de transporte público, con vehículos que no estén matriculados para prestar el transporte público y por realizar operaciones de transporte público, con vehículos que no estén autorizados para prestar el transporte público (art 31 ibidem), en este caso en concreto en un vehículo de servicio particular. Así mismo para el despacho se encuentra probado, que el implicado **DANIEL PULGARIN RODAS** prestaba el servicio público de transporte en un vehículo particular, que por obvias razones no se encontraba vinculado a una empresa de transporte legalmente habilitada y mucho menos contaba con tarjeta de operación expedida por la autoridad de transporte competente, trasgrediendo con ello la ley 336 de 1996 en sus artículos 9, 11, 12 y 13; al realizar operaciones de transporte público, sin habilitación del Estado y efectuar operaciones de transporte público sin permisos de operación, el implicado también trasgredió con ello la ley 336 de 1996 en su



artículo 16.

## DE LA RESPONSABILIDAD DEL IMPLICADO

En conclusión para este despacho, en la presente investigación está probado que el implicado el señor **DANIEL PULGARIN RODAS** en calidad de conductor, prestaba el servicio público de transporte en el vehículo de servicio particular de placas **RZW770** no cumpliendo con los requisitos exigidos por la normatividad para tales efectos, incurriendo en la trasgresión a los artículos 9, 11, 12, 13, 16, 23 y 31 de la ley 336 de 1996 y por tanto **en la conducta tipificada en el literal E) del artículo 49 de la Ley 336 de 1996**, toda vez que se demostró que el implicado prestaba un servicio de transporte no autorizado.

## SANCION PROCEDENTE

En consecuencia, establecida la trasgresión a la normatividad de transporte antes citada por el señor **DANIEL PULGARIN RODAS**, debemos determinar el marco normativo de carácter legal que sustente la imposición de una sanción al investigado, ha de tenerse en cuenta que la Ley 336 de 1996 - Estatuto General de Transporte - en su artículo 49 literal E señala:

**“ARTÍCULO 49.-La inmovilización o retención de los equipos procederá en los siguientes eventos: (...) e. Cuando se compruebe que el equipo no reúne las condiciones técnico mecánicas requeridas para su operación, o se compruebe que preste un servicio no autorizado. En este último caso, el vehículo será inmovilizado por un término hasta de tres meses y, si existiere reincidencia, adicionalmente se sancionará con multa de cinco (5) a veinte (20) salarios mínimos mensuales vigentes;” **Negrillas y subrayas fuera del texto original.****

**Negrillas y subrayas fuera del texto original**

A partir de lo antes dicho, se encuentran elementos de juicio suficientes para sancionar a al señor **DANIEL PULGARIN RODAS**, como responsable en materia de infracción a las normas de transporte por la infracción que originó la presente investigación, razón por la cual se le sancionará de conformidad con lo establecido por el Artículo 49, literal e) de la ley 336 de 1996 disposición que establece un rango desde un día hasta tres meses de inmovilización del vehículo implicado, lo anterior conforme a lo indicado en mediante Circular número 202460000197 de 18/10/2024 del Secretario de Movilidad: “**B. El informe único**



de infracciones al transporte – IUIT de acuerdo con el artículo 2.2.1.8.3.3 del Decreto Nacional 1079 del 2015, en concordancia con la Resolución Nacional 20203040003785 de 2020 y la Resolución Municipal 202150049912 de 2021, señalando con precisión la disposición normativa transgredida, que para el caso corresponde a la sanción contemplada en el literal e) del artículo 49 de la Ley 336 de 1996, **esto es, inmovilización por un término de un (1) día a tres (03) meses.**”

### DOSIFICACION DE LA SANCION

El artículo 50 de la Ley 1437 de 2011- Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo señala los parámetros de graduación de la sanción por las transgresiones a las normas vigentes y dentro de las cuales se enmarcan las conductas del implicado:

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

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

Sobre las sanciones que se imponen por violación a las normas de transporte, es preciso resaltar que de conformidad con el principio de proporcionalidad que orienta el derecho administrativo sancionador, este Despacho ejerciendo su potestad en forma razonable, a efectos de dosificar la sanción, tomara en cuenta en este caso el hecho de que el implicado es primera vez que es sancionado por la trasgresión a las citadas normas de transporte, que producto de su conducta contraria a derecho está obteniendo un beneficio económico, y en el mismo



sentido atendiendo a la gravedad de la falta que conlleva a la perturbación del normal desarrollo de la operación del servicio público en la ciudad y los efectos negativos que conlleva para el sistema y la organización vial de la movilidad, dado que el incurrir en la prestación de un servicio no autorizado de transporte, atenta contra los principios de la seguridad, la calidad y accesibilidad de los usuarios en el servicio público de transporte, motivo por el cual este Despacho le impondrá como sanción la **INMOVILIZACIÓN DE 15 DÍAS** al rodante de placas **RZW770**

En el mismo sentido, de conformidad con la directriz emitida por el Secretario de Movilidad de Medellín mediante **Circular número 202460000197 de 18/10/2024**, donde explícitamente se estableció que: **"Por tanto, si la inmovilización generada por infracción realizada a las normas de transporte resultan superiores a las establecidas en materia de tránsito por la sanción D12 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, se deben descontar los tiempos en que el vehículo estuvo inmovilizado por dicha infracción de tránsito y de igual modo, se aplicará esta lógica respecto la sanción pecuniaria – multa; precisando, que frente la sanción de multa de 5 a 20 s.m.l.m.v., esta procede y resulta aplicable sólo y únicamente en situaciones de reincidencia"**. En consecuencia, de la sanción de inmovilización impuesta deberán de descontarse los días de inmovilización impuestos con motivo de la orden formal de comparendo Nro.**0500100000044669310** por trasgredir el artículo 131 literal D numeral 12 de la ley 769 de 2002 (Código de infracción D.12).

En mérito de lo anteriormente expuesto, la Suscrita Inspector de Policía Urbana de Categoría Especial y Primera Categoría de la Secretaría de Movilidad del Distrito de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín, en uso de sus facultades legales,

**RESUELVE:**

**ARTÍCULO PRIMERO: DECLARAR RESPONSABLE** al señor **DANIEL PULGARIN RODAS**, identificado con Cédula de Ciudadanía **1036651764**, por trasgredir los artículos 9, 11, 12, 13, 16, 23 y 31 de la ley 336 de 1996 al incurrir en la conducta tipificada en el artículo 49 literal e) de la Ley 336 de 1996, esto es, por prestar un servicio de transporte no autorizado con el vehículo de placas **RZW770**, en virtud de lo expresado en la parte motiva de esta Resolución.

**ARTÍCULO SEGUNDO: IMPONER SANCION DE INMOVILIZACION** del vehículo de placas **RZW770** por el término de QUINCE (15) días de conformidad con lo establecido en el artículo 49 literal e) de la Ley 336 de 1996.



**Alcaldía de Medellín**  
Distrito de  
Ciencia, Tecnología e Innovación

**ARTÍCULO TERCERO:** De la sanción de inmovilización deberán descontarse los días de inmovilización impuestos con motivo de la orden formal de comparendo Nro. 05001000000044669310, descontando igualmente el tiempo que estuvo inmovilizado el rodante por el día del operativo.

**ARTÍCULO CUARTO: INFORMAR QUE CONTRA** la presente Decisión proceden los recursos de Reposición y de Apelación, el primero ante el mismo funcionario que profirió el fallo y el segundo ante el Secretario de Movilidad, recursos que deberán interponerse y sustentarse por escrito dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la notificación de la presente Resolución, de conformidad con lo establecido por el artículo 51 de la ley 336 de 1996, en concordancia con los artículos 74, 76 y 77 de la Ley 1437 de 2011 - Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

**ARTÍCULO QUINTO: NOTIFICAR** la presente resolución de conformidad con lo establecido en el artículo 68 y 69 de ley 1437 de 2011.

**ARTÍCULO SEXTO: REMITIR** copia de la presente resolución a la Subsecretaría de Control de este Organismo de Tránsito, una vez se encuentre ejecutoriada con el fin de que haga efectiva la inmovilización del referido rodante.

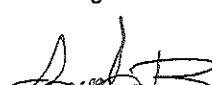
**ARTÍCULO SEPTIMO: ORDÉNESE al OPERADOR SITI SISTEMA INTELIGENTE DE MOVILIDAD DE MEDELLÍN**, que inmediatamente quede ejecutoriada esta decisión deberá registrarse las decisiones adoptadas en el sistema de contravenciones, SIMIT, RUNT y demás bases de datos.

**NOTIFIQUESE Y CÚMPLASE**

Dada en Medellín a los 2 días del mes de Octubre de Dos Mil Veinticinco (2025)

  
**SANDRA VERÓNICA RESTREPO ZULUAGA**

Inspectora de Policía Urbana de Categoría Especial y Primera Categoría

  
Proyecto: Jancelly Betancur Hihcapie  
Secretaría  
Inspección de Transporte

Centro Administrativo Distrital CAD  
Calle 44 N° 52-165. Código Postal 50015  
Línea de Atención a la Ciudadanía: 604 44 44 144  
Comutador: 604 385 55 55 Medellín - Colombia







Alcaldía de Medellín  
Distrito de  
Ciencia, Tecnología e Innovación

SECRETARÍA DE MOVILIDAD  
SUBSECRETARÍA LEGAL –UNIDAD DE INSPECCIONES-  
INSPECCIÓN DE POLICÍA URBANA DE TRANSPORTE

RESOLUCIÓN N° 202550081128  
(2 DE OCTUBRE DE 2025)

Por medio de la cual se resuelve una investigación por trasgresión a las normas de transporte

LA INSPECCIÓN DE POLICÍA URBANA DE TRANSPORTE ADSCRITA A LA SECRETARÍA DE  
MOVILIDAD DEL DISTRITO DE CIENCIA, TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN DE MEDELLÍN

En uso de las atribuciones legales y en especial las conferidas por la Ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996, el Decreto reglamentario 1079 de 2015 y el Manual de Funciones- y

**CONSIDERANDO:**

1. Mediante el informe único de infracciones al transporte – IUIT Nro. **B05001001339A** del **2 de Octubre de 2024**, elaborado por el agente de tránsito identificado con placa Nro. **927** se puso en conocimiento de este Despacho, una presunta infracción a las normas de transporte cometida presuntamente por el señor **JULIO CESAR ROJAS ESCOBAR** identificado con Cédula de Ciudadanía N°: **1018374097**, dado que el mismo estaría prestando el servicio público de transporte de pasajeros en el vehículo de servicio particular de placas **MMW328**, lo que presuntamente configuraría la prestación de un servicio de transporte no autorizado, esto es, sin cumplir con los requisitos establecidos en la ley, razón por la cual el agente de tránsito anotó en el campo de infracciones al transporte la presunta trasgresión al **artículo 49 literal e) de la ley 336 de 1996**.
2. En virtud de lo anterior se expidió la Resolución N° **202450085382** del **29 de Octubre de 2024** por medio de la cual se abrió investigación a el señor **JULIO CESAR ROJAS ESCOBAR**, identificado con Cédula de Ciudadanía **1018374097**, por trasgredir presuntamente la ley 336 de 1996 en sus artículos 9, 11, 12, 13, 16, 23 y 31, conducta tipificada y sancionable de conformidad con el artículo 49 literal e) de la Ley 336 de 1996.
3. Que surtido el procedimiento consagrado en el artículo 68 de la Ley 1437 de 2011, el día **05 de mayo de 2025** el señor **JULIO CESAR ROJAS ESCOBAR**, fue notificado mediante aviso de conformidad con lo previsto en el inciso segundo del artículo 69 ibidem de la resolución de apertura de investigación, aviso fijado

1





el día **25 de abril** y desfijado el **02 de mayo de 2025**, como consta en el expediente.

4. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 37 inciso final y el artículo 38 de la Ley 1437 de 2011 Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, una vez surtida la notificación al investigada(o), tal y como obra a folios (39 y 40) se procedió a COMUNICAR a través de la página web de la Secretaría de Movilidad de Medellín el contenido del acto administrativo mediante el cual se abrió la presente investigación por presunta trasgresión a la normatividad de transporte, con el fin de que los terceros indeterminados interviniieran en el presente proceso administrativo sancionatorio, sin que se presentará al proceso ningún interesado.
5. Después de haberse notificado la resolución de apertura de investigación y vencido el término de traslado para ejercer su derecho de defensa, el cual se cumplió el día 19 de mayo de 2025, el señor **JULIO CESAR ROJAS ESCOBAR** no presentó descargos, ni aporto y/o solicitó prueba alguna que pretendiera hacer valer en el proceso.
6. El día **24 de Julio de 2025** se expidió auto que decreta pruebas y se ordenó tener como tales las documentales obrantes en el proceso y de oficio escuchar el agente de tránsito de placa **927** en declaración bajo la gravedad de juramento y recepcionar el video del procedimiento.

Dicha actuación administrativa fue remitida al implicado mediante oficio **202530345982 de 25 de julio de 2025** a las direcciones obrantes en el expediente.

7. El día **12 de Agosto de 2025** se escuchó al agente de placa Nro. **927**, aportando video de procedimiento, sin que compareciera el implicado.
8. El **15 de Agosto de 2025** se cerró el período probatorio y se corrió traslado al investigado a fin de que presentara los alegatos de conclusión dentro del procedimiento administrativo sancionatorio.

Este Despacho remitió tal decisión al investigado mediante oficio radicado **202530384671 de 15 de agosto de 2025** enviado a las direcciones obrantes en el expediente, pero su comunicación fue infructuosa.

9. En virtud de que la referida comunicación no fue efectiva, de conformida con lo dispuesto en el artículo 3, numeral 9 de la Ley 1437 de 2011, y en concordancia



con los artículo 34, 37, 43 y 75 ibídem, se procedió a realizar la comunicación de dicha actuación al señor JULIO CESAR ROJAS ESCOBAR, el día **15 de septiembre de 2025** mediante oficio **202520167562 de 05 de septiembre de 2025**, publicado en la página electrónica del Distrito del 08 al 12 de septiembre de 2025, y a partir del día hábil siguiente a la desfijación del mismo, se computó el término de diez (10) días hábiles para que el investigado presentara sus alegatos de conclusión, término que se cumplió el día **29/09/2025**.

Al consultar en el sistema de Gestión Documental del Distrito Mercurio, se advierte que el investigado no allegó por ese medio ni tampoco a este Despacho, escrito de alegatos de conclusión dentro del término legal concedido para ello.

#### **NORMATIVIDAD APLICABLE AL CASO CONCRETO**

La Ley 105 de 1993 en sus artículos 2, 3 y 9 dispone:

**ARTÍCULO 2º.- Principios Fundamentales.** (...) b. De la intervención del Estado: Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas. (...) e. De la Seguridad: La seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte. (...)"

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

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

**ARTICULO 9º. Sujetos de las sanciones.** Las autoridades que determinen las disposiciones legales impondrán sanciones por violación a las normas reguladoras del transporte, según las disposiciones especiales que rijan cada modo de transporte. Podrán ser sujetos de sanción: 1. Los operadores del servicio público de transporte y los de los servicios especiales **2. las personas que conduzcan vehículos.** 3. Las personas que utilicen la infraestructura de transporte. **4. Las personas que violen o faciliten la violación de las normas.**



5. Las personas propietarias de vehículos o equipos de transporte. 6. Las empresas de servicio público. Las sanciones de que trata el presente artículo consistirán en: 1. Amonestación. 2. Multas. 3. Suspensión de matrículas, licencias, registros o permisos de operación. 4. Cancelación de matrículas, licencias, registros o permisos de operación. 5. Suspensión o cancelación de la licencia de funcionamiento de la empresa transportadora. 6. Inmovilización o retención de vehículos.

#### **CIRCULARES Y DIRECTRICES EMITIDAS POR LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE, EL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y EL SECRETARIO DE MOVILIDAD DE MEDELLIN.**

Inicialmente, debe tenerse en cuenta es que la Superintendencia de Transporte mediante la Circular Externa Nro. 015 del 20 de noviembre de 2020 conminó a las autoridades, organismos y entidades destinatarias de la referida circular a:

*“(...) 1.2. Aplicar las sanciones que sean procedentes tanto del régimen de tránsito terrestre, así como también las de transporte terrestre de pasajeros, cuando se identifiquen conductas que infrinjan los dos regímenes. Lo anterior, especialmente respecto de la realización de operaciones de transporte público de manera informal o ilegal, sin el cumplimiento de los requisitos tales como la habilitación, sin permisos de operación, sin vehículos homologados ni licencia de tránsito para transporte público, entre otros requisitos que puedan estar omitiéndose por prestadores informales o ilegales . (...)”*

En la Circular la Superintendencia estableció:

**“2.2. Objetivo y alcance.** Las instrucciones impartidas en esta circular no crean una obligación nueva para las autoridades con funciones en materia de tránsito y transporte, sino que conmina a las mismas a dar cumplimiento a obligaciones de rango legal y reglamentario de control del marco normativo de tránsito y de transporte. Asimismo, en la medida que el régimen de tránsito terrestre es diferente al régimen de transporte terrestre, se conmina a las autoridades con funciones en materia de tránsito y transporte a dar aplicación a todas las consecuencias que correspondan a las conductas que infrinjan los diferentes regímenes, principalmente aquellas relacionadas con el transporte informal e ilegal.

**“2.3.4.2 La ley de transporte se aplica a todo aquel que realice operaciones de transporte público, sin cumplir los requisitos legales.** El Ministerio de Transporte como ente rector en temas de tránsito y transporte, ha dejado claro que el régimen de tránsito terrestre es diferente del régimen de transporte, pues



(i) las disposiciones de transporte terrestre regulan la prestación del servicio público de transporte terrestre y particularmente se encuentran en la ley 336 de 1996; mientras que (ii) las disposiciones de tránsito terrestre regulan el comportamiento de "usuarios" de la vía (peatones, conductores de vehículos tanto de servicio particular como de servicio público, pasajeros y propietarios de vehículos) para transitar en las vías del territorio nacional y se encuentran principalmente en la ley 769 de 2002, la ley 1383 de 2010 y la resolución 3027 de 2010. Son reglas de circulación de obligatorio cumplimiento. De una parte, para el caso de la ley de transporte se previó en el artículo 9 de la ley 105 que serían sujetos sancionables bajo ese régimen "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". (Negrilla fuera de texto)"

(...)

"De otra parte, en relación con las conductas reprochables, hay conductas que podrían infringir la ley de tránsito terrestre (ley 769 de 2002) y también infringir la ley de transporte (ley 336 de 1996), como es el caso de conducir sin la licencia de conducción requerida.

También, la conducta tipificada en el literal D12 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, en la cual se reprocha la destinación de vehículos particulares para un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito (v.gr. la prestación de transporte público). A ese respecto, en la Ley 336 de 1996 se puede considerar una infracción la realización de operaciones de transporte público con vehículos particulares, en la medida que se estaría prestando con vehículos que no están ni matriculados ni homologados para tal fin, operando sin la habilitación ni los permisos de operación requeridos, entre otros. A título enunciativo, en la ley 336 de 1996 se previeron sanciones a quienes realicen operaciones de transporte público sin cumplir con los requisitos allí regulados, incluyendo las siguientes:

- Realizar operaciones de transporte público, sin habilitación del Estado (ley 336 de 1996 art. 11)
- Realizar operaciones de transporte público, sin permisos de operación (ley 336 de 1996 art. 16)
- Realizar operaciones de transporte público, con vehículos que no estén homologados para transporte público (ley 336 de 1996 art. 23 y 31)
- Realizar operaciones de transporte público, con vehículos que no estén matriculados para transporte público (ley 336 de 1996 art. 23)
- Realizar operaciones de transporte público, sin los seguros exigidos para esa operación (Código de Comercio art. 994)



- Realizar operaciones de transporte público, con vehículos que no reúnan las condiciones técnico – mecánicas, incluyendo el alistamiento diario, mantenimientos preventivos y correctivos exigidos, y la revisión técnico mecánica (ley 336 de 1996 art. 38).*
- Realizar operaciones de transporte público, con conductores y programas de medicina preventiva exigidos (ley 336 de 1996 art. 35)*
- Realizar operaciones de transporte público, con conductores que no tengan las capacitaciones (ley 336 de 1996 art. 11)*
- Realizar operaciones de transporte público, sin contar con un plan estratégico de seguridad vial (ley 1503 de 2011)*

A ese respecto, en reiterada jurisprudencia se ha indicado que quienes realicen operaciones de transporte público en condiciones de informalidad o ilegalidad, deben ser controlados y sancionados por las autoridades competentes. Por lo tanto, cada autoridad encargada de aplicar las leyes de tránsito y de transporte, deberá verificar si la conducta que se somete a su consideración infringe una o ambas leyes y, por tanto, si debe existir la aplicación de las consecuencias previstas en cada una de ellas. Lo anterior aplica para el control fuera de vía, como para el control en vía mediante los documentos contemplados para el efecto (comparendo o Informe Único de Infracciones al Transporte, según corresponda)".

El Ministerio de Transporte en el concepto MT: 20211340319451 del 7 de abril de 2021, enfatizó lo siguiente en relación a los sujetos destinatarios de las sanciones en materia de transporte y a la pertinencia del inicio simultáneo de las investigaciones de tránsito y transporte frente a los mismos:

*"De esa manera, vale la pena rescatar que quien realice operaciones de transporte público, con o sin habilitación, puede ser sujeto de sanción bajo ese régimen. **No hay ninguna disposición que indique que este régimen sólo aplica para las empresas habilitadas. Por el contrario, el artículo 9 de la ley 105 de 1993 indica que el régimen sancionatorio aplica para cualquier persona que viole el régimen de transporte.** Lo anterior fue recientemente reiterado, también, por el H. Tribunal Administrativo de Cundinamarca, en providencia del pasado 12 de febrero, precisando que "de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 9 numeral 4 de la Ley 105 de 1993, (...) tiene la facultad de imponer sanciones por la violación a las normas reguladoras del transporte y en el caso en concreto, pueden ser objetos de sanción aquellas personas que violen o faciliten la violación de las normas, sin que necesariamente sean sujetos de vigilancia, inspección y control de dicha entidad".*

Más adelante el Ministerio de Transporte, enfatiza en relación a la imposición de sanciones por transgresión a la normatividad de tránsito y a la de transporte, lo



siguiente:

*“En esta medida, la ley 105 de 1993 en su artículo 1º señaló que integran el aludido sistema y sector transporte, además del Ministerio de Transporte, sus organismos adscritos o vinculados y la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional, los organismos de tránsito y transporte, tanto terrestre, aéreo y marítimo e infraestructura de transporte de las entidades territoriales y demás dependencias de los sectores central o descentralizado de cualquier orden que tengan funciones relacionadas con esta actividad.*

*Por lo anterior, resulta claro que como Entidad que integra dicho sistema, corresponde a los organismos de tránsito y transporte la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora de su respectiva jurisdicción, bajo los lineamientos de colaboración, armonía y descentralización territorial, así como las facultades propias de su pertenencia al orden estatal y al nivel territorial, con autonomía política, administrativa y fiscal, conforme lo previsto en la Ley 136 de 1994, lo cual supone la posibilidad de imponer las sanciones que se deriven de la violación al régimen del transporte en su jurisdicción territorial correspondiente. De otra parte, la ley 769 de 2002, por la cual se expidió el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones, en su artículo 3º, modificado por el artículo 2º de la ley 1383 de 2010, contempló dentro de las autoridades de tránsito a los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital, que se encuentran facultados legalmente para documentar e imponer las sanciones correspondientes a las infracciones contempladas en dicho cuerpo normativo, que son definidas en la misma ley como la “Transgresión o violación de una norma de tránsito.”<sup>9</sup> Es así como, los organismos de tránsito en su calidad de encargados de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción y, a su vez, autoridades de tránsito se encuentran en la posibilidad de identificar conductas constitutivas de infracciones tanto del régimen de transporte, previsto en las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, como del régimen de tránsito, contemplado en la Ley 769 de 2002, modificada por la Ley 1383 de 2010, lo cual puede presentarse de manera separada o de forma simultánea, según corresponda a la calidad o aptitud de determinada conducta de infringir ambos regímenes.”*

*(....)*

*“De este modo, es admisible que una misma autoridad que tiene a su cargo la aplicación de regímenes sancionatorios con intereses jurídicos disímiles pueda identificar, juzgar y sancionar un mismo hecho a la luz de cada uno de los regímenes que le resulten aplicable, o que un mismo hecho sea juzgado y sancionado por autoridades administrativas distintas, sin que ello implique violación a las garantías constitucionales propias del debido proceso,*



*particularmente, la prohibición de que nadie podrá ser juzgado dos veces por el mismo hecho, siempre y cuando se trate de intereses jurídicos y regímenes sancionatorios distintos. Se reitera que, la imputación bajo el régimen de transporte puede hacerse por 13 conductas identificadas en la circular 15 de 2020 dependiendo la conducta que sea y que no coinciden con la conducta reprochada por la normatividad de tránsito con el D12”.*

En el mismo sentido, mediante la Circular Externa del 30 de marzo de 2023, la Superintendencia de Transporte estableció:

**Es claro y resulta necesario que decididamente se comprometan y fortalezcan las actividades de control, aplicando las normas que regulan la materia, y que se tenga plena conciencia de que las dimensiones de la problemática no excusen la falta de control, por el contrario, su magnitud resulta en una razón, como se ha visto en el antecedente, para que el compromiso de la autoridad de inspección, vigilancia y control se exija más evidente y robusto.**

(...)

**De esta manera, podemos decir que la proliferación del transporte informal e ilegal, que pareciera tener la ventaja de propiciar la libertad de empresa y garantizar una mayor disponibilidad del servicio a los usuarios, realmente compromete importantes valores constitucionales y pone en riesgo la adecuada satisfacción del interés general y el cumplimiento de los fines del Estado.** Así, lo que aparentaría ser una ventaja y, en este sentido, ser defendida por prestadores de servicios sin autorización y usuarios que no conciben el riesgo que implica la actividad y las consecuencias negativas que sobre la movilidad en general proyectan estas actividades irregulares, es tan solo una manifestación evidente de una tarea deficiente, inconclusa o pendiente de las autoridades públicas en: i)La configuración de un contexto social y económico que brinde verdaderas oportunidades a los ciudadanos, ii)En la configuración, mediante decisiones de organización del transporte, de un servicio público formal que permitan satisfacer adecuadamente las necesidades de movilización de los usuarios y iii). En materia de control por parte de las autoridades de inspección, vigilancia y control, el que, en el mejor de los casos, ha sido insuficiente.

(....)

Por otro lado, de acuerdo con lo establecido en el artículo 984 del Código de Comercio, el inciso segundo del numeral 6 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993 y el artículo 11 de la Ley 336 de 1996, el transporte solo puede ser prestado por



personas autorizadas, con la capacidad transportadora que le ha sido asignada, según señala el artículo 22 y 23 de la Ley 336 de 1996. De manera que el literal e del artículo 49 introduce como infracción precisamente el hecho de que "...se compruebe que preste un servicio no autorizado". En estos casos, de la infracción, al tenor de lo dispuesto en el artículo 8 de la Ley 336 de 1996, corresponderá conocer a la autoridad de transporte de la jurisdicción y no a la autoridad de tránsito.

**Se evidencia que, mientras la norma de tránsito sanciona el cambio de destinación del vehículo, la norma de transporte sanciona la prestación del servicio público de transporte sin autorización. La primera es una conducta que corresponde conocer y sancionar a la autoridad de tránsito y la segunda es una infracción que deberá ser sancionada por la autoridad de transporte.**

(....)

Así las cosas, esta Superintendencia exhorta nuevamente a las autoridades de transporte y tránsito al cumplimiento de sus funciones de inspección, control y vigilancia, en coordinación con el cuerpo de control operativo y policial, adelantando las acciones pertinentes que velen por el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte, por la adecuada prestación del servicio público de transporte e impidan todas las operaciones que se den bajo la informalidad e ilegalidad que afecten este servicio público esencial y a la construcción y despliegue de estrategias integrales y transversales que permitan evidenciar resultados en la gestión o, cuando menos, que permitan advertir que en su jurisdicción se asume el control de la informalidad e ilegalidad en el transporte con la importancia y prioridad que exige la magnitud y la tendencia del fenómeno, pero sobre todo, que exigen sus consecuencias adversas a la seguridad de las personas y a la calidad de vida en el territorio. (...)

**En la referida circular la Superintendencia instruye a los organismos de tránsito en el siguiente sentido:**

i. El servicio público de transporte es regulado, vigilado y controlado por el Estado, en cuanto a través de este se busca garantizar la materialización de los fines constitucionalmente establecidos y para ello, el legislador ha exigido que sea prestado por empresas legalmente constituidas y debidamente habilitadas por las autoridades competentes, con vehículos homologados y registrados en dicho servicio.



- ii. Corresponde a las autoridades de tránsito y transporte aplicar el régimen legal según la modalidad a su cargo, en cumplimiento de sus funciones de inspección, control y vigilancia.
  - iii. La dimensión del fenómeno de ilegalidad e informalidad, no es un elemento que permita entender exoneradas del cumplimiento de sus responsabilidades a las diferentes autoridades, por el contrario, es un elemento que obliga una valoración mucho más estricta de la suficiencia de sus acciones.
  - iv. La diligencia y el adecuado cumplimiento de las responsabilidades de las autoridades de inspección, vigilancia y control no se mide a partir de la cantidad o intensidad de las acciones desplegadas, sino a partir de la corroboración del despliegue de todas las acciones que se encontraban a su disposición. En otra evaluación de la conducta, las acciones efectivamente desplegadas, resultando, por el contrario, principalmente relevante el análisis de las acciones o instrumentos a disposición de la autoridad y su efectivo uso.
- Podrán ser muchas las acciones y muy intensas, pero si resultan ineficaces y se disponía de otras herramientas de las cuales no se dio uso por la administración, su conducta configura una omisión.
- v. Es preciso que las autoridades locales apliquen todas las sanciones a que haya lugar tanto en materia de tránsito como en materia de transporte, atendiendo la conducta infringida y el sujeto infractor, trátese de empresas de transporte, propietarios, conductores, así como a todos aquellos que presten un servicio no autorizado o en vehículos no homologados.
  - vi. Es necesario enfatizar que quien ejerza la función de autoridad, al momento de emitir su decisión, debe dar aplicación a los principios de proporcionalidad, razonabilidad y graduación, según la afectación del servicio y el impacto en los intereses jurídicos tutelados y en el interés general.

En el mismo sentido, mediante la **Circular Externa 2024533000044 del 9 de septiembre de 2024**, la Superintendencia de Transporte ordenó:

“En virtud de las funciones que le asisten a la Superintendencia de Transporte y especialmente, en ejercicio de la competencia que de acuerdo con el numeral 6 del artículo 7 del Decreto 2409 de 2018 le corresponde, y conforme con la cual se facultada para “Impartir instrucciones en materia de la prestación del servicio de transporte, ... fijar criterios que faciliten su cumplimiento y señalar los procedimientos para su cabal aplicación”, con fundamento en la responsabilidad que le otorga el parágrafo 3 del artículo 3º de la Ley 769 de 2002 cuando le encarga vigilar y controlar a las autoridades y los organismos de tránsito y transporte, se han expedido reiteradas instrucciones<sup>1</sup> en las que se reclama de



las autoridades locales la implementación y desarrollo de acciones concretas y de estratégicas de control de la informalidad que respondan a un ejercicio de planeación y que tengan la capacidad de madurar y evolucionar con los ejercicios de seguimiento a su ejecución y la de sus resultados.

Entre las instrucciones, puede verse por ejemplo en las impartidas mediante la Circular Externa 015 del 20 de noviembre de 2020 y en las dispuestas en la Circular Externa del 30 de marzo de 2023, se cuenta la que se dirige específicamente a exigir de la autoridad competente en cada caso, el cumplimiento de la obligación de aplicar el literal e) del numeral 49 de la Ley 336 de 1996 a los vehículos particulares que prestan servicios de transporte sin autorización y el literal D.12. del artículo 131 de la Ley 769 de 2002.". (Negrillas y subrayas fuera del texto original)

Mediante la anterior Circular la Superintendencia de Transporte solicitó a los organismos de tránsito expedir los lineamientos en relación al tema:

"Para el control del cumplimiento de estas últimas, se les REQUIERE para que dentro de los tres (3) días siguientes al recibo de la presente, imparten instrucciones al personal de control operativo indicando la obligatoriedad de hacer uso de la totalidad de los instrumentos de control ante la comisión de infracciones al tránsito y al transporte, incluida la imposición de Informes Únicos de Infracción al Transporte -IUIT- y la inmovilización de los vehículos de servicio particular que sean detectados prestando servicio de transporte público sin autorización".

En virtud de los requerimientos y las directrices formuladas por la Superintendencia de Transporte, el Secretario de Movilidad mediante **Circular número 202460000197 de 18/10/2024** emitió Directiva en materia de control de tránsito y transporte en la prestación del servicio de transporte público no autorizado o en condiciones de informalidad por medio de vehículos particulares. En la misma, se ordenó a los servidores públicos competentes, en especial a los Agentes de Tránsito e Inspectores de Policía dar estricto cumplimiento a la citada circular, en los siguientes términos:

"De acuerdo a los precitados lineamientos y el marco normativo que regula el sistema de tránsito y transporte, corresponde a la Secretaría de Movilidad como autoridad, de acuerdo a las competencias asignadas en materia de transporte conforme lo disponen los artículos 1° de la Ley 105 de 1993, y 8° de la Ley 336 de 1996; y en materia de tránsito de acuerdo al artículo 3° de la Ley 769 de 2002, aplicar en materia de operaciones de transporte público de manera informal o ilegal las sanciones que resulten procedentes tanto del régimen de tránsito, así



como también las de transporte público cuando se identifiquen conductas que infrinjan los dos regímenes.

Así las cosas, una conducta de transporte ilegal o informal, puede conllevar a la activación de los dos sistemas sancionatorios, de una parte, por la infracción a las normas en materia de tránsito contempladas en la Ley 769 de 2002, como lo es la infracción del artículo 131 - D12; y de otra, la transgresión a las normas de transporte, como lo es la conducta descrita en el literal e) del artículo 49 de la Ley 336 de 1996 , resultando procedente ser simultáneos dado que la infracción de tránsito se da por el uso del vehículo para fines no autorizados en su matrícula, y la infracción de transporte se da por la ausencia o extralimitación en la autorización, esto es habilitación y permiso de operación, para la prestación del tipo de transporte que se brinda a público”.

(...)

*“B. El informe único de infracciones al transporte – IUIT de acuerdo con el artículo 2.2.1.8.3.3 del Decreto Nacional 1079 del 2015, en concordancia con la Resolución Nacional 20203040003785 de 2020 y la Resolución Municipal 202150049912 de 2021, señalando con precisión la disposición normativa transgredida, que para el caso corresponde a la sanción contemplada en el literal e) del artículo 49 de la Ley 336 de 1996, esto es, inmovilización por un término de un (1) día a tres (03) meses.*

*Por tanto, si la inmovilización generada por infracción realizada a las normas de transporte resultan superiores a las establecidas en materia de tránsito por la sanción D12 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, se deben descontar los tiempos en que el vehículo estuvo inmovilizado por dicha infracción de tránsito y de igual modo, se aplicará esta lógica respecto la sanción pecuniaria – multa; precisando, que frente la sanción de multa de 5 a 20 s.m.l.m.v., esta procede y resulta aplicable sólo y únicamente en situaciones de reincidencia.*

*Para tal finalidad se insta a los inspectores de policía con funciones de tránsito y transporte de acuerdo con la distribución de actividades realizadas por el Líder de Programa de la Unidad de Inspecciones, garanticen para cada caso en concreto el trámite oportuno de los procedimientos administrativos imponiendo las sanciones que resulten pertinentes, tanto en materia de tránsito como en regulación de transporte, esto es, adelantar paralelamente al procedimiento contravencional de tránsito, el procedimiento contravencional de transporte.*

*Finalmente se aclara que respecto a la sanción de inmovilización y cancelación de la licencia de conducción no es necesario realizar la anterior distinción, debido a que estas sanciones solo están consagradas en el régimen de tránsito, y por ende estas consecuencias jurídicas no se generarían el mencionado concurso ideal de infracciones administrativas”.*



## COMPETENCIA

El artículo 52 de la ley 1437 de 2011, establece:

**ARTÍCULO 52. Caducidad de la facultad sancionatoria.** Salvo lo dispuesto en leyes especiales, la facultad que tienen las autoridades para imponer sanciones caduca a los tres (3) años de ocurrido el hecho, la conducta u omisión que pudiere ocasionarlas, término dentro del cual el acto administrativo que impone la sanción debe haber sido expedido y notificado. Dicho acto sancionatorio es diferente de los actos que resuelven los recursos, los cuales deberán ser decididos, so pena de pérdida de competencia, en un término de un (1) año contado a partir de su debida y oportuna interposición. Si los recursos no se deciden en el término fijado en esta disposición, se entenderán fallados a favor del recurrente, sin perjuicio de la responsabilidad patrimonial y disciplinaria que tal abstención genere para el funcionario encargado de resolver.

Cuando se trate de un hecho o conducta continuada, este término se contará desde el día siguiente a aquel en que cesó la infracción y/o la ejecución.

La sanción decretada por acto administrativo prescribirá al cabo de cinco (5) años contados a partir de la fecha de la ejecutoria”.

En este caso el hecho que origina la investigación, ocurrió **el 2 de Octubre de 2024**, por lo que nos encontramos dentro del término legal para tomar una decisión de fondo en el presente asunto.

Por su parte el Decreto 1079 de 2015 -Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte- en el artículo 2.2.1.1.2.2: establece: “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”. En concordancia con lo anterior, la Resolución 202050083750 del 31 de diciembre de 2020, por medio de la cual se deroga la Resolución 2065 de 2015, se conforman unidades y equipos en la Secretaría de Movilidad y se dictan otras disposiciones, en su artículo 50 establece: “Artículo 50: *Conformar la Unidad de Inspecciones, adscrita al Despacho de la Subsecretaría Legal de la Secretaría de Movilidad, la cual tendrá como objetivo básico el siguiente: (...) Ejecutar los trámites y acciones necesarias para adelantar dentro de los términos de ley los procesos relacionados con la trasgresión a las normas de tránsito y transporte en la jurisdicción de Medellín, imponiendo las sanciones a que haya lugar.*





A su vez la Resolución N° 202350013993 del 17/02/2023, "Por medio de la cual se modifican unos Manuales de Funciones y de Competencias Laborales para los empleos de la Planta de Personal del Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín", asigna a los Inspectores de Policía, entre otras, la función de: "Investigar la infracción a las normas de tránsito y transporte dentro del proceso contravencional, de acuerdo con las normas vigentes". En virtud de lo anterior, esta Inspección es competente para adelantar la presente investigación.

### DISPOSICIONES NORMATIVAS VULNERADAS

La ley 336 de 1996- Estatuto General de Transporte en sus artículos 9, 11, 12,13, 16, 23 y 31 establece:

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

**ARTÍCULO 11.** *Las empresas interesadas en prestar el servicio público de transporte o constituidas para tal fin, deberán solicitar y obtener Habilitación para operar.*

**La Habilitación, para efectos de esta Ley, es la autorización expedida por la autoridad competente en cada Modo de transporte para la prestación del servicio público de transporte.**

*El Gobierno Nacional fijará las condiciones para el otorgamiento de la Habilitación, en materia de organización y capacidad económica y técnica, igualmente, señalará los requisitos que deberán acreditar los operadores, tales como estados financieros debidamente certificados, demostración de la existencia del capital suscrito y pagado, y patrimonio bruto, comprobación del origen del capital, aportado por los socios, propietarios o accionistas, propiedad, posesión o vinculación de equipos de transporte, factores de seguridad, ámbito de operación y necesidades del servicio. (...)*

**ARTÍCULO 12.-** *En desarrollo de lo establecido en el artículo anterior, para efectos de las condiciones sobre organización, deberán tenerse en cuenta, entre otros, la estructura establecida para la dirección y administración de la empresa, los sistemas de selección del recurso humano y la disponibilidad de las instalaciones adecuadas para su funcionamiento.*

*Para efectos de las condiciones de carácter técnico, se tendrán en cuenta, entre*

otras, la preparación especializada de quienes tengan a su cargo la administración y operación de la empresa así como los avances técnicos utilizados para la prestación del servicio.

Para efectos de las condiciones sobre seguridad se tendrán en cuenta, entre otras, la implantación de programas de reposición, revisión y mantenimiento de los equipos, los sistemas de abastecimiento de combustibles y los mecanismos de protección a los pasajeros y a la carga.

Para efectos de las condiciones relacionadas con la capacidad financiera y origen de los recursos, se tendrán en cuenta, entre otras, las últimas declaraciones de renta y los estados financieros actuales y anteriores debidamente certificados, confrontando el capital pagado, patrimonio neto y bruto, los análisis financieros requeridos, así como los demás mecanismos establecidos por las disposiciones vigentes para verificar el origen del capital invertido.

**ARTÍCULO 13.- La habilitación es intransferible a cualquier título. En consecuencia, los beneficiarios de la misma no podrán celebrar o ejecutar acto alguno que, de cualquier manera, implique que la actividad transportadora se desarrolle por persona diferente a la que inicialmente le fue concedida, salvo los derechos sucesoriales.**

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

**ARTÍCULO 23.** Las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte **sólo podrán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio**, previamente matriculados o registrados para dicho servicio, previamente homologados ante el Ministerio de Transporte, sus entidades adscritas, vinculadas o con relación de coordinación y que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos de acuerdo con la infraestructura de cada Modo de transporte.

**ARTÍCULO 31.** Los equipos destinados al servicio público de transporte en cualquier Modo, deberán cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad, comodidad, de control gráfico o electrónico de velocidad máxima, de control a la contaminación del medio ambiente, y, otras especificaciones técnicas,



*de acuerdo con lo que se señale en el Reglamento respectivo, para efectos de la homologación correspondiente. ....)*

Igualmente, la mencionada Ley en su artículo 49 literal e señala:

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

(...)

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

### VALORACIÓN PROBATORIA

Las autoridades administrativas en aras de salvaguardar el derecho fundamental al debido proceso de los administrados y las demás prerrogativas que éste trae consigo, deben en la formación del acto administrativo que da inicio al procedimiento administrativo de carácter sancionatorio, establecer con precisión y claridad, los hechos que originan su expedición, las personas naturales o jurídicas objeto de la investigación, las disposiciones presuntamente vulneradas y las sanciones o medidas que serían procedentes, para así, delimitar el marco de referencia en el que se ejercerá la potestad sancionatoria. Igualmente, éstas tienen la obligación de asegurar que se dé un cabal cumplimiento a las garantías tanto sustanciales como procesales establecidas en el acto administrativo que da inicio a una investigación administrativa, con el fin que se dé una correcta aplicación del principio de congruencia y se respete el debido proceso, por lo que en este caso, el marco de la consecuencia jurídica o sanción a imponer no podrá ser otra diferente a la enunciada en la resolución de apertura de investigación.

Para tomar una decisión de fondo, respecto de la trasgresión a la normatividad de transporte se tiene como pruebas:

- **Informe único de infracción al Transporte – IUIT B05001001339A del 2 de Octubre de 2024.**
- **Pantallazo RUNT del vehículo, donde aparecen descritas todas las características del mismo.**
- **Pantallazo del RUNT del implicado.**
- **Ratificación del Agente de Tránsito que elaboró el IUIT de placa Nro.**



927

- **Video del procedimiento correspondiente al IUIT de la referencia.**

La presente investigación tiene origen en el informe el informe único de infracciones al transporte – IUIT Nro. **B05001001339A del 2 de Octubre de 2024**, elaborado por el agente de tránsito identificado con placa Nro. 927, quien en el informe consigna que el implicado presuntamente trasgredió el **artículo 49 literal e) de la ley 336 de 1996**.

Posteriormente, el agente del procedimiento en declaración juramentada ante este despacho también manifestó:

**DECLARACIÓN JURAMENTADA RENDIDA POR EL AGENTE DE TRANSITO DE PLACA 927, SEÑOR, JUAN PABLO MARTINEZ LOPEZ (...):**  
**PREGUNTADO:** bajo la gravedad del juramento que tiene prestado, como lo seguirá haciendo en el curso de la diligencia, manifieste al Despacho si usted conoce el motivo por el cual se hace presente y si elaboro el informe único de transportes que se le pone de presente? **CONTESTO:** Si. **PREGUNTADO:** Se ratifica del informe elaborado? **CONTESTO:** si. **PREGUNTADO:** Haga un relato sobre las circunstancias de tiempo, modo y lugar que lo llevaron a elaborar el informe? **CONTESTO:** en la fecha y hora de dicho comparendo se le hace el requerimiento al vehículo de placas MMW328, para verificar la documentación, y en una conversación libre y espontánea con pasajeros y conductor, manifiesta que viene desde el centro hasta la terminal del norte y que le dan 12.000 pesos por dicho recorrido, se le explica el procedimiento y se elabora el IUIT. **PREGUNTADO:** Como verificó que el ciudadano implicado se encontraba prestando el servicio público de transporte a los pasajeros? **CONTESTO:** por lo narrado por el conductor **PREGUNTADO:** Al momento de realizar el procedimiento se encontraba usted en compañía de otro u otros agentes de tránsito? **CONTESTO:** con el agente 992. **PREGUNTADO:** Como verificó que existiese alguna contraprestación económica por parte de los ocupantes del vehículo? **CONTESTO:** por lo manifestado por el conductor. **PREGUNTADO:** Pudo verificar de donde a donde transportaba a los pasajeros? **CONTESTO:** si, desde el centro hasta la terminal del norte. **PREGUNTADO:** Pudo verificar cual fue el valor del servicio? **CONTESTO:** si, \$12.000. **PREGUNTADO:** Realizo prueba filmica del procedimiento? **CONTESTO:** si, se entrega al despacho en esta



diligencia. **PREGUNTADO:** Cuantas personas iban en el vehículo? **CONTESTO:** 2 pasajeros y el conductor. **PREGUNTADO:** usted dialogo con los pasajeros y conductor del vehículo? **CONTESTO:** con el conductor. **PREGUNTADO:** Verificó usted los documentos que portaba el conductor, tales como licencia de conducción y matrícula del vehículo? **CONTESTO:** si. **PREGUNTADO:** La licencia de tránsito (matrícula) del vehículo que le exhibió el implicado que tipo de servicio le permite prestar? **CONTESTO:** particular. **PREGUNTADO:** Le exhibió el implicado la tarjeta de operación del vehículo? **CONTESTO:** no tiene. **PREGUNTADO:** Pudo determinar si el vehículo implicado en el presente proceso se encuentra vinculado a alguna empresa que lo habilite a prestar el servicio público de transporte? **CONTESTO:** no. **PREGUNTADO:** Le exhibió el implicado tarjeta de control que lo vinculara alguna empresa de transporte público individual o que lo facultara para prestar este servicio? **CONTESTO:** no. **PREGUNTADO:** Le exhibió el implicado los seguros o pólizas exigidos para la prestación del servicio público de transporte? **CONTESTO:** solo el soat. **PREGUNTADO:** Le exhibió el implicado algún documento que lo habilitara para prestar el servicio público de transporte en este vehículo? **CONTESTO:** no. **PREGUNTADO:** Desea agregar algo más?. **CONTESTO:** no.

Se da traslado del video aportado por el agente de tránsito y procede a reproducir el mismo.

**En el video del procedimiento se observa:**

**DURACIÓN VIDEO 1:26**, se escucha al agente hablando con el conductor quien dice venir del centro y que le está haciendo un favor a los señores que son de un pueblo y que un médico me pidió el favor que los trajera y me pagaron 12 mil pesos. Se realiza el procedimiento.

Para el despacho, es claro que a partir de los datos que se reportan en el RUNT (documentos que reposan en el expediente) el rodante implicado de placas **MMW328** es de servicio particular, razón por la cual no puede ser destinado bajo ninguna circunstancia a prestar el servicio público de transporte:



**Alcaldía de Medellín**  
Distrito de  
Ciencia, Tecnología e Innovación

PLACA DEL VEHÍCULO:	<b>MMW328</b>	ESTADO DEL VEHÍCULO:	<b>ACTIVO</b>
NRO. DE LICENCIA DE TRÁNSITO:	<b>1002979680</b>	CLASE DE VEHÍCULO:	<b>AUTOMOVIL</b>
TIPO DE SERVICIO:	<b>Particular</b>		

De la declaración del agente de tránsito se concluye que el citado ciudadano estaba utilizando el rodante implicado, para la prestación del servicio público de transporte a cambio de una contra prestación económica al señalar: *“En la fecha y hora de dicho comparendo se le hace el requerimiento al vehículo de placas MMW328, para verificar la documentación, y en una conversación libre y espontánea con pasajeros y conductor, manifiesta que viene desde el centro hasta la terminal del norte y que le dan 12.000 pesos por dicho recorrido, se le explica el procedimiento y se elabora el IUIT.”*

En el video se observa el procedimiento efectuado, no obstante en su ratificación el agente de tránsito explica claramente las circunstancias de tiempo, modo y lugar que lo llevaron a efectuar el procedimiento el día **2 de Octubre de 2024** al señor **JULIO CESAR ROJAS ESCOBAR** en calidad de conductor del rodante de placas **MMW328**, por cuanto evidenció que efectivamente el conductor prestaba un servicio de transporte en un vehículo particular, ya que el mismo reconoce la existencia de una contra prestación económica por valor \$12.000 que recibió por transportar a los pasajeros desde el Centro.

Las manifestaciones realizadas por el implicado, demuestran sin lugar a duda alguna que con su conducta infringe las normas de transporte, por cuanto el vehículo que conducía para la fecha y hora del IUIT es un vehículo tipo particular.

Por su parte, debe indicarse que el implicado pese habersele garantizado el ejercicio de su derecho de defensa y contradicción, no concurrió al proceso a desvirtuar las imputaciones normativas que se le efectuaron a través del informe de transportes, ni tampoco aportó o solicitó pruebas en su favor.



Con el material probatorio que reposa en el expediente, como se ha indicado es claro para el despacho, que el implicado para el momento en el que fue requerido por la autoridad estaba prestando el servicio de transporte bajo la promesa de una remuneración y no a título gratuito, se cuenta con un lugar de origen y destino, en un vehículo no autorizado, ni habilitado para prestar este servicio, y en consecuencia sin los demás documentos que lo faculten para ello

A ese respecto, en reiterada jurisprudencia se ha indicado que quienes realicen operaciones de transporte público en condiciones de informalidad o ilegalidad, deben ser controlados y sancionados por las autoridades competentes, al respecto en el Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo en sentencia de la Sección Tercera Subsección B Consejero ponente: RAMIRO DE JESÚS PAZOS GUERRERO Radicación número: 05001-23-31-000-1996-00411-01(31602) manifestó:

*“(...)De igual forma, son los organismos municipales los encargados del control del transporte informal, en tanto se encuentran facultados para imponer sanciones consistentes en multas, tanto a los particulares que presten servicio público de transporte, como a los de servicio público que no estén vinculados legalmente a una empresa(..)”*

En el mismo sentido, el Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Tercera Subsección B Consejera ponente: Stella Conto Díaz del Castillo, veintitrés (23) de mayo de dos mil dieciocho (2018) radicación número: 47001-23-31-000-2007-00303-01(39603), manifestó:

*“Sobre el alcance de la obligación a cargo del Distrito de Santa Marta, debe precisarse que cuenta con los medios legales de inmovilización y multas al transporte informal, esto es, de ejercer el control al margen del resultado “con lo cual la prestación debida se satisface cuando el obligado dispone de los instrumentos que tiene a su alcance para la satisfacción del derecho respectivo,*

*toda vez que dicho fenómeno por la magnitud y la forma en que se desenvolvía, dado el número de vehículos particulares y de transporte público no afiliados a cooperativas autorizadas que ejercían su actividad en las diferentes rutas, hacía materialmente imposible garantizar el resultado esperado, esto es que cesara en su totalidad la actividad ejercida desde la “informalidad”. Así lo reconoció la Sala en la sentencia de 21 de febrero de 2002, en la cual se indicó*



*que frente al cumplimiento de las obligaciones de los municipios no se trata de garantizar un resultado consistente en impedir el transporte informal, pero sí utilizar los medios a su alcance para un ejercicio racional de las funciones a su cargo (...) Por ello, considerar que la costumbre aprehendida por los usuarios de este tipo de transporte o la asociación entre conductores no autorizados legitiman la actuación no tiene asidero, en cuanto, como se sabe, la costumbre contra legem se encuentra proscrita en nuestro ordenamiento jurídico, así, no puede concluirse que la misma es creadora de derechos o que, por su existencia generalizada, no permite aplicar los correctivos y sanciones previstos en la norma. Es así que, ante la generalización del transporte irregular, ampliamente conocida por ciudadanos y autoridades, debieron enfilarse todos los esfuerzos a sancionar a quienes lo llevaban a cabo, así como a garantizar que solo aquellos quienes contaban con el correspondiente permiso fueran quienes prestaran el servicio público y, así mismo, obtuvieran provecho económico de la actividad".*

En consecuencia con lo anterior, a partir de las pruebas enunciadas, esto es, el informe Único de Transporte, la declaración rendida por el agente del procedimiento bajo juramento, quien narra de manera clara y precisa las circunstancias que lo llevaron a la imposición del informe, aunada a la prueba de video y documentales obrantes en el proceso, permiten concluir sin duda alguna que el conductor implicado prestaba un servicio público de transporte en un vehículo no autorizado, ni habilitado para ello, lo que evidencia de plano una trasgresión a la ley 336 de 1996 en su artículo 23; al realizar operaciones de transporte público, con vehículos que no estén matriculados para prestar el transporte público y por realizar operaciones de transporte público, con vehículos que no estén autorizados para prestar el transporte público (art 31 ibidem), en este caso en concreto en un vehículo de servicio particular. Así mismo para el despacho se encuentra probado, que el implicado **JULIO CESAR ROJAS ESCOBAR** prestaba el servicio público de transporte en un vehículo particular, que por obvias razones no se encontraba vinculado a una empresa de transporte legalmente habilitada y mucho menos contaba con tarjeta de operación expedida por la autoridad de transporte competente, trasgrediendo con ello la ley 336 de 1996 en sus artículos 9, 11, 12 y 13; al realizar operaciones de transporte público, sin habilitación del Estado y efectuar operaciones de transporte público sin permisos de operación, el implicado también trasgredió con ello la ley 336 de 1996 en su artículo 16.



## DE LA RESPONSABILIDAD DEL IMPLICADO

En conclusión para este despacho, en la presente investigación está probado que el implicado el señor **JULIO CESAR ROJAS ESCOBAR** en calidad de conductor, prestaba el servicio público de transporte en el vehículo de servicio particular de placas **MMW328** no cumpliendo con los requisitos exigidos por la normatividad para tales efectos, incurriendo en la trasgresión a los artículos 9, 11, 12, 13, 16, 23 y 31 de la ley 336 de 1996 y por tanto **en la conducta tipificada en el literal E) del artículo 49 de la Ley 336 de 1996**, toda vez que se demostró que el implicado prestaba un servicio de transporte no autorizado.

## SANCION PROCEDENTE

En consecuencia, establecida la trasgresión a la normatividad de transporte antes citada por el señor **JULIO CESAR ROJAS ESCOBAR**, debemos determinar el marco normativo de carácter legal que sustente la imposición de una sanción al investigado, ha de tenerse en cuenta que la Ley 336 de 1996 - Estatuto General de Transporte - en su artículo 49 literal E señala:

**“ARTÍCULO 49.-**La inmovilización o retención de los equipos procederá en los siguientes eventos:(...) e. Cuando se compruebe que el equipo no reúne las condiciones técnico mecánicas requeridas para su operación, **o se compruebe que preste un servicio no autorizado.** En este último caso, **el vehículo será inmovilizado por un término hasta de tres meses** y, si existiere reincidencia, adicionalmente se sancionará con multa de cinco (5) a veinte (20) salarios mínimos mensuales vigentes;” **Negrillas y subrayas fuera del texto original.**” **Negrillas y subrayas fuera del texto original**

A partir de lo antes dicho, se encuentran elementos de juicio suficientes para sancionar a al señor **JULIO CESAR ROJAS ESCOBAR**, como responsable en materia de infracción a las normas de transporte por la infracción que originó la presente investigación, razón por la cual se le sancionará de conformidad con lo establecido por el Artículo 49, literal e) de la ley 336 de 1996 disposición que **establece un rango desde un día hasta tres meses de inmovilización del vehículo implicado, lo anterior conforme a lo indicado en mediante Circular número 202460000197 de 18/10/2024 del Secretario de Movilidad: “ B. El informe único de infracciones al transporte – IUIT de acuerdo con el artículo**



2.2.1.8.3.3 del Decreto Nacional 1079 del 2015, en concordancia con la Resolución Nacional 20203040003785 de 2020 y la Resolución Municipal 202150049912 de 2021, señalando con precisión la disposición normativa transgredida, que para el caso corresponde a la sanción contemplada en el literal e) del artículo 49 de la Ley 336 de 1996, **esto es, inmovilización por un término de un (1) día a tres (03) meses.**"

### DOSIFICACION DE LA SANCION

El artículo 50 de la Ley 1437 de 2011- Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo señala los parámetros de graduación de la sanción por las transgresiones a las normas vigentes y dentro de las cuales se enmarcan las conductas del implicado:

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

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

Sobre las sanciones que se imponen por violación a las normas de transporte, es preciso resaltar que de conformidad con el principio de proporcionalidad que orienta el derecho administrativo sancionador, este Despacho ejerciendo su potestad en forma razonable, a efectos de dosificar la sanción, tomara en cuenta en este caso el hecho de que el implicado es primera vez que es sancionado por la trasgresión a las citadas normas de transporte, que producto de su conducta contraria a derecho está obteniendo un beneficio económico, y en el mismo sentido atendiendo a la gravedad de la falta que conlleva a la perturbación del



normal desarrollo de la operación del servicio público en la ciudad y los efectos negativos que conlleva para el sistema y la organización vial de la movilidad, dado que el incurrir en la prestación de un servicio no autorizado de transporte, atenta contra los principios de la seguridad, la calidad y accesibilidad de los usuarios en el servicio público de transporte, motivo por el cual este Despacho le impondrá como sanción la **INMOVILIZACIÓN DE 15 DÍAS** al rodante de placas **MMW328**

En el mismo sentido, de conformidad con la directriz emitida por el Secretario de Movilidad de Medellín mediante Circular número 202460000197 de 18/10/2024, donde explícitamente se estableció que: **“Por tanto, si la inmovilización generada por infracción realizada a las normas de transporte resultan superiores a las establecidas en materia de tránsito por la sanción D12 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, se deben descontar los tiempos en que el vehículo estuvo inmovilizado por dicha infracción de tránsito y de igual modo, se aplicará esta lógica respecto la sanción pecuniaria – multa; precisando, que frente la sanción de multa de 5 a 20 s.m.l.m.v., esta procede y resulta aplicable sólo y únicamente en situaciones de reincidencia”**. En consecuencia, de la sanción de inmovilización impuesta deberán de descontarse los días de inmovilización impuestos con motivo de la orden formal de comparendo Nro.05001000000044668253 por trasgredir el artículo 131 literal D numeral 12 de la ley 769 de 2002 (Código de infracción D.12).

En mérito de lo anteriormente expuesto, la Suscrita Inspector de Policía Urbana de Categoría Especial y Primera Categoría de la Secretaría de Movilidad del Distrito de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín, en uso de sus facultades legales,

**RESUELVE:**

**ARTÍCULO PRIMERO: DECLARAR RESPONSABLE** al señor **JULIO CESAR ROJAS ESCOBAR**, identificado con Cédula de Ciudadanía **1018374097**, por trasgredir los artículos 9, 11, 12, 13, 16, 23 y 31 de la ley 336 de 1996 al incurrir en la conducta tipificada en el artículo 49 literal e) de la Ley 336 de 1996, esto es, por prestar un servicio de transporte no autorizado con el vehículo de placas **MMW328**, en virtud de lo expresado en la parte motiva de esta Resolución.

**ARTÍCULO SEGUNDO: IMPONER SANCION DE INMOVILIZACION** del vehículo de placas **MMW328** por el término de **QUINCE (15) días** de conformidad con lo establecido en el artículo 49 literal e) de la Ley 336 de 1996.



Alcaldía de Medellín  
Distrito de  
Ciencia, Tecnología e Innovación

**ARTÍCULO TERCERO:** De la sanción de inmovilización deberán descontarse los días de inmovilización impuestos con motivo de la orden formal de comparendo Nro. 0500100000044668253, descontando igualmente el tiempo que estuvo inmovilizado el rodante por el día del operativo.

**ARTÍCULO CUARTO: INFORMAR QUE CONTRA** la presente Decisión proceden los recursos de Reposición y de Apelación, el primero ante el mismo funcionario que profirió el fallo y el segundo ante el Secretario de Movilidad, recursos que deberán interponerse y sustentarse por escrito dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la notificación de la presente Resolución, de conformidad con lo establecido por el artículo 51 de la ley 336 de 1996, en concordancia con los artículos 74, 76 y 77 de la Ley 1437 de 2011 - Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

**ARTÍCULO QUINTO: NOTIFICAR** la presente resolución de conformidad con lo establecido en el artículo 68 y 69 de ley 1437 de 2011.

**ARTÍCULO SEXTO: REMITIR** copia de la presente resolución a la Subsecretaría de Control de este Organismo de Tránsito, una vez se encuentre ejecutoriada con el fin de que haga efectiva la inmovilización del referido rodante.

**ARTÍCULO SEPTIMO: ORDÉNESE al OPERADOR SITI SISTEMA INTELIGENTE DE MOVILIDAD DE MEDELLÍN**, que inmediatamente quede ejecutoriada esta decisión deberá registrarse las decisiones adoptadas en el sistema de contravenciones, SIMIT, RUNT y demás bases de datos.

#### NOTIFIQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Medellín a los 2 días del mes de Octubre de Dos Mil Veinticinco (2025)

  
**SANDRA VERÓNICA RESTREPO ZULUAGA**

Inspectora de Policía Urbana de Categoría Especial y Primera Categoría

  
Proyecto: Jancelly Betancur Hincapie  
Secretaría  
Inspección de Transporte

Centro Administrativo Distrital CAD  
Calle 44 N° 52-165. Código Postal 50015  
Línea de Atención a la Ciudadanía: 604 44 44 144  
Comutador: 604 385 55 55 Medellín - Colombia







**Alcaldía de Medellín**  
Distrito de  
Ciencia, Tecnología e Innovación

**SECRETARÍA DE MOVILIDAD  
SUBSECRETARÍA LEGAL –UNIDAD DE INSPECCIONES-  
INSPECCIÓN DE POLICÍA URBANA DE TRANSPORTE**

**RESOLUCIÓN N° 202550081125  
(2 DE OCTUBRE DE 2025)**

Por medio de la cual se resuelve una investigación por trasgresión a las normas de transporte

**LA INSPECCIÓN DE POLICÍA URBANA DE TRANSPORTE ADSCRITA A LA  
SECRETARÍA DE MOVILIDAD DEL DISTRITO DE CIENCIA, TECNOLOGÍA E  
INNOVACIÓN DE MEDELLÍN**

En uso de las atribuciones legales y en especial las conferidas por la Ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996, el Decreto reglamentario 1079 de 2015 y el Manual de Funciones- y

**CONSIDERANDO:**

1. Mediante el informe único de infracciones al transporte – IUIT Nro. **B05001002947A del 12 de Octubre de 2024**, elaborado por el agente de tránsito identificado con placa Nro. 130 se puso en conocimiento de este Despacho, una presunta infracción a las normas de transporte cometida presuntamente por el señor **CRISTIAN FERNANDO CAMARGO MORA** identificado con Cédula de Ciudadanía N. **1019058460**, dado que el mismo estaría prestando el servicio público de transporte de pasajeros en el vehículo de servicio particular de placas **FUM373**, lo que presuntamente configuraría la prestación de un servicio de transporte no autorizado, esto es, sin cumplir con los requisitos establecidos en la ley, razón por la cual el agente de tránsito anotó en el campo de infracciones al transporte la presunta trasgresión al **artículo 49 literal e) de la ley 336 de 1996**.
2. En virtud de lo anterior se expidió la Resolución N° **202450085385 del 29 de Octubre de 2024** por medio de la cual se abrió investigación a el señor **CRISTIAN FERNANDO CAMARGO MORA**, identificado con Cédula de Ciudadanía **1019058460**, por trasgredir presuntamente la ley 336 de 1996 en sus artículos 9, 11, 12, 13, 16, 23 y 31, conducta tipificada y sancionable de conformidad con el artículo 49 literal e) de la Ley 336 de 1996.
3. Que surtido el procedimiento consagrado en el artículo 68 de la Ley 1437 de



2011, el día **20 de enero de 2025** el señor **CRISTIAN FERNANDO CAMARGO MORA**, fue notificado mediante aviso de conformidad con lo previsto en el inciso segundo del artículo 69 ibídem de la Resolución **202450085385 del 29 de Octubre de 2024** por medio de la cual se abrió investigación, aviso fijado el día **13 de enero y desfijado el 17 de enero de 2025**, como consta en el expediente.

4. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 37 inciso final y el artículo 38 de la Ley 1437 de 2011 Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, una vez surtida la notificación al investigada(o), tal y como obra a folios (24 y 25) se procedió a COMUNICAR a través de la página web de la Secretaría de Movilidad de Medellín el contenido del acto administrativo mediante el cual se abrió la presente investigación por presunta trasgresión a la normatividad de transporte, con el fin de que los terceros indeterminados intervinieran en el presente proceso administrativo sancionatorio, sin que se presentará al proceso ningún interesado.
5. Despues de haberse notificado la resolución de apertura de investigación y vencido el término de traslado para ejercer su derecho de defensa, el cual se cumplió el día **03 de febrero de 2025**, el señor **CRISTIAN FERNANDO CAMARGO MORA**, no presentó escrito de descargos, ni aporto y/o solicitó prueba alguna que pretendiera hacer valer en el proceso.
6. El día **24 de Julio de 2025** se expidió auto que decreta pruebas y se ordenó tener como tales las documentales obrantes en el proceso y de oficio escuchar el agente de tránsito de placa **130** en declaración bajo la gravedad de juramento.

Dicha actuación administrativa fue remitida al implicado mediante oficio radicado **202530345784 de 25 de julio de 2025**, a las direcciones físicas y de correo electrónico obrantes en el expediente.

7. El día **14 de Agosto de 2025** se escuchó al agente de placa Nro. **130**, aportando video de procedimiento, sin que compareciera el implicado.
8. El **15 de Agosto de 2025** se cerró el período probatorio y se ordenó corre traslado al investigado a fin de que presentara los alegatos de conclusión dentro del proceso administrativo sancionatorio.



Este Despacho remitió tal decisión al investigado mediante oficio radicado **202530384668 del 15 de Agosto de 2025** enviado a las direcciones obrantes en el expediente, pero su comunicación fue infructuosa.

9. En virtud de que la referida comunicación no fue efectiva, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3 numeral 9 de la Ley 1437 de 2011, y en concordancia con los artículos 34, 37, 43 y 75 ibídem, se procedió a realizar la comunicación de dicha actuación al señor **CRISTIAN FERNANDO CAMARGO MORA**, el día **15 de septiembre de 2025** mediante oficio **202520167562 de 05 de septiembre de 2025**, publicado en la página electrónica del Distrito del **08 al 12 de septiembre de 2025**, y a partir del día hábil siguiente a su desfijación, se computó el término de diez (10) días hábiles para que el investigado presentara sus alegatos de conclusión, término que se cumplió el día **29/09/2025**.

Al consultar en el sistema de Gestión Documental del Distrito Mercurio, se advierte que el investigado no allegó por ese medio ni tampoco a este Despacho, escrito de alegatos de conclusión dentro del término legal concedido para ello.

#### NORMATIVIDAD APLICABLE AL CASO CONCRETO

La Ley 105 de 1993 en sus artículos 2, 3 y 9 dispone:

**ARTÍCULO 2º.- Principios Fundamentales.** (...) b. De la intervención del Estado: Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas. (...) e. De la Seguridad: La seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte. (...)"

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

**4.1. DEL CARÁCTER DE SERVICIO PÚBLICO DEL TRANSPORTE:** La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad. (...)"



(Subrayado ajeno al texto)

**ARTICULO 9º. Sujetos de las sanciones.** Las autoridades que determinen las disposiciones legales impondrán sanciones por violación a las normas reguladoras del transporte, según las disposiciones especiales que rijan cada modo de transporte. Podrán ser sujetos de sanción: 1. Los operadores del servicio público de transporte y los de los servicios especiales 2. las personas que conduzcan vehículos. 3. Las personas que utilicen la infraestructura de transporte. 4. Las personas que violen o faciliten la violación de las normas. 5. Las personas propietarias de vehículos o equipos de transporte. 6. Las empresas de servicio público. Las sanciones de que trata el presente artículo consistirán en: 1. Amonestación. 2. Multas. 3. Suspensión de matrículas, licencias, registros o permisos de operación. 4. Cancelación de matrículas, licencias, registros o permisos de operación. 5. Suspensión o cancelación de la licencia de funcionamiento de la empresa transportadora. 6. Inmovilización o retención de vehículos.

#### CIRCULARES Y DIRETRICES EMITIDAS POR LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE, EL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y EL SECRETARIO DE MOVILIDAD DE MEDELLIN.

Inicialmente, debe tenerse en cuenta es que la Superintendencia de Transporte mediante la Circular Externa Nro. 015 del 20 de noviembre de 2020 conminó a las autoridades, organismos y entidades destinatarias de la referida circular a:

“(...) **1.2. Aplicar las sanciones que sean procedentes tanto del régimen de tránsito terrestre, así como también las de transporte terrestre de pasajeros, cuando se identifiquen conductas que infrinjan los dos regímenes.** Lo anterior, especialmente respecto de la realización de operaciones de transporte público de manera informal o ilegal, sin el cumplimiento de los requisitos tales como la habilitación, sin permisos de operación, sin vehículos homologados ni licencia de tránsito para transporte público, entre otros requisitos que puedan estar omitiéndose por prestadores informales o ilegales . (...)”

En la Circular la Superintendencia estableció:

**“2.2. Objetivo y alcance.** Las instrucciones impartidas en esta circular no crean una obligación nueva para las autoridades con funciones en materia de tránsito y transporte, sino que conmina a las mismas a dar cumplimiento a obligaciones de rango legal y reglamentario de control del marco normativo de tránsito y de transporte. Asimismo, en la medida que el régimen de tránsito terrestre es



diferente al régimen de transporte terrestre, se comina a las autoridades con funciones en materia de tránsito y transporte a dar aplicación a todas las consecuencias que correspondan a las conductas que infrinjan los diferentes regímenes, principalmente aquellas relacionadas con el transporte informal e ilegal.

**"2.3.4.2 La ley de transporte se aplica a todo aquel que realice operaciones de transporte público, sin cumplir los requisitos legales.** El Ministerio de Transporte como ente rector en temas de tránsito y transporte, ha dejado claro que el régimen de tránsito terrestre es diferente del régimen de transporte, pues (i) las disposiciones de transporte terrestre regulan la prestación del servicio público de transporte terrestre y particularmente se encuentran en la ley 336 de 1996; mientras que (ii) las disposiciones de tránsito terrestre regulan el comportamiento de "usuarios" de la vía (peatones, conductores de vehículos tanto de servicio particular como de servicio público, pasajeros y propietarios de vehículos) para transitar en las vías del territorio nacional y se encuentran principalmente en la ley 769 de 2002, la ley 1383 de 2010 y la resolución 3027 de 2010. Son reglas de circulación de obligatorio cumplimiento. De una parte, para el caso de la ley de transporte se previó en el artículo 9 de la ley 105 que serían sujetos sancionables bajo ese régimen "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". (Negrilla fuera de texto)"  
(...)

"De otra parte, en relación con las conductas reprochables, hay conductas que podrían infringir la ley de tránsito terrestre (ley 769 de 2002) y también infringir la ley de transporte (ley 336 de 1996), como es el caso de conducir sin la licencia de conducción requerida.

También, la conducta tipificada en el literal D12 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, en la cual se reprocha la destinación de vehículos particulares para un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito (v.gr. la prestación de transporte público). A ese respecto, en la Ley 336 de 1996 se puede considerar una infracción la realización de operaciones de transporte público con vehículos particulares, en la medida que se estaría prestando con vehículos que no están ni matriculados ni homologados para tal fin, operando sin la habilitación ni los permisos de operación requeridos, entre otros. A título enunciativo, en la ley 336 de 1996 se previeron sanciones a quienes realicen operaciones de transporte



público sin cumplir con los requisitos allí regulados, incluyendo las siguientes:

- Realizar operaciones de transporte público, sin habilitación del Estado (ley 336 de 1996 art. 11)
- Realizar operaciones de transporte público, sin permisos de operación (ley 336 de 1996 art. 16)
- Realizar operaciones de transporte público, con vehículos que no estén homologados para transporte público (ley 336 de 1996 art. 23 y 31)
- Realizar operaciones de transporte público, con vehículos que no estén matriculados para transporte público (ley 336 de 1996 art. 23)
- Realizar operaciones de transporte público, sin los seguros exigidos para esa operación (Código de Comercio art. 994)
- Realizar operaciones de transporte público, con vehículos que no reúnan las condiciones técnico – mecánicas, incluyendo el alistamiento diario, mantenimientos preventivos y correctivos exigidos, y la revisión técnica mecánica (ley 336 de 1996 art. 38).
- Realizar operaciones de transporte público, con conductores y programas de medicina preventiva exigidos (ley 336 de 1996 art. 35)
- Realizar operaciones de transporte público, con conductores que no tengan las capacitaciones (ley 336 de 1996 art. 11)
- Realizar operaciones de transporte público, sin contar con un plan estratégico de seguridad vial (ley 1503 de 2011)

A ese respecto, en reiterada jurisprudencia se ha indicado que quienes realicen operaciones de transporte público en condiciones de informalidad o ilegalidad, deben ser controlados y sancionados por las autoridades competentes. Por lo tanto, cada autoridad encargada de aplicar las leyes de tránsito y de transporte, deberá verificar si la conducta que se somete a su consideración infringe una o ambas leyes y, por tanto, si debe existir la aplicación de las consecuencias previstas en cada una de ellas. Lo anterior aplica para el control fuera de vía, como para el control en vía mediante los documentos contemplados para el efecto (comparendo o Informe Único de Infracciones al Transporte, según corresponda)".

El Ministerio de Transporte en el concepto MT: 20211340319451 del 7 de abril de 2021, enfatizó lo siguiente en relación a los sujetos destinatarios de las sanciones en materia de transporte y a la pertinencia del inicio simultáneo de las investigaciones de tránsito y transporte frente a los mismos:

*“De esa manera, vale la pena rescatar que quien realice operaciones de transporte público, con o sin habilitación, puede ser sujeto de sanción bajo ese régimen. **No***



**hay ninguna disposición que indique que este régimen sólo aplica para las empresas habilitadas. Por el contrario, el artículo 9 de la ley 105 de 1993 indica que el régimen sancionatorio aplica para cualquier persona que viole el régimen de transporte.** Lo anterior fue recientemente reiterado, también, por el H. Tribunal Administrativo de Cundinamarca, en providencia del pasado 12 de febrero, precisando que “de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 9 numeral 4 de la Ley 105 de 1993, (...) tiene la facultad de imponer sanciones por la violación a las normas reguladoras del transporte y en el caso en concreto, pueden ser objetos de sanción aquellas personas que violen o faciliten la violación de las normas, sin que necesariamente sean sujetos de vigilancia, inspección y control de dicha entidad”.

Más adelante el Ministerio de Transporte, enfatiza en relación a la imposición de sanciones por transgresión a la normatividad de tránsito y a la de transporte, lo siguiente:

*“En esta medida, la ley 105 de 1993 en su artículo 1º señaló que integran el aludido sistema y sector transporte, además del Ministerio de Transporte, sus organismos adscritos o vinculados y la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional, los organismos de tránsito y transporte, tanto terrestre, aéreo y marítimo e infraestructura de transporte de las entidades territoriales y demás dependencias de los sectores central o descentralizado de cualquier orden que tengan funciones relacionadas con esta actividad.*

*Por lo anterior, resulta claro que como Entidad que integra dicho sistema, corresponde a los organismos de tránsito y transporte la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora de su respectiva jurisdicción, bajo los*

*lineamientos de colaboración, armonía y descentralización territorial, así como las facultades propias de su pertenencia al orden estatal y al nivel territorial, con autonomía política, administrativa y fiscal, conforme lo previsto en la Ley 136 de 1994, lo cual supone la posibilidad de imponer las sanciones que se deriven de la violación al régimen del transporte en su jurisdicción territorial correspondiente. De otra parte, la ley 769 de 2002, por la cual se expidió el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones, en su artículo 3º, modificado por el artículo 2º de la ley 1383 de 2010, contempló dentro de las autoridades de tránsito a los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital, que se encuentran facultados legalmente para documentar e imponer las sanciones correspondientes a las infracciones contempladas en dicho cuerpo normativo, que son definidas en la misma ley como la “Transgresión o violación de una norma de tránsito.”<sup>9</sup> Es así como, los organismos de tránsito en su calidad de encargados de la organización, vigilancia y control de la actividad*



*transportadora dentro de su jurisdicción y, a su vez, autoridades de tránsito se encuentran en la posibilidad de identificar conductas constitutivas de infracciones tanto del régimen de transporte, previsto en las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, como del régimen de tránsito, contemplado en la Ley 769 de 2002, modificada por la Ley 1383 de 2010, lo cual puede presentarse de manera separada o de forma simultánea, según corresponda a la calidad o aptitud de determinada conducta de infringir ambos regímenes.”*

(...)

*“De este modo, es admisible que una misma autoridad que tiene a su cargo la aplicación de regímenes sancionatorios con intereses jurídicos disímiles pueda identificar, juzgar y sancionar un mismo hecho a la luz de cada uno de los regímenes que le resulten aplicable, o que un mismo hecho sea juzgado y sancionado por autoridades administrativas distintas, sin que ello implique violación a las garantías constitucionales propias del debido proceso, particularmente, la prohibición de que nadie podrá ser juzgado dos veces por el mismo hecho, siempre y cuando se trate de intereses jurídicos y regímenes sancionatorios distintos. Se reitera que, la imputación bajo el régimen de transporte puede hacerse por 13 conductas identificadas en la circular 15 de 2020 dependiendo la conducta que sea y que no coinciden con la conducta reprochada por la normatividad de tránsito con el D12”.*

En el mismo sentido, mediante la Circular Externa del 30 de marzo de 2023, la Superintendencia de Transporte estableció:

**Es claro y resulta necesario que decididamente se comprometan y fortalezcan las actividades de control, aplicando las normas que regulan la materia, y que se tenga plena conciencia de que las dimensiones de la problemática no excusan la falta de control, por el contrario, su magnitud resulta en una razón, como se ha visto en el antecedente, para que el compromiso de la autoridad de inspección, vigilancia y control se exija más evidente y robusto.**

(...)

**De esta manera, podemos decir que la proliferación del transporte informal e ilegal, que pareciera tener la ventaja de propiciar la libertad de empresa y garantizar una mayor disponibilidad del servicio a los usuarios, realmente compromete importantes valores constitucionales y pone en riesgo la adecuada satisfacción del interés general y el cumplimiento de los fines del Estado. Así, lo que aparentaría ser una ventaja y, en este sentido, ser defendida**



por prestadores de servicios sin autorización y usuarios que no conciben el riesgo que implica la actividad y las consecuencias negativas que sobre la movilidad en general proyectan estas actividades irregulares, es tan solo una manifestación evidente de una tarea deficiente, inconclusa o pendiente de las autoridades públicas en: i)La configuración de un contexto social y económico que brinde verdaderas oportunidades a los ciudadanos, ii)En la configuración, mediante decisiones de organización del transporte, de un servicio público formal que permitan satisfacer adecuadamente las necesidades de movilización de los usuarios y iii). En materia de control por parte de las autoridades de inspección, vigilancia y control, el que, en el mejor de los casos, ha sido insuficiente.

(....)

Por otro lado, de acuerdo con lo establecido en el artículo 984 del Código de Comercio, el inciso segundo del numeral 6 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993 y el artículo 11 de la Ley 336 de 1996, el transporte solo puede ser prestado por personas autorizadas, con la capacidad transportadora que le ha sido asignada, según señala el artículo 22 y 23 de la Ley 336 de 1996. De manera que el literal e del artículo 49 introduce como infracción precisamente el hecho de que "...se compruebe que preste un servicio no autorizado". En estos casos, de la infracción, al tenor de lo dispuesto en el artículo 8 de la Ley 336 de 1996, corresponderá conocer a la autoridad de transporte de la jurisdicción y no a la autoridad de tránsito.

**Se evidencia que, mientras la norma de tránsito sanciona el cambio de destinación del vehículo, la norma de transporte sanciona la prestación del servicio público de transporte sin autorización. La primera es una conducta que corresponde conocer y sancionar a la autoridad de tránsito y la segunda es una infracción que deberá ser sancionada por la autoridad de transporte.**

(....)

Así las cosas, esta Superintendencia exhorta nuevamente a las autoridades de transporte y tránsito al cumplimiento de sus funciones de inspección, control y vigilancia, en coordinación con el cuerpo de control operativo y policial, adelantando las acciones pertinentes que velen por el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte, por la adecuada prestación del servicio público de transporte e impidan todas las operaciones que se den bajo la informalidad e ilegalidad que afecten este servicio público esencial y a la construcción y despliegue de estrategias integrales y transversales que permitan evidenciar resultados en la gestión o, cuando menos, que permitan



advertir que en su jurisdicción se asume el control de la informalidad e ilegalidad en el transporte con la importancia y prioridad que exige la magnitud y la tendencia del fenómeno, pero sobre todo, que exigen sus consecuencias adversas a la seguridad de las personas y a la calidad de vida en el territorio. (...)

**En la referida circular la Superintendencia instruye a los organismos de tránsito en el siguiente sentido:**

- i. El servicio público de transporte es regulado, vigilado y controlado por el Estado, en cuanto a través de este se busca garantizar la materialización de los fines constitucionalmente establecidos y para ello, el legislador ha exigido que sea prestado por empresas legalmente constituidas y debidamente habilitadas por las autoridades competentes, con vehículos homologados y registrados en dicho servicio.
- ii. Corresponde a las autoridades de tránsito y transporte aplicar el régimen legal según la modalidad a su cargo, en cumplimiento de sus funciones de inspección, control y vigilancia.
- iii. La dimensión del fenómeno de ilegalidad e informalidad, no es un elemento que permita entender exoneradas del cumplimiento de sus responsabilidades a las diferentes autoridades, por el contrario, es un elemento que obliga una valoración mucho más estricta de la suficiencia de sus acciones.
- iv. La diligencia y el adecuado cumplimiento de las responsabilidades de las autoridades de inspección, vigilancia y control no se mide a partir de la cantidad o intensidad de las acciones desplegadas, sino a partir de la corroboración del despliegue de todas las acciones que se encontraban a su disposición. En otra evaluación de la conducta, las acciones efectivamente desplegadas, resultando, por el contrario, principalmente relevante el análisis de las acciones o instrumentos a disposición de la autoridad y su efectivo uso.  
Podrán ser muchas las acciones y muy intensas, pero si resultan ineficaces y se disponía de otras herramientas de las cuales no se dio uso por la administración, su conducta configura una omisión.
- v. Es preciso que las autoridades locales apliquen todas las sanciones a que haya lugar tanto en materia de tránsito como en materia de transporte, atendiendo la conducta infringida y el sujeto infractor, trátese de empresas de transporte, propietarios, conductores, así como a todos aquellos que presten un servicio no autorizado o en vehículos no homologados.



vi. Es necesario enfatizar que quien ejerza la función de autoridad, al momento de emitir su decisión, debe dar aplicación a los principios de proporcionalidad, razonabilidad y graduación, según la afectación del servicio y el impacto en los intereses jurídicos tutelados y en el interés general.

En el mismo sentido, mediante la **Circular Externa 20245330000044 del 9 de septiembre de 2024**, la Superintendencia de Transporte ordenó:

“En virtud de las funciones que le asisten a la Superintendencia de Transporte y especialmente, en ejercicio de la competencia que de acuerdo con el numeral 6 del artículo 7 del Decreto 2409 de 2018 le corresponde, y conforme con la cual se facultada para “Impartir instrucciones en materia de la prestación del servicio de transporte, ... fijar criterios que faciliten su cumplimiento y señalar los procedimientos para su cabal aplicación”, con fundamento en la responsabilidad que le otorga el parágrafo 3 del artículo 3º de la Ley 769 de 2002 cuando le encarga vigilar y controlar a las autoridades y los organismos de tránsito y transporte, se han expedido reiteradas instrucciones<sup>1</sup> en las que se reclama de las autoridades locales la implementación y desarrollo de acciones concretas y de estratégicas de control de la informalidad que respondan a un ejercicio de planeación y que tengan la capacidad de madurar y evolucionar con los ejercicios de seguimiento a su ejecución y la de sus resultados.

Entre las instrucciones, puede verse por ejemplo en las impartidas mediante la Circular Externa 015 del 20 de noviembre de 2020 y en las dispuestas en la Circular Externa del 30 de marzo de 2023, se cuenta la que se dirige específicamente a exigir de la autoridad competente en cada caso, el cumplimiento de **la obligación de aplicar el literal e) del numeral 49 de la Ley 336 de 1996 a los vehículos particulares que prestan servicios de transporte sin autorización** y el literal D.12. del artículo 131 de la Ley 769 de 2002.”. (Negrillas y subrayas fuera del texto original)

Mediante la anterior Circular la Superintendencia de Transporte solicitó a los organismos de tránsito expedir los lineamientos en relación al tema:

“Para el control del cumplimiento de estas últimas, se les REQUIERE para que dentro de los tres (3) días siguientes al recibo de la presente, imparten instrucciones al personal de control operativo indicando la obligatoriedad de hacer uso de la totalidad de los instrumentos de control ante la comisión de infracciones al tránsito y al transporte, incluida la imposición de Informes Únicos de Infracción al Transporte -IUIT- y la inmovilización de los vehículos de servicio particular que



sean detectados prestando servicio de transporte público sin autorización”.

En virtud de los requerimientos y las directrices formuladas por la Superintendencia de Transporte, el Secretario de Movilidad mediante **Circular número 202460000197 de 18/10/2024** emitió Directiva en materia de control de tránsito y transporte en la prestación del servicio de transporte público no autorizado o en condiciones de informalidad por medio de vehículos particulares. En la misma, se ordenó a los servidores públicos competentes, en especial a los Agentes de Tránsito e Inspectores de Policía dar estricto cumplimiento a la citada circular, en los siguientes términos:

“De acuerdo a los precitados lineamientos y el marco normativo que regula el sistema de tránsito y transporte, corresponde a la Secretaría de Movilidad como autoridad, de acuerdo a las competencias asignadas en materia de transporte conforme lo disponen los artículos 1º de la Ley 105 de 1993, y 8º de la Ley 336 de 1996; y en materia de tránsito de acuerdo al artículo 3º de la Ley 769 de 2002, aplicar en materia de operaciones de transporte público de manera informal o ilegal las sanciones que resulten procedentes tanto del régimen de tránsito, así como también las de transporte público cuando se identifiquen conductas que infrinjan los dos regímenes.

Así las cosas, una conducta de transporte ilegal o informal, puede conllevar a la activación de los dos sistemas sancionatorios, de una parte, por la infracción a las normas en materia de tránsito contempladas en la Ley 769 de 2002, como lo es la infracción del artículo 131 - D12; y de otra, la transgresión a las normas de transporte, como lo es la conducta descrita en el literal e) del artículo 49 de la Ley 336 de 1996 , resultando procedente ser simultáneos dado que la infracción de tránsito se da por el uso del vehículo para fines no autorizados en su matrícula, y la infracción de transporte se da por la ausencia o extralimitación en la autorización, esto es habilitación y permiso de operación, para la prestación del tipo de transporte que se brinda a público”.

(...)

*“B. El informe único de infracciones al transporte – IUIT de acuerdo con el artículo 2.2.1.8.3.3 del Decreto Nacional 1079 del 2015, en concordancia con la Resolución Nacional 20203040003785 de 2020 y la Resolución Municipal 202150049912 de 2021, señalando con precisión la disposición normativa transgredida, que para el caso corresponde a la sanción contemplada en el literal e) del artículo 49 de la Ley 336 de 1996, esto es, inmovilización por un término de un (1) día a tres (03) meses.*



Por tanto, si la inmovilización generada por infracción realizada a las normas de transporte resultan superiores a las establecidas en materia de tránsito por la sanción D12 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, se deben descontar los tiempos en que el vehículo estuvo inmovilizado por dicha infracción de tránsito y de igual modo, se aplicará esta lógica respecto la sanción pecuniaria – multa; precisando, que frente la sanción de multa de 5 a 20 s.m.l.m.v., esta procede y resulta aplicable sólo y únicamente en situaciones de reincidencia.

Para tal finalidad se insta a los inspectores de policía con funciones de tránsito y transporte de acuerdo con la distribución de actividades realizadas por el Líder de Programa de la Unidad de Inspecciones, garanticen para cada caso en concreto el trámite oportuno de los procedimientos administrativos imponiendo las sanciones que resulten pertinentes, tanto en materia de tránsito como en regulación de transporte, esto es, adelantar paralelamente al procedimiento contravencional de tránsito, el procedimiento contravencional de transporte.

Finalmente se aclara que respecto a la sanción de inmovilización y cancelación de la licencia de conducción no es necesario realizar la anterior distinción, debido a que estas sanciones solo están consagradas en el régimen de tránsito, y por ende estas consecuencias jurídicas no se generarían el mencionado concurso ideal de infracciones administrativas”.

## COMPETENCIA

El artículo 52 de la ley 1437 de 2011, establece:

**ARTÍCULO 52. Caducidad de la facultad sancionatoria.** Salvo lo dispuesto en leyes especiales, la facultad que tienen las autoridades para imponer sanciones caduca a los tres (3) años de ocurrido el hecho, la conducta u omisión que pudiere ocasionarlas, término dentro del cual el acto administrativo que impone la sanción debe haber sido expedido y notificado. Dicho acto sancionatorio es diferente de los actos que resuelven los recursos, los cuales deberán ser decididos, so pena de pérdida de competencia, en un término de un (1) año contado a partir de su debida y oportuna interposición. Si los recursos no se deciden en el término fijado en esta disposición, se entenderán fallados a favor del recurrente, sin perjuicio de la responsabilidad patrimonial y disciplinaria que tal abstención genere para el funcionario encargado de resolver.

Cuando se trate de un hecho o conducta continuada, este término se contará desde el día siguiente a aquel en que cesó la infracción y/o la ejecución.

La sanción decretada por acto administrativo prescribirá al cabo de cinco (5) años contados a partir de la fecha de la ejecutoria”.



En este caso el hecho que origina la investigación, ocurrió **el 12 de Octubre de 2024**, por lo que nos encontramos dentro del término legal para tomar una decisión de fondo en el presente asunto.

Por su parte el Decreto 1079 de 2015 -Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte- en el artículo 2.2.1.1.2.2: establece: “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”. En concordancia con lo anterior, la Resolución 202050083750 del 31 de diciembre de 2020, por medio de la cual se deroga la Resolución 2065 de 2015, se conforman unidades y equipos en la Secretaría de Movilidad y se dictan otras disposiciones, en su artículo 50 establece: “*Artículo 50: Conformar la Unidad de Inspecciones, adscrita al Despacho de la Subsecretaría Legal de la Secretaría de Movilidad, la cual tendrá como objetivo básico el siguiente: (...) Ejecutar los trámites y acciones necesarias para adelantar dentro de los términos de ley los procesos relacionados con la trasgresión a las normas de tránsito y transporte en la jurisdicción de Medellín, imponiendo las sanciones a que haya lugar.*

A su vez la Resolución N° 202350013993 del 17/02/2023, “Por medio de la cual se modifican unos Manuales de Funciones y de Competencias Laborales para los empleos de la Planta de Personal del Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín”, asigna a los Inspectores de Policía, entre otras, la función de: “Investigar la infracción a las normas de tránsito y transporte dentro del proceso contravencional, de acuerdo con las normas vigentes”. En virtud de lo anterior, esta Inspección es competente para adelantar la presente investigación.

## DISPOSICIONES NORMATIVAS VULNERADAS

La ley 336 de 1996- Estatuto General de Transporte en sus artículos 9, 11, 12, 13, 16, 23 y 31 establece:

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

**ARTÍCULO 11.** *Las empresas interesadas en prestar el servicio público de transporte o constituidas para tal fin, deberán solicitar y obtener Habilitación para operar.*

**La Habilitación, para efectos de esta Ley, es la autorización expedida por la**



**autoridad competente en cada Modo de transporte para la prestación del servicio público de transporte.**

*El Gobierno Nacional fijará las condiciones para el otorgamiento de la Habilitación, en materia de organización y capacidad económica y técnica, igualmente, señalará los requisitos que deberán acreditar los operadores, tales como estados financieros debidamente certificados, demostración de la existencia del capital suscrito y pagado, y patrimonio bruto, comprobación del origen del capital, aportado por los socios, propietarios o accionistas, propiedad, posesión o vinculación de equipos de transporte, factores de seguridad, ámbito de operación y necesidades del servicio. (...)*

**ARTÍCULO 12.-** *En desarrollo de lo establecido en el artículo anterior, para efectos de las condiciones sobre organización, deberán tenerse en cuenta, entre otros, la estructura establecida para la dirección y administración de la empresa, los sistemas de selección del recurso humano y la disponibilidad de las instalaciones adecuadas para su funcionamiento.*

*Para efectos de las condiciones de carácter técnico, se tendrán en cuenta, entre otras, la preparación especializada de quienes tengan a su cargo la administración y operación de la empresa así como los avances técnicos utilizados para la prestación del servicio.*

*Para efectos de las condiciones sobre seguridad se tendrán en cuenta, entre otras, la implantación de programas de reposición, revisión y mantenimiento de los equipos, los sistemas de abastecimiento de combustibles y los mecanismos de protección a los pasajeros y a la carga.*

*Para efectos de las condiciones relacionadas con la capacidad financiera y origen de los recursos, se tendrán en cuenta, entre otras, las últimas declaraciones de renta y los estados financieros actuales y anteriores debidamente certificados, confrontando el capital pagado, patrimonio neto y bruto, los análisis financieros requeridos, así como los demás mecanismos establecidos por las disposiciones vigentes para verificar el origen del capital invertido.*

**ARTÍCULO 13.-** *La habilitación es intransferible a cualquier título. En consecuencia, los beneficiarios de la misma no podrán celebrar o ejecutar acto alguno que, de cualquier manera, implique que la actividad transportadora se desarrolle por persona diferente a la que inicialmente le fue concedida, salvo los derechos sucesoriales.*



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

**ARTÍCULO 23.** Las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte **sólo podrán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio**, previamente matriculados o registrados para dicho servicio, previamente homologados ante el Ministerio de Transporte, sus entidades adscritas, vinculadas o con relación de coordinación y que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos de acuerdo con la infraestructura de cada Modo de transporte.

**ARTÍCULO 31.** Los equipos destinados al servicio público de transporte en cualquier Modo, deberán cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad, comodidad, de control gráfico o electrónico de velocidad máxima, de control a la contaminación del medio ambiente, y, otras especificaciones técnicas, de acuerdo con lo que se señale en el Reglamento respectivo, para efectos de la homologación correspondiente. ....)

Igualmente, la mencionada Ley en su artículo 49 literal e señala:

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

(...)

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

## VALORACIÓN PROBATORIA

Las autoridades administrativas en aras de salvaguardar el derecho fundamental al debido proceso de los administrados y las demás prerrogativas que éste trae consigo, deben en la formación del acto administrativo que da inicio al



procedimiento administrativo de carácter sancionatorio, establecer con precisión y claridad, los hechos que originan su expedición, las personas naturales o jurídicas objeto de la investigación, las disposiciones presuntamente vulneradas y las sanciones o medidas que serían procedentes, para así, delimitar el marco de referencia en el que se ejercerá la potestad sancionatoria. Igualmente, éstas tienen la obligación de asegurar que se dé un cabal cumplimiento a las garantías tanto sustanciales como procesales establecidas en el acto administrativo que da inicio a una investigación administrativa, con el fin que se dé una correcta aplicación del principio de congruencia y se respete el debido proceso, por lo que en este caso, el marco de la consecuencia jurídica o sanción a imponer no podrá ser otra diferente a la enunciada en la resolución de apertura de investigación.

Para tomar una decisión de fondo, respecto de la trasgresión a la normatividad de transporte se tiene como pruebas:

- **Informe único de infracción al Transporte – IUIT B05001002947A del 12 de Octubre de 2024.**
- **Pantallazo RUNT del vehículo, donde aparecen descritas todas las características del mismo.**
- **Pantallazo del RUNT del implicado.**
- **Ratificación del Agente de Tránsito que elaboró el IUIT de placa Nro. 130**
- **Video del procedimiento correspondiente al IUIT de la referencia.**

La presente investigación tiene origen en el informe el informe único de infracciones al transporte – IUIT Nro. **B05001002947A del 12 de Octubre de 2024**, elaborado por el agente de tránsito identificado con placa Nro. 130, quien en el informe consigna que el implicado presuntamente trasgredió el artículo 49 literal e) de la ley 336 de 1996.

Posteriormente, el agente del procedimiento en declaración juramentada ante este despacho también manifestó:

**DECLARACIÓN JURAMENTADA RENDIDA POR EL AGENTE DE TRANSITO DE PLACA 130, SEÑOR, JUAN CAMILO FORONDA GOMEZ (...):**

**PREGUNTADO:** bajo la gravedad del juramento que tiene prestado, como lo seguirá haciendo en el curso de la diligencia, manifieste al Despacho si usted conoce el motivo por el cual se hace presente y si elaboró el informe único de transportes que se le pone de presente? **CONTESTO:** Si. **PREGUNTADO:** Se ratifica del informe elaborado? **CONTESTO:** Si. **PREGUNTADO:** Haga un relato



sobre las circunstancias de tiempo, modo y lugar que lo llevaron a elaborar el informe? **CONTESTO:** siendo la fecha y hora anotadas en el informe nos encontrábamos realizando operativo de Informalidad en la terminal del norte y se observa un vehículo de placas FUM373, con 3 ocupantes en su interior, le solicitamos el equipo de carretera y al entablar conversación con una de las ocupantes, esta nos indica que el servicio le pareció muy bien que vienes desde Itagüí a la terminal del norte y que le cobra \$20.000, ante lo narrado se procede a elaborar el comparendo el IUIT. **PREGUNTADO:** Como verificó que el ciudadano implicado se encontraba prestando el servicio público de transporte a los pasajeros? **CONTESTO:** por lo narrado por la pasajera **PREGUNTADO:** Al momento de realizar el procedimiento se encontraba usted en compañía de otro u otros agentes de tránsito? **CONTESTO:** Con el agente 895. **PREGUNTADO:** Como verificó que existiese alguna contraprestación económica por parte de los ocupantes del vehículo? **CONTESTO:** por lo narrado por la ocupante del vehículo. **PREGUNTADO:** Pudo verificar de donde a donde transportaba a los pasajeros? **CONTESTO:** si, de Itagüí hasta la terminal del norte. **PREGUNTADO:** Pudo verificar cual fue el valor del servicio? **CONTESTO:** si, \$20.000 pesos. **PREGUNTADO:** Realizo prueba filmica del procedimiento? **CONTESTO:** si, se entrega al despacho en la presente diligencia. **PREGUNTADO:** Cuantas personas iban en el vehículo? **CONTESTO:** el conductor y 3 ocupantes femeninas. **PREGUNTADO:** usted dialogo con los conductor del vehículo? pasajeros y **CONTESTO:** si ambos. **PREGUNTADO:** Verificó usted los documentos que portaba el conductor, tales como licencia de conducción y matrícula del vehículo? **CONTESTO:** si. **PREGUNTADO:** La licencia de tránsito (matrícula) del vehículo que le exhibió el implicado que tipo de servicio le permite prestar? **CONTESTO:** Particular. **PREGUNTADO:** Le exhibió el implicado la tarjeta de operación del vehículo? **CONTESTO:** no tiene por ser particular. **PREGUNTADO:** Pudo determinar si el vehículo implicado en el presente proceso se encuentra vinculado a alguna empresa que lo habilite a prestar el servicio público de transporte? **CONTESTO:** no esta vinculado. **PREGUNTADO:** Le exhibió el implicado tarjeta de control que lo vinculara alguna empresa de transporte público individual o que lo facultara para prestar este servicio? **CONTESTO:** no. **PREGUNTADO:** Le exhibió el implicado los seguros o pólizas exigidos para la prestación del servicio público de transporte? **CONTESTO:** no. **PREGUNTADO:** Le exhibió el implicado algún documento que lo habilitara para prestar el servicio público de transporte en este vehículo? **CONTESTO:** no. **PREGUNTADO:** Desea agregar algo más?



**CONTESTO:** no.

Se da traslado del video aportado por el agente de tránsito y procede a reproducir el mismo.

**En el video del procedimiento se observa:**

**VIDEO Duración 5:10 minutos**, se ve al agente de tránsito en conversación con el conductor, revisando los documentos y le solicita el equipo de carretera, en el vehículo se ven 4 ocupantes una adelante y 3 en la parte trasera, el equipo de carretera tiene el extintor vencido, las ocupantes se bajan del vehículo y una de ellas indica que van para las taquillas, que vienen desde Itagüí y que la tarifa es justa que el servicio les costó \$20.000 pesos, al hablar con el conductor dice que era una amiga y que le estaba haciendo un favor, el agente le explica el procedimiento que se va a realizar y que va a confirmar el tema de la inmovilización, se muestra la placa del vehículo.

Para el despacho, es claro que a partir de los datos que se reportan en el RUNT (documentos que reposan en el expediente) el rodante implicado de placas **FUM373** es de servicio particular razón por la cual no puede ser destinado bajo ninguna circunstancia a prestar el servicio público de transporte:

PLACA DEL VEHÍCULO:	<b>FUM373</b>	ESTADO DEL VEHÍCULO:	<b>ACTIVO</b>
NRO. DE LICENCIA DE TRANSITO:	<b>10032904858</b>	CLASE DE VEHÍCULO:	<b>AUTOMOVIL</b>
TIPO DE SERVICIO:	<b>Particular</b>		

De la declaración del agente de tránsito se concluye que el citado ciudadano estaba utilizando el rodante implicado, para la prestación del servicio público de transporte a cambio de una contra prestación económica al señalar: *"siendo la fecha y hora anotadas en el informe nos encontrábamos realizando operativo de informalidad en la terminal del norte y se observa un vehículo de placas FUM373, con 3 ocupantes en su interior, le solicitamos el equipo de carretera y al entablar conversación con una de las ocupantes, esta nos indica que el servicio le pareció*



*muy bien que vienes desde Itagüí a la terminal del norte y que le cobra \$20.000, ante lo narrado se procede a elaborar el comparendo el IUIT."*

En el video se observa el procedimiento efectuado, no obstante en su ratificación el agente de tránsito explica claramente las circunstancias de tiempo, modo y lugar que lo llevaron a efectuar el procedimiento el día **12 de Octubre de 2024** al señor **CRISTIAN FERNANDO CAMARGO MORA** en calidad de conductor del rodante de placas **FUM373**, toda vez que evidenció que efectivamente este conductor prestaba un servicio de transporte a los ocupantes del rodante, pues uno de los pasajeros admite que pago por el mismo la suma de (\$20.000) al conductor por transportarlos desde Itagüí en ese vehículo de servicio particular.

Las manifestaciones realizadas por una de las ocupantes del vehículo, demuestran sin lugar a duda alguna que el conductor del mismo, con su conducta infringe las normas de transporte, por cuanto el vehículo que conducía para la fecha y hora del IUIT es un vehículo tipo particular.

Por su parte, debe indicarse que el implicado pese habersele garantizado el ejercicio de su derecho de defensa y contradicción, no concurrió al proceso a desvirtuar las imputaciones normativas que se le efectuaron a través del informe de transportes, ni tampoco aportó o solicitó pruebas en su favor.

Con el material probatorio que reposa en el expediente, como se ha indicado es claro para el despacho, que el implicado para el momento en el que fue requerido por la autoridad estaba prestando el servicio de transporte bajo la promesa de una remuneración y no a título gratuito, se cuenta con un lugar de origen y destino, en un vehículo no autorizado, ni habilitado para prestar este servicio, y en consecuencia sin los demás documentos que lo faculten para ello.

A ese respecto, en reiterada jurisprudencia se ha indicado que quienes realicen operaciones de transporte público en condiciones de informalidad o ilegalidad, deben ser controlados y sancionados por las autoridades competentes, al respecto en el Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo en sentencia de la Sección Tercera Subsección B Consejero ponente: RAMIRO DE JESÚS PAZOS GUERRERO Radicación número: 05001-23-31-000-1996-00411-01(31602) manifestó:

*"(...)De igual forma, son los organismos municipales los encargados del control*



Alcaldía de Medellín

Distrito de  
Ciencia, Tecnología e Innovación

*del transporte informal, en tanto se encuentran facultados para imponer sanciones consistentes en multas, tanto a los particulares que presten servicio público de transporte, como a los de servicio público que no estén vinculados legalmente a una empresa(..)"*

En el mismo sentido, el Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Tercera Subsección B Consejera ponente: Stella Conto Díaz del Castillo, veintitrés (23) de mayo de dos mil dieciocho (2018) radicación número: 47001-23-31-000-2007-00303-01(39603), manifestó:

*"Sobre el alcance de la obligación a cargo del Distrito de Santa Marta, debe precisarse que cuenta con los medios legales de inmovilización y multas al transporte informal, esto es, de ejercer el control al margen del resultado "con lo cual la prestación debida se satisface cuando el obligado dispone de los instrumentos que tiene a su alcance para la satisfacción del derecho respectivo, toda vez que dicho fenómeno por la magnitud y la forma en que se desenvolvía, dado el número de vehículos particulares y de transporte público no afiliados a cooperativas autorizadas que ejercían su actividad en las diferentes rutas, hacía materialmente imposible garantizar el resultado esperado, esto es que cesara en su totalidad la actividad ejercida desde la "informalidad". Así lo reconoció la Sala en la sentencia de 21 de febrero de 2002, en la cual se indicó que frente al cumplimiento de las obligaciones de los municipios no se trata de garantizar un resultado consistente en impedir el transporte informal, pero sí utilizar los medios a su alcance para un ejercicio racional de las funciones a su cargo (...) Por ello, considerar que la costumbre aprehendida por los usuarios de este tipo de transporte o la asociación entre conductores no autorizados legitiman la actuación no tiene asidero, en cuanto, como se sabe, la costumbre contra legem se encuentra proscrita en nuestro ordenamiento jurídico, así, no puede concluirse que la misma es creadora de derechos o que, por su existencia generalizada, no permite aplicar los correctivos y sanciones previstos en la norma. Es así que, ante la generalización del transporte irregular, ampliamente conocida por ciudadanos y autoridades, debieron enfilarse todos los esfuerzos a sancionar a quienes lo llevaban a cabo, así como a garantizar que solo aquellos quienes contaban con el correspondiente permiso fueran quienes prestaran el servicio público y, así mismo, obtuvieran provecho económico de la actividad".*

En consecuencia con lo anterior, a partir de las pruebas enunciadas, esto es, el informe Único de Transporte, la declaración rendida por el agente del procedimiento bajo juramento, quien narra de manera clara y precisa las



Alcaldía de Medellín

Distrito de  
Ciencia, Tecnología e Innovación

circunstancias que lo llevaron a la imposición del informe, aunada a la prueba de video y documentales obrantes en el proceso, permiten concluir sin duda alguna que el conductor implicado prestaba un servicio público de transporte en un vehículo no autorizado, ni habilitado para ello, lo que evidencia de plano una trasgresión a la ley 336 de 1996 en su artículo 23; al realizar operaciones de transporte público, con vehículos que no estén matriculados para prestar el transporte público y por realizar operaciones de transporte público, con vehículos que no estén autorizados para prestar el transporte público (art 31 ibidem), en este caso en concreto en un vehículo de servicio particular. Así mismo para el despacho se encuentra probado, que el implicado **CRISTIAN FERNANDO CAMARGO MORA** prestaba el servicio público de transporte en un vehículo particular, que por obvias razones no se encontraba vinculado a una empresa de transporte legalmente habilitada y mucho menos contaba con tarjeta de operación expedida por la autoridad de transporte competente, trasgrediendo con ello la ley 336 de 1996 en sus artículos 9, 11, 12 y 13; al realizar operaciones de transporte público, sin habilitación del Estado y efectuar operaciones de transporte público sin permisos de operación, el implicado también trasgredió con ello la ley 336 de 1996 en su artículo 16.

### DE LA RESPONSABILIDAD DEL IMPLICADO

En conclusión para este despacho, en la presente investigación está probado que el implicado el señor **CRISTIAN FERNANDO CAMARGO MORA** en calidad de conductor, prestaba el servicio público de transporte en el vehículo de servicio particular de placas **FUM373** no cumpliendo con los requisitos exigidos por la normatividad para tales efectos, incurriendo en la trasgresión a los artículos 9, 11, 12, 13, 16, 23 y 31 de la ley 336 de 1996 y por tanto **en la conducta tipificada en el literal E) del artículo 49 de la Ley 336 de 1996, toda vez que se demostró que el implicado prestaba un servicio de transporte no autorizado.**

### SANCION PROCEDENTE

En consecuencia, establecida la trasgresión a la normatividad de transporte antes citada por el señor **CRISTIAN FERNANDO CAMARGO MORA**, debemos determinar el marco normativo de carácter legal que sustente la imposición de una sanción al investigado, ha de tenerse en cuenta que la Ley 336 de 1996 - Estatuto



Alcaldía de Medellín

Distrito de  
Ciencia, Tecnología e Innovación

General de Transporte - en su artículo 49 literal E señala:

**“ARTÍCULO 49.-**La inmovilización o retención de los equipos procederá en los siguientes eventos:(...) e. Cuando se compruebe que el equipo no reúne las condiciones técnico mecánicas requeridas para su operación, o se compruebe que preste un servicio no autorizado. En este último caso, el vehículo será inmovilizado por un término hasta de tres meses y, si existiere reincidencia, adicionalmente se sancionará con multa de cinco (5) a veinte (20) salarios mínimos mensuales vigentes;” **Negrillas y subrayas fuera del texto original.”**  
**Negrillas y subrayas fuera del texto original**

A partir de lo antes dicho, se encuentran elementos de juicio suficientes para sancionar a al señor **CRISTIAN FERNANDO CAMARGO MORA**, como responsable en materia de infracción a las normas de transporte por la infracción que originó la presente investigación, razón por la cual se le sancionará de conformidad con lo establecido por el Artículo 49, literal e) de la ley 336 de 1996 disposición que establece un rango desde un día hasta tres meses de inmovilización del vehículo implicado, lo anterior conforme a lo indicado en mediante Circular número 202460000197 de 18/10/2024 del Secretario de Movilidad: “*B. El informe único de infracciones al transporte – IUIT de acuerdo con el artículo 2.2.1.8.3.3 del Decreto Nacional 1079 del 2015, en concordancia con la Resolución Nacional 20203040003785 de 2020 y la Resolución Municipal 202150049912 de 2021, señalando con precisión la disposición normativa transgredida, que para el caso corresponde a la sanción contemplada en el literal e) del artículo 49 de la Ley 336 de 1996, esto es, inmovilización por un término de un (1) día a tres (03) meses.”*

## DOSIFICACION DE LA SANCION

El artículo 50 de la Ley 1437 de 2011- Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo señala los parámetros de graduación de la sanción por las transgresiones a las normas vigentes y dentro de las cuales se enmarcan las conductas del implicado:

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



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

Sobre las sanciones que se imponen por violación a las normas de transporte, es preciso resaltar que de conformidad con el principio de proporcionalidad que orienta el derecho administrativo sancionador, este Despacho ejerciendo su potestad en forma razonable, a efectos de dosificar la sanción, tomara en cuenta en este caso el hecho de que el implicado es primera vez que es sancionado por la trasgresión a las citadas normas de transporte, que producto de su conducta contraria a derecho está obteniendo un beneficio económico, y en el mismo sentido atendiendo a la gravedad de la falta que conlleva a la perturbación del normal desarrollo de la operación del servicio público en la ciudad y los efectos negativos que conlleva para el sistema y la organización vial de la movilidad, dado que el incurrir en la prestación de un servicio no autorizado de transporte, atenta contra los principios de la seguridad, la calidad y accesibilidad de los usuarios en el servicio público de transporte, motivo por el cual este Despacho le impondrá como sanción la **INMOVILIZACIÓN DE 15 DÍAS al rodante de placas FUM373**

En el mismo sentido, de conformidad con la directriz emitida por el Secretario de Movilidad de Medellín mediante Circular número 202460000197 de 18/10/2024, donde explícitamente se estableció que: ***"Por tanto, si la inmovilización generada por infracción realizada a las normas de transporte resultan superiores a las establecidas en materia de tránsito por la sanción D12 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, se deben descontar los tiempos en que el vehículo estuvo inmovilizado por dicha infracción de tránsito y de igual modo, se aplicará esta lógica respecto la sanción pecuniaria – multa; precisando, que frente la sanción de multa de 5 a 20 s.m.l.m.v., esta procede y resulta aplicable sólo y únicamente en situaciones de reincidencia".*** En consecuencia, de la sanción de inmovilización impuesta deberán de descontarse los días de inmovilización impuestos con motivo de la orden formal de comparendo



Nro.05001000000044671658 por trasgredir el artículo 131 literal D numeral 12 de la ley 769 de 2002 (Código de infracción D.12).

En mérito de lo anteriormente expuesto, La Suscrita Inspector De Policía Urbana De Categoría Especial Y Primera Categoría De La Secretaría De Movilidad Del Distrito De Ciencia, Tecnología E Innovación De Medellín, en uso de sus facultades legales,

**RESUELVE:**

**ARTÍCULO PRIMERO: DECLARAR RESPONSABLE** al señor **CRISTIAN FERNANDO CAMARGO MORA**, identificado con Cédula de Ciudadanía **1019058460**, por trasgredir los artículos 9, 11, 12, 13, 16, 23 y 31 de la ley 336 de 1996 al incurrir en la conducta tipificada en el artículo 49 literal e) de la Ley 336 de 1996, esto es, por prestar un servicio de transporte no autorizado con el vehículo de placas **FUM373**, en virtud de lo expresado en la parte motiva de esta Resolución.

**ARTÍCULO SEGUNDO: IMPONER SANCION DE INMOVILIZACION** del vehículo de placas **FUM373** por el término de QUINCE (15) días de conformidad con lo establecido en el artículo 49 literal e) de la Ley 336 de 1996.

**ARTÍCULO TERCERO:** De la sanción de inmovilización deberán descontarse los días de inmovilización impuestos con motivo de la orden formal de comparendo Nro. **05001000000044671658**, descontando igualmente el tiempo que estuvo inmovilizado el rodante por el día del operativo.

**ARTÍCULO CUARTO: INFORMAR QUE CONTRA** la presente Decisión proceden los recursos de Reposición y de Apelación, el primero ante el mismo funcionario que profirió el fallo y el segundo ante el Secretario de Movilidad, recursos que deberán interponerse y sustentarse por escrito dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la notificación de la presente Resolución, de conformidad con lo establecido por el artículo 51 de la ley 336 de 1996, en concordancia con los artículos 74, 76 y 77 de la Ley 1437 de 2011 - Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

**ARTÍCULO QUINTO: NOTIFICAR** la presente resolución, de conformidad con lo establecido en el artículo 68 y 69 de ley 1437 de 2011.



**Alcaldía de Medellín**  
Distrito de  
Ciencia, Tecnología e Innovación

**ARTÍCULO SEXTO: REMITIR** copia de la presente resolución a la Subsecretaría de Control de este Organismo de Tránsito, una vez se encuentre ejecutoriada con el fin de que haga efectiva la inmovilización del referido rodante.

**ARTÍCULO SEPTIMO: ORDÉNESE al OPERADOR SITI SISTEMA INTELIGENTE DE MOVILIDAD DE MEDELLÍN**, que inmediatamente quede ejecutoriada esta decisión deberá registrarse las decisiones adoptadas en el sistema de contravenciones, SIMIT, RUNT y demás bases de datos.

**NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE**

Dada en Medellín a los 2 días del mes de Octubre de Dos Mil Veinticinco (2025)

**SANDRA VERÓNICA RESTREPO ZULUAGA**  
Inspectora de Policía Urbana de Categoría Especial y Primera Categoría

Proyecto: Jancelly Betancur Hincapie  
Secretaría  
Inspección de Transporte



SECRETARÍA DE MOVILIDAD  
SUBSECRETARÍA LEGAL –UNIDAD DE INSPECCIONES-  
INSPECCIÓN DE POLICÍA URBANA DE TRANSPORTE

RESOLUCIÓN N° 202550081124  
(2 DE OCTUBRE DE 2025)

Por medio de la cual se resuelve una investigación por trasgresión a las normas de transporte

LA INSPECCIÓN DE POLICÍA URBANA DE TRANSPORTE ADSCRITA A LA SECRETARÍA DE  
MOVILIDAD DEL DISTRITO DE CIENCIA, TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN DE MEDELLÍN

En uso de las atribuciones legales y en especial las conferidas por la Ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996, el Decreto reglamentario 1079 de 2015 y el Manual de Funciones- y

**CONSIDERANDO:**

1. Mediante el informe único de infracciones al transporte – IUIT Nro. **B05001002948A del 16 de Octubre de 2024**, elaborado por el agente de tránsito identificado con placa Nro. **130** se puso en conocimiento de este Despacho, una presunta infracción a las normas de transporte cometida presuntamente por el señor **FRANCISCO JAVIER BEDOYA MARIN** identificado con Cédula de Ciudadanía N°: **71751484**, dado que el mismo estaría prestando el servicio público de transporte de pasajeros en el vehículo de servicio particular de placas **ITQ300**, lo que presuntamente configuraría la prestación de un servicio de transporte no autorizado, esto es, sin cumplir con los requisitos establecidos en la ley, razón por la cual el agente de tránsito anotó en el campo de infracciones al transporte la presunta trasgresión al **artículo 49 literal e) de la ley 336 de 1996**.
2. En virtud de lo anterior se expidió la Resolución N° **202450091555 del 27 de Noviembre de 2024** por medio de la cual se abrió investigación a el señor **FRANCISCO JAVIER BEDOYA MARIN**, identificado con Cédula de Ciudadanía **71751484**, por trasgredir presuntamente la ley 336 de 1996 en sus artículos 9, 11, 12, 13, 16, 23 y 31, conducta tipificada y sancionable de conformidad con el artículo 49 literal e) de la Ley 336 de 1996.
3. Que surtido el procedimiento consagrado en el artículo 68 de la Ley 1437 de 2011 el día **05 de mayo de 2025**, el señor **FRANCISCO JAVIER BEDOYA MARIN**, fue notificado mediante aviso de conformidad con lo previsto en el inciso segundo del artículo 69 ibídem, de la resolución de apertura de investigación, aviso fijado el



día **25 de abril** y desfijado el **02 de mayo de 2025** como consta en el expediente.

4. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 37 inciso final y el artículo 38 de la Ley 1437 de 2011 Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, una vez surtida la notificación al investigada(o), tal y como obra a folios (36 y 37) se procedió a COMUNICAR a través de la página web de la Secretaría de Movilidad de Medellín el contenido del acto administrativo mediante el cual se abrió la presente investigación por presunta trasgresión a la normatividad de transporte, con el fin de que los terceros indeterminados interviniieran en el presente proceso administrativo sancionatorio, sin que se presentará al proceso ningún interesado.
5. Después de haberse notificado la resolución de apertura de investigación y vencido el término de traslado para ejercer su derecho de defensa, el cual se cumplió el día **19 de mayo de 2025**, el señor **FRANCISCO JAVIER BEDOYA MARÍN**, no presentó descargos, ni solicitó pruebas. ni aporto y/o solicitó prueba alguna que pretendiera hacer valer en el proceso.
6. El día **24 de Julio de 2025** se expidió auto que decreta pruebas y se ordenó tener como tales las documentales obrantes en el proceso y de oficio escuchar el agente de tránsito de placa **130** en declaración bajo la gravedad de juramento y recepcionar el video del procedimiento.

Dicho actuación administrativa fue remitida al implicado mediante oficio radicado **202530347290 de 28 de julio de 2025** a las direcciones obrantes en el expediente.

7. El día **14 de Agosto de 2025** se escuchó al agente de placa Nro. **130**, aportando video de procedimiento, sin que compareciera el implicado.
8. El **15 de Agosto de 2025** se cerró el período probatorio y se corrió traslado al investigado a fin de que presentara los alegatos de conclusión dentro del procedimiento administrativo sancionatorio.

Este Despacho remitió tal decisión al investigado mediante oficio radicado **202530384754 del 15 de Agosto de 2025** enviado a las direcciones obrantes en el expediente, pero su comunicación fue infructuosa.

9. En virtud de que la referida comunicación no fue efectiva, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3 numeral 9 de la Ley 1437 de 2011, y en concordancia con los artículos 34, 43, 37, y 75 ibídem, se procedió a realizar la comunicación



de dicha actuación al señor **FRANCISCO JAVIER BEDOYA MARIN**, el día **15 de septiembre de 2025** mediante oficio **202520167562** de **05 de septiembre de 2025**, publicado en la página electrónica del Distrito del **08 al 12 de septiembre de 2025**, y a partir del día hábil siguiente a la desfijación del mismo, se computó el término de diez (10) días hábiles para que el investigado presentara sus alegatos de conclusión, término que se cumplió el día **29/09/2025**.

Al consultar en el sistema de Gestión Documental del Distrito Mercurio, se advierte que el investigado no allegó por ese medio ni tampoco a este Despacho, escrito de alegatos de conclusión dentro del término legal concedido para ello.

#### **NORMATIVIDAD APLICABLE AL CASO CONCRETO**

La Ley 105 de 1993 en sus artículos 2, 3 y 9 dispone:

**ARTÍCULO 2º.- Principios Fundamentales.** (...) b. De la intervención del Estado: Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas. (...) e. De la Seguridad: La seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte. (...)"

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

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

**ARTICULO 9º. Sujetos de las sanciones.** Las autoridades que determinen las disposiciones legales impondrán sanciones por violación a las normas reguladoras del transporte, según las disposiciones especiales que rijan cada modo de transporte. Podrán ser sujetos de sanción: 1. Los operadores del servicio público de transporte y los de los servicios especiales **2. las personas que conduzcan vehículos.** 3. Las personas que utilicen la infraestructura de transporte. **4. Las personas que violen o faciliten la violación de las normas.**



5. Las personas propietarias de vehículos o equipos de transporte. 6. Las empresas de servicio público. Las sanciones de que trata el presente artículo consistirán en: 1. Amonestación. 2. Multas. 3. Suspensión de matrículas, licencias, registros o permisos de operación. 4. Cancelación de matrículas, licencias, registros o permisos de operación. 5. Suspensión o cancelación de la licencia de funcionamiento de la empresa transportadora. 6. Inmovilización o retención de vehículos.

### CIRCULARES Y DIRECTRICES EMITIDAS POR LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE, EL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y EL SECRETARIO DE MOVILIDAD DE MEDELLIN.

Inicialmente, debe tenerse en cuenta es que la Superintendencia de Transporte mediante la Circular Externa Nro. 015 del 20 de noviembre de 2020 conminó a las autoridades, organismos y entidades destinatarias de la referida circular a:

*“(...) 1.2. Aplicar las sanciones que sean procedentes tanto del régimen de tránsito terrestre, así como también las de transporte terrestre de pasajeros, cuando se identifiquen conductas que infrinjan los dos regímenes. Lo anterior, especialmente respecto de la realización de operaciones de transporte público de manera informal o ilegal, sin el cumplimiento de los requisitos tales como la habilitación, sin permisos de operación, sin vehículos homologados ni licencia de tránsito para transporte público, entre otros requisitos que puedan estar omitiéndose por prestadores informales o ilegales . (...)”*

En la Circular la Superintendencia estableció:

**“2.2. Objetivo y alcance.** Las instrucciones impartidas en esta circular no crean una obligación nueva para las autoridades con funciones en materia de tránsito y transporte, sino que conmina a las mismas a dar cumplimiento a obligaciones de rango legal y reglamentario de control del marco normativo de tránsito y de transporte. Asimismo, en la medida que el régimen de tránsito terrestre es diferente al régimen de transporte terrestre, se conmina a las autoridades con funciones en materia de tránsito y transporte a dar aplicación a todas las consecuencias que correspondan a las conductas que infrinjan los diferentes regímenes, principalmente aquellas relacionadas con el transporte informal e ilegal.

**“2.3.4.2 La ley de transporte se aplica a todo aquel que realice operaciones de transporte público, sin cumplir los requisitos legales.** El Ministerio de Transporte como ente rector en temas de tránsito y transporte, ha dejado claro



que el régimen de tránsito terrestre es diferente del régimen de transporte, pues (i) las disposiciones de transporte terrestre regulan la prestación del servicio público de transporte terrestre y particularmente se encuentran en la ley 336 de 1996; mientras que (ii) las disposiciones de tránsito terrestre regulan el comportamiento de "usuarios" de la vía (peatones, conductores de vehículos tanto de servicio particular como de servicio público, pasajeros y propietarios de vehículos) para transitar en las vías del territorio nacional y se encuentran principalmente en la ley 769 de 2002, la ley 1383 de 2010 y la resolución 3027 de 2010. Son reglas de circulación de obligatorio cumplimiento. De una parte, para el caso de la ley de transporte se previó en el artículo 9 de la ley 105 que serían sujetos sancionables bajo ese régimen "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". (Negrita fuera de texto)"

(...)

"De otra parte, en relación con las conductas reprochables, hay conductas que podrían infringir la ley de tránsito terrestre (ley 769 de 2002) y también infringir la ley de transporte (ley 336 de 1996), como es el caso de conducir sin la licencia de conducción requerida.

También, la conducta tipificada en el literal D12 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, en la cual se reprocha la destinación de vehículos particulares para un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito (v.gr. la prestación de transporte público). A ese respecto, en la Ley 336 de 1996 se puede considerar una infracción la realización de operaciones de transporte público con vehículos particulares, en la medida que se estaría prestando con vehículos que no están ni matriculados ni homologados para tal fin, operando sin la habilitación ni los permisos de operación requeridos, entre otros. A título enunciativo, en la ley 336 de 1996 se previeron sanciones a quienes realicen operaciones de transporte público sin cumplir con los requisitos allí regulados, incluyendo las siguientes:

- Realizar operaciones de transporte público, sin habilitación del Estado (ley 336 de 1996 art. 11)
- Realizar operaciones de transporte público, sin permisos de operación (ley 336 de 1996 art. 16)
- Realizar operaciones de transporte público, con vehículos que no estén homologados para transporte público (ley 336 de 1996 art. 23 y 31)
- Realizar operaciones de transporte público, con vehículos que no estén matriculados para transporte público (ley 336 de 1996 art. 23)



Alcaldía de Medellín

Distrito de  
Ciencia, Tecnología e Innovación

- Realizar operaciones de transporte público, sin los seguros exigidos para esa operación (Código de Comercio art. 994)*
- Realizar operaciones de transporte público, con vehículos que no reúnan las condiciones técnico – mecánicas, incluyendo el alistamiento diario, mantenimientos preventivos y correctivos exigidos, y la revisión técnico mecánica (ley 336 de 1996 art. 38).*
- Realizar operaciones de transporte público, con conductores y programas de medicina preventiva exigidos (ley 336 de 1996 art. 35)*
- Realizar operaciones de transporte público, con conductores que no tengan las capacitaciones (ley 336 de 1996 art. 11)*
- Realizar operaciones de transporte público, sin contar con un plan estratégico de seguridad vial (ley 1503 de 2011)*

A ese respecto, en reiterada jurisprudencia se ha indicado que quienes realicen operaciones de transporte público en condiciones de informalidad o ilegalidad, deben ser controlados y sancionados por las autoridades competentes. Por lo tanto, cada autoridad encargada de aplicar las leyes de tránsito y de transporte, deberá verificar si la conducta que se somete a su consideración infringe una o ambas leyes y, por tanto, si debe existir la aplicación de las consecuencias previstas en cada una de ellas. Lo anterior aplica para el control fuera de vía, como para el control en vía mediante los documentos contemplados para el efecto (comparendo o Informe Único de Infracciones al Transporte, según corresponda)". El Ministerio de Transporte en el concepto MT: 20211340319451 del 7 de abril de 2021, enfatizó lo siguiente en relación a los sujetos destinatarios de las sanciones en materia de transporte y a la pertinencia del inicio simultáneo de las investigaciones de tránsito y transporte frente a los mismos:

"De esa manera, vale la pena rescatar que quien realice operaciones de transporte público, con o sin habilitación, puede ser sujeto de sanción bajo ese régimen. **No hay ninguna disposición que indique que este régimen sólo aplica para las empresas habilitadas. Por el contrario, el artículo 9 de la ley 105 de 1993 indica que el régimen sancionatorio aplica para cualquier persona que viole el régimen de transporte.** Lo anterior fue recientemente reiterado, también, por el H. Tribunal Administrativo de Cundinamarca, en providencia del pasado 12 de febrero, precisando que "de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 9 numeral 4 de la Ley 105 de 1993, (...) tiene la facultad de imponer sanciones por la violación a las normas reguladoras del transporte y en el caso en concreto, pueden ser objetos de sanción aquellas personas que violen o faciliten la violación de las normas, sin que necesariamente sean sujetos de vigilancia, inspección y control de dicha entidad".

Más adelante el Ministerio de Transporte, enfatiza en relación a la imposición de



sanciones por transgresión a la normatividad de tránsito y a la de transporte, lo siguiente:

*“En esta medida, la ley 105 de 1993 en su artículo 1º señaló que integran el aludido sistema y sector transporte, además del Ministerio de Transporte, sus organismos adscritos o vinculados y la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional, los organismos de tránsito y transporte, tanto terrestre, aéreo y marítimo e infraestructura de transporte de las entidades territoriales y demás dependencias de los sectores central o descentralizado de cualquier orden que tengan funciones relacionadas con esta actividad.*

*Por lo anterior, resulta claro que como Entidad que integra dicho sistema, corresponde a los organismos de tránsito y transporte la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora de su respectiva jurisdicción, bajo los lineamientos de colaboración, armonía y descentralización territorial, así como las facultades propias de su pertenencia al orden estatal y al nivel territorial, con autonomía política, administrativa y fiscal, conforme lo previsto en la Ley 136 de 1994, lo cual supone la posibilidad de imponer las sanciones que se deriven de la violación al régimen del transporte en su jurisdicción territorial correspondiente. De otra parte, la ley 769 de 2002, por la cual se expidió el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones, en su artículo 3º, modificado por el artículo 2º de la ley 1383 de 2010, contempló dentro de las autoridades de tránsito a los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital, que se encuentran facultados legalmente para documentar e imponer las sanciones correspondientes a las infracciones contempladas en dicho cuerpo normativo, que son definidas en la misma ley como la “Transgresión o violación de una norma de tránsito.”<sup>9</sup> Es así como, los organismos de tránsito en su calidad de encargados de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción y, a su vez, autoridades de tránsito se encuentran en la posibilidad de identificar conductas constitutivas de infracciones tanto del régimen de transporte, previsto en las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, como del régimen de tránsito, contemplado en la Ley 769 de 2002, modificada por la Ley 1383 de 2010, lo cual puede presentarse de manera separada o de forma simultánea, según corresponda a la calidad o aptitud de determinada conducta de infringir ambos regímenes.”*

*(....)*

*“De este modo, es admisible que una misma autoridad que tiene a su cargo la aplicación de regímenes sancionatorios con intereses jurídicos disímiles pueda identificar, juzgar y sancionar un mismo hecho a la luz de cada uno de los regímenes que le resulten aplicable, o que un mismo hecho sea juzgado y sancionado por autoridades administrativas distintas, sin que ello implique*





*violación a las garantías constitucionales propias del debido proceso, particularmente, la prohibición de que nadie podrá ser juzgado dos veces por el mismo hecho, siempre y cuando se trate de intereses jurídicos y regímenes sancionatorios distintos. Se reitera que, la imputación bajo el régimen de transporte puede hacerse por 13 conductas identificadas en la circular 15 de 2020 dependiendo la conducta que sea y que no coinciden con la conducta reprochada por la normatividad de tránsito con el D12".*

En el mismo sentido, mediante la Circular Externa del 30 de marzo de 2023, la Superintendencia de Transporte estableció:

**Es claro y resulta necesario que decididamente se comprometan y fortalezcan las actividades de control, aplicando las normas que regulan la materia, y que se tenga plena conciencia de que las dimensiones de la problemática no excusan la falta de control, por el contrario, su magnitud resulta en una razón, como se ha visto en el antecedente, para que el compromiso de la autoridad de inspección, vigilancia y control se exija más evidente y robusto.**

(...)

**De esta manera, podemos decir que la proliferación del transporte informal e ilegal, que pareciera tener la ventaja de propiciar la libertad de empresa y garantizar una mayor disponibilidad del servicio a los usuarios, realmente compromete importantes valores constitucionales y pone en riesgo la adecuada satisfacción del interés general y el cumplimiento de los fines del Estado.** Así, lo que aparentaría ser una ventaja y, en este sentido, ser defendida por prestadores de servicios sin autorización y usuarios que no conciben el riesgo que implica la actividad y las consecuencias negativas que sobre la movilidad en general proyectan estas actividades irregulares, es tan solo una manifestación evidente de una tarea deficiente, inconclusa o pendiente de las autoridades públicas en: i)La configuración de un contexto social y económico que brinde verdaderas oportunidades a los ciudadanos, ii)En la configuración, mediante decisiones de organización del transporte, de un servicio público formal que permitan satisfacer adecuadamente las necesidades de movilización de los usuarios y iii). En materia de control por parte de las autoridades de inspección, vigilancia y control, el que, en el mejor de los casos, ha sido insuficiente.

(....)

Por otro lado, de acuerdo con lo establecido en el artículo 984 del Código de Comercio, el inciso segundo del numeral 6 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993 y el artículo 11 de la Ley 336 de 1996, el transporte solo puede ser prestado por personas autorizadas, con la capacidad transportadora que le ha sido asignada.



según señala el artículo 22 y 23 de la Ley 336 de 1996. De manera que el literal e del artículo 49 introduce como infracción precisamente el hecho de que "...se compruebe que preste un servicio no autorizado". En estos casos, de la infracción, al tenor de lo dispuesto en el artículo 8 de la Ley 336 de 1996, corresponderá conocer a la autoridad de transporte de la jurisdicción y no a la autoridad de tránsito.

**Se evidencia que, mientras la norma de tránsito sanciona el cambio de destinación del vehículo, la norma de transporte sanciona la prestación del servicio público de transporte sin autorización. La primera es una conducta que corresponde conocer y sancionar a la autoridad de tránsito y la segunda es una infracción que deberá ser sancionada por la autoridad de transporte.**

(....)

Así las cosas, esta Superintendencia exhorta nuevamente a las autoridades de transporte y tránsito al cumplimiento de sus funciones de inspección, control y vigilancia, en coordinación con el cuerpo de control operativo y policial, adelantando las acciones pertinentes que velen por el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte, por la adecuada prestación del servicio público de transporte e impidan todas las operaciones que se den bajo la informalidad e ilegalidad que afecten este servicio público esencial y a la construcción y despliegue de estrategias integrales y transversales que permitan evidenciar resultados en la gestión o, cuando menos, que permitan advertir que en su jurisdicción se asume el control de la informalidad e ilegalidad en el transporte con la importancia y prioridad que exige la magnitud y la tendencia del fenómeno, pero sobre todo, que exigen sus consecuencias adversas a la seguridad de las personas y a la calidad de vida en el territorio. (...)

**En la referida circular la Superintendencia instruye a los organismos de tránsito en el siguiente sentido:**

- i. El servicio público de transporte es regulado, vigilado y controlado por el Estado, en cuanto a través de este se busca garantizar la materialización de los fines constitucionalmente establecidos y para ello, el legislador ha exigido que sea prestado por empresas legalmente constituidas y debidamente habilitadas por las autoridades competentes, con vehículos homologados y registrados en dicho servicio.
- ii. Corresponde a las autoridades de tránsito y transporte aplicar el régimen legal según la modalidad a su cargo, en cumplimiento de sus funciones de inspección, control y vigilancia.
- iii. La dimensión del fenómeno de ilegalidad e informalidad, no es un elemento que permita entender exoneradas del cumplimiento de sus responsabilidades a



Alcaldía de Medellín

Distrito de  
Ciencia, Tecnología e Innovación

las diferentes autoridades, por el contrario, es un elemento que obliga una valoración mucho más estricta de la suficiencia de sus acciones.

iv. La diligencia y el adecuado cumplimiento de las responsabilidades de las autoridades de inspección, vigilancia y control no se mide a partir de la cantidad o intensidad de las acciones desplegadas, sino a partir de la corroboración del despliegue de todas las acciones que se encontraban a su disposición. En otra evaluación de la conducta, las acciones efectivamente desplegadas, resultando, por el contrario, principalmente relevante el análisis de las acciones o instrumentos a disposición de la autoridad y su efectivo uso.

Podrán ser muchas las acciones y muy intensas, pero si resultan ineficaces y se disponía de otras herramientas de las cuales no se dio uso por la administración, su conducta configura una omisión.

v. Es preciso que las autoridades locales apliquen todas las sanciones a que haya lugar tanto en materia de tránsito como en materia de transporte, atendiendo la conducta infringida y el sujeto infractor, trátese de empresas de transporte, propietarios, conductores, así como a todos aquellos que presten un servicio no autorizado o en vehículos no homologados.

vi. Es necesario enfatizar que quien ejerza la función de autoridad, al momento de emitir su decisión, debe dar aplicación a los principios de proporcionalidad, razonabilidad y graduación, según la afectación del servicio y el impacto en los intereses jurídicos tutelados y en el interés general.

En el mismo sentido, mediante la **Circular Externa 20245330000044 del 9 de septiembre de 2024**, la Superintendencia de Transporte ordenó:

“En virtud de las funciones que le asisten a la Superintendencia de Transporte y especialmente, en ejercicio de la competencia que de acuerdo con el numeral 6 del artículo 7 del Decreto 2409 de 2018 le corresponde, y conforme con la cual se facultada para “Impartir instrucciones en materia de la prestación del servicio de transporte, ... fijar criterios que faciliten su cumplimiento y señalar los procedimientos para su cabal aplicación”, con fundamento en la responsabilidad que le otorga el parágrafo 3 del artículo 3º de la Ley 769 de 2002 cuando le encarga vigilar y controlar a las autoridades y los organismos de tránsito y transporte, se han expedido reiteradas instrucciones<sup>1</sup> en las que se reclama de las autoridades locales la implementación y desarrollo de acciones concretas y de estratégicas de control de la informalidad que respondan a un ejercicio de planeación y que tengan la capacidad de madurar y evolucionar con los ejercicios de seguimiento a su ejecución y la de sus resultados.

Entre las instrucciones, puede verse por ejemplo en las impartidas mediante la Circular Externa 015 del 20 de noviembre de 2020 y en las dispuestas en la



Circular Externa del 30 de marzo de 2023, se cuenta la que se dirige específicamente a exigir de la autoridad competente en cada caso, el cumplimiento de la obligación de aplicar el literal e) del numeral 49 de la Ley 336 de 1996 a los vehículos particulares que prestan servicios de transporte sin autorización y el literal D.12. del artículo 131 de la Ley 769 de 2002.”. (Negrillas y subrayas fuera del texto original)

Mediante la anterior Circular la Superintendencia de Transporte solicitó a los organismos de tránsito expedir los lineamientos en relación al tema:

“Para el control del cumplimiento de estas últimas, se les REQUIERE para que dentro de los tres (3) días siguientes al recibo de la presente, imparten instrucciones al personal de control operativo indicando la obligatoriedad de hacer uso de la totalidad de los instrumentos de control ante la comisión de infracciones al tránsito y al transporte, incluida la imposición de Informes Únicos de Infracción al Transporte -IUIT- y la inmovilización de los vehículos de servicio particular que sean detectados prestando servicio de transporte público sin autorización”.

En virtud de los requerimientos y las directrices formuladas por la Superintendencia de Transporte, el Secretario de Movilidad mediante **Circular número 202460000197 de 18/10/2024** emitió Directiva en materia de control de tránsito y transporte en la prestación del servicio de transporte público no autorizado o en condiciones de informalidad por medio de vehículos particulares. En la misma, se ordenó a los servidores públicos competentes, en especial a los Agentes de Tránsito e Inspectores de Policía dar estricto cumplimiento a la citada circular, en los siguientes términos:

“De acuerdo a los precitados lineamientos y el marco normativo que regula el sistema de tránsito y transporte, corresponde a la Secretaría de Movilidad como autoridad, de acuerdo a las competencias asignadas en materia de transporte conforme lo disponen los artículos 1º de la Ley 105 de 1993, y 8º de la Ley 336 de 1996; y en materia de tránsito de acuerdo al artículo 3º de la Ley 769 de 2002, aplicar en materia de operaciones de transporte público de manera informal o ilegal las sanciones que resulten procedentes tanto del régimen de tránsito, así como también las de transporte público cuando se identifiquen conductas que infrinjan los dos regímenes.

Así las cosas, una conducta de transporte ilegal o informal, puede conllevar a la activación de los dos sistemas sancionatorios, de una parte, por la infracción a las normas en materia de tránsito contempladas en la Ley 769 de 2002, como lo es la infracción del artículo 131 - D12; y de otra, la transgresión a las normas de transporte, como lo es la conducta descrita en el literal e) del artículo 49 de la Ley





336 de 1996 , resultando procedente ser simultáneos dado que la infracción de tránsito se da por el uso del vehículo para fines no autorizados en su matrícula, y la infracción de transporte se da por la ausencia o extralimitación en la autorización, esto es habilitación y permiso de operación, para la prestación del tipo de transporte que se brinda a público”.

(...)

*“B. El informe único de infracciones al transporte – IUIT de acuerdo con el artículo 2.2.1.8.3.3 del Decreto Nacional 1079 del 2015, en concordancia con la Resolución Nacional 20203040003785 de 2020 y la Resolución Municipal 202150049912 de 2021, señalando con precisión la disposición normativa transgredida, que para el caso corresponde a la sanción contemplada en el literal e) del artículo 49 de la Ley 336 de 1996, esto es, inmovilización por un término de un (1) día a tres (03) meses.*

*Por tanto, si la inmovilización generada por infracción realizada a las normas de transporte resultan superiores a las establecidas en materia de tránsito por la sanción D12 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, se deben descontar los tiempos en que el vehículo estuvo inmovilizado por dicha infracción de tránsito y de igual modo, se aplicará esta lógica respecto la sanción pecuniaria – multa; precisando, que frente la sanción de multa de 5 a 20 s.m.l.m.v., esta procede y resulta aplicable sólo y únicamente en situaciones de reincidencia.*

*Para tal finalidad se insta a los inspectores de policía con funciones de tránsito y transporte de acuerdo con la distribución de actividades realizadas por el Líder de Programa de la Unidad de Inspecciones, garanticen para cada caso en concreto el trámite oportuno de los procedimientos administrativos imponiendo las sanciones que resulten pertinentes, tanto en materia de tránsito como en regulación de transporte, esto es, adelantar paralelamente al procedimiento contravencional de tránsito, el procedimiento contravencional de transporte.*

*Finalmente se aclara que respecto a la sanción de inmovilización y cancelación de la licencia de conducción no es necesario realizar la anterior distinción, debido a que estas sanciones solo están consagradas en el régimen de tránsito, y por ende estas consecuencias jurídicas no se generarían el mencionado concurso ideal de infracciones administrativas”.*

## COMPETENCIA

El artículo 52 de la ley 1437 de 2011, establece:

**ARTÍCULO 52. Caducidad de la facultad sancionatoria.** Salvo lo dispuesto en leyes especiales, la facultad que tienen las autoridades para imponer sanciones



**caduca a los tres (3) años de ocurrido el hecho, la conducta u omisión que pudiere ocasionarlas, término dentro del cual el acto administrativo que impone la sanción debe haber sido expedido y notificado. Dicho acto sancionatorio es diferente de los actos que resuelven los recursos, los cuales deberán ser decididos, so pena de pérdida de competencia, en un término de un (1) año contado a partir de su debida y oportuna interposición. Si los recursos no se deciden en el término fijado en esta disposición, se entenderán fallados a favor del recurrente, sin perjuicio de la responsabilidad patrimonial y disciplinaria que tal abstención genere para el funcionario encargado de resolver.**

Cuando se trate de un hecho o conducta continuada, este término se contará desde el día siguiente a aquel en que cesó la infracción y/o la ejecución.

La sanción decretada por acto administrativo prescribirá al cabo de cinco (5) años contados a partir de la fecha de la ejecutoria".

En este caso el hecho que origina la investigación, ocurrió **el 16 de Octubre de 2024**, por lo que nos encontramos dentro del término legal para tomar una decisión de fondo en el presente asunto.

Por su parte el Decreto 1079 de 2015 -Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte- en el artículo 2.2.1.1.2.2: establece: "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". En concordancia con lo anterior, la Resolución 202050083750 del 31 de diciembre de 2020, por medio de la cual se deroga la Resolución 2065 de 2015, se conforman unidades y equipos en la Secretaría de Movilidad y se dictan otras disposiciones, en su artículo 50 establece: "Artículo 50: Conformar la Unidad de Inspecciones, adscrita al Despacho de la Subsecretaría Legal de la Secretaría de Movilidad, la cual tendrá como objetivo básico el siguiente: (...) Ejecutar los trámites y acciones necesarias para adelantar dentro de los términos de ley los procesos relacionados con la trasgresión a las normas de tránsito y transporte en la jurisdicción de Medellín, imponiendo las sanciones a que haya lugar.

A su vez la Resolución N° 202350013993 del 17/02/2023, "Por medio de la cual se modifican unos Manuales de Funciones y de Competencias Laborales para los empleos de la Planta de Personal del Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín", asigna a los Inspectores de Policía, entre otras, la función de: "Investigar la infracción a las normas de tránsito y transporte dentro del proceso contravencional, de acuerdo con las normas vigentes". En virtud de lo anterior, esta Inspección es competente para adelantar la presente investigación.





## DISPOSICIONES NORMATIVAS VULNERADAS

La ley 336 de 1996- Estatuto General de Transporte en sus artículos 9, 11, 12, 13, 16, 23 y 31 establece:

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

**ARTÍCULO 11.** *Las empresas interesadas en prestar el servicio público de transporte o constituidas para tal fin, deberán solicitar y obtener Habilitación para operar.*

**La Habilitación, para efectos de esta Ley, es la autorización expedida por la autoridad competente en cada Modo de transporte para la prestación del servicio público de transporte.**

*El Gobierno Nacional fijará las condiciones para el otorgamiento de la Habilitación, en materia de organización y capacidad económica y técnica, igualmente, señalará los requisitos que deberán acreditar los operadores, tales como estados financieros debidamente certificados, demostración de la existencia del capital suscrito y pagado, y patrimonio bruto, comprobación del origen del capital, aportado por los socios, propietarios o accionistas, propiedad, posesión o vinculación de equipos de transporte, factores de seguridad, ámbito de operación y necesidades del servicio. (...)*

**ARTÍCULO 12.-** *En desarrollo de lo establecido en el artículo anterior, para efectos de las condiciones sobre organización, deberán tenerse en cuenta, entre otros, la estructura establecida para la dirección y administración de la empresa, los sistemas de selección del recurso humano y la disponibilidad de las instalaciones adecuadas para su funcionamiento.*

*Para efectos de las condiciones de carácter técnico, se tendrán en cuenta, entre otras, la preparación especializada de quienes tengan a su cargo la administración y operación de la empresa así como los avances técnicos utilizados para la prestación del servicio.*

*Para efectos de las condiciones sobre seguridad se tendrán en cuenta, entre otras, la implantación de programas de reposición, revisión y mantenimiento de los equipos, los sistemas de abastecimiento de combustibles y los mecanismos de*

Centro Administrativo Distrital CAD

Calle 44 N° 52-165. Código Postal 50015

Línea de Atención a la Ciudadanía: 604 44 44 144

Comutador: 604 385 55 55 Medellín - Colombia



protección a los pasajeros y a la carga.

Para efectos de las condiciones relacionadas con la capacidad financiera y origen de los recursos, se tendrán en cuenta, entre otras, las últimas declaraciones de renta y los estados financieros actuales y anteriores debidamente certificados, confrontando el capital pagado, patrimonio neto y bruto, los análisis financieros requeridos, así como los demás mecanismos establecidos por las disposiciones vigentes para verificar el origen del capital invertido.

**ARTÍCULO 13.- La habilitación es intransferible a cualquier título. En consecuencia, los beneficiarios de la misma no podrán celebrar o ejecutar acto alguno que, de cualquier manera, implique que la actividad transportadora se desarrolle por persona diferente a la que inicialmente le fue concedida, salvo los derechos sucesoriales.**

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

**ARTÍCULO 23.** Las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte sólo podrán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio, previamente matriculados o registrados para dicho servicio, previamente homologados ante el Ministerio de Transporte, sus entidades adscritas, vinculadas o con relación de coordinación y que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos de acuerdo con la infraestructura de cada Modo de transporte.

**ARTÍCULO 31.** Los equipos destinados al servicio público de transporte en cualquier Modo, deberán cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad, comodidad, de control gráfico o electrónico de velocidad máxima, de control a la contaminación del medio ambiente, y, otras especificaciones técnicas, de acuerdo con lo que se señale en el Reglamento respectivo, para efectos de la homologación correspondiente. ....)

Igualmente, la mencionada Ley en su artículo 49 literal e señala:

**"ARTÍCULO 49.-**La inmovilización o retención de los equipos procederá en los siguientes eventos:





(...)

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

### VALORACIÓN PROBATORIA

Las autoridades administrativas en aras de salvaguardar el derecho fundamental al debido proceso de los administrados y las demás prerrogativas que éste trae consigo, deben en la formación del acto administrativo que da inicio al procedimiento administrativo de carácter sancionatorio, establecer con precisión y claridad, los hechos que originan su expedición, las personas naturales o jurídicas objeto de la investigación, las disposiciones presuntamente vulneradas y las sanciones o medidas que serían procedentes, para así, delimitar el marco de referencia en el que se ejercerá la potestad sancionatoria. Igualmente, éstas tienen la obligación de asegurar que se dé un cabal cumplimiento a las garantías tanto sustanciales como procesales establecidas en el acto administrativo que da inicio a una investigación administrativa, con el fin que se dé una correcta aplicación del principio de congruencia y se respete el debido proceso, por lo que en este caso, el marco de la consecuencia jurídica o sanción a imponer no podrá ser otra diferente a la enunciada en la resolución de apertura de investigación.

Para tomar una decisión de fondo, respecto de la trasgresión a la normatividad de transporte se tiene como pruebas:

- **Informe único de infracción al Transporte – IUIT B05001002948A del 16 de Octubre de 2024.**
- **Pantallazo RUNT del vehículo, donde aparecen descritas todas las características del mismo.**
- **Pantallazo del RUNT del implicado.**
- **Ratificación del Agente de Tránsito que elaboró el IUIT de placa Nro. 130**
- **Video del procedimiento correspondiente al IUIT de la referencia.**

La presente investigación tiene origen en el informe el informe único de infracciones al transporte – IUIT Nro. **B05001002948A del 16 de Octubre de 2024**, elaborado por el agente de tránsito identificado con placa Nro. **130**, quien



en el informe consigna que el implicado presuntamente trasgredió el artículo 49 literal e) de la ley 336 de 1996.

Posteriormente, el agente del procedimiento en declaración juramentada ante este despacho también manifestó:

**DECLARACIÓN JURAMENTADA RENDIDA POR EL AGENTE DE TRANSITO DE PLACA 130, SEÑOR, JUAN CAMILO FORONDA GOMEZ (...):**

**PREGUNTADO:** bajo la gravedad del juramento que tiene prestado, como lo seguirá haciendo en el curso de la diligencia, manifieste al Despacho si usted conoce el motivo por el cual se hace presente y si elaboro el informe único de transportes que se le pone de presente? **CONTESTO:** Si. **PREGUNTADO:** Se ratifica del informe elaborado? **CONTESTO:** Si. **PREGUNTADO:** Haga un relato sobre las circunstancias de tiempo, modo y lugar que lo llevaron a elaborar el informe? **CONTESTO:** el 16 de octubre de 2024, atendiendo una petición de la comunidad en la estación San Javier se aborda un vehículo con 3 pasajeros, y en el desarrollo de la conversación, mientras se hace la revisión de documentos se logra establecer que el señor conductor estaba prestando un servicio de transporte desde las escaleras eléctricas hasta la parte alta de San Javier y que sus usuarios le iban a cancelar entre 5 y 6 mil pesos, al configurarse la infracción se procede de conformidad y se elabora el IUIT el comparendo de tránsito. **PREGUNTADO:** Como verificó que el ciudadano implicado se encontraba prestando el servicio público de transporte a los pasajeros? **CONTESTO:** por lo narrado por el conductor. **PREGUNTADO:** Al momento de realizar el procedimiento se encontraba usted en compañía de otro u otros agentes de tránsito? **CONTESTO:** con los agentes del móvil operativo. **PREGUNTADO:** Como verificó que existiese alguna contraprestación económica por parte de los ocupantes del vehículo? **CONTESTO:** por lo narrado por el conductor. **PREGUNTADO:** Pudo verificar de donde a donde transportaba a los pasajeros? **CONTESTO:** si, desde las escaleras eléctricas a San Javier parte alta. **PREGUNTADO:** Pudo verificar cual fue el valor del servicio? **CONTESTO:** si, entre 5 y 6 mil pesos. **PREGUNTADO:** Realizo prueba filmica del procedimiento? **CONTESTO:** si, se allega al despacho en esta diligencia. **PREGUNTADO:** Cuantas personas iban en el vehículo? **CONTESTO:** 3 personas **PREGUNTADO:** usted dialogo con los pasajeros y conductor del vehículo? **CONTESTO:** solo con el conductor. **PREGUNTADO:** Verificó usted los documentos que portaba el





conductor, tales como licencia de conducción y matrícula del vehículo? **CONTESTO:** si. **PREGUNTADO:** La licencia de tránsito (matrícula) del vehículo que le exhibió el implicado que tipo de servicio le permite prestar? **CONTESTO:** particular. **PREGUNTADO:** Le exhibió el implicado la tarjeta de operación del vehículo? **CONTESTO:** no tiene. **PREGUNTADO:** Pudo determinar si el vehículo implicado en el presente proceso se encuentra vinculado a alguna empresa que lo habilite a prestar el servicio público de transporte? **CONTESTO:** no. **PREGUNTADO:** Le exhibió el implicado tarjeta de control que lo vinculara alguna empresa de transporte público individual o que lo facultara para prestar este servicio? **CONTESTO:** no. **PREGUNTADO:** Le exhibió el implicado los seguros o pólizas exigidos para la prestación del servicio público de transporte? **CONTESTO:** no. **PREGUNTADO:** Le exhibió el implicado algún documento que lo habilitara para prestar el servicio público de transporte en este vehículo? **CONTESTO:** no. **PREGUNTADO:** Desea agregar algo más?. **CONTESTO:** no.

Se da traslado del video aportado por el agente de tránsito y procede a reproducir el mismo.

**En el video del procedimiento se observa:**

**VIDEO Duración 1:04 minutos**, se ve al agente de tránsito en conversación con el conductor quien dice "las recogí en San Javier porque ella estaba mareada y yo estaba en el acopio acá en san Javier comprando unas cositas", al preguntarle que para donde la lleva dice que para acá abajito por blas de lesos, y que le dan la liquita, 5 o 6 mil pesos.

Para el despacho, es claro que a partir de los datos que se reportan en el RUNT (documentos que reposan en el expediente) el rodante implicado de placas **ITQ300** es de servicio particular, razón por la cual no puede ser destinado bajo ninguna circunstancia a prestar el servicio público de transporte;





## Alcaldía de Medellín

Distrito de  
Ciencia, Tecnología e Innovación

PLACA DEL VEHÍCULO:	ITQ300	ESTADO DEL VEHÍCULO:	ACTIVO
NRO. DE LICENCIA DE TRÁNSITO:	10003017195	CLASE DE VEHICULO:	AUTOMOVIL
TIPO DE SERVICIO:	Particular		

De la declaración del agente de tránsito se concluye que el citado ciudadano estaba utilizando el rodante implicado, para la prestación del servicio público de transporte a cambio de una contra prestación económica al señalar: *"el 16 de octubre de 2024, atendiendo una petición de la comunidad en la estación San Javier se aborda un vehículo con 3 pasajeros, y en el desarrollo de la conversación, mientras se hace la revisión de documentos se logra establecer que el señor conductor estaba prestando un servicio de transporte desde las escaleras eléctricas hasta la parte alta de San Javier y que sus usuarios le iban a cancelar entre 5 y 6 mil pesos, al configurarse la infracción se procede de conformidad y se elabora el IUIT el comparendo de tránsito."*

En el video se observa el procedimiento efectuado, no obstante en su ratificación el agente de tránsito explica claramente las circunstancias de tiempo, modo y lugar que lo llevaron a efectuar el procedimiento el día **16 de Octubre de 2024** al señor **FRANCISCO JAVIER BEDOYA MARIN** en calidad de conductor del rodante de placas **ITQ300**, por cuanto evidenció que efectivamente el conductor prestaba un servicio de transporte en un vehículo particular, pues el mismo reconoce la existencia de una contra prestación económica de (\$5.000 o \$6.000) que recibiría por parte de las pasajeras por transportarlas en el vehículo.

Las manifestaciones realizadas por el implicado, demuestran sin lugar a duda alguna que con su conducta infringe las normas de transporte, por cuanto el vehículo que conducía para la fecha y hora del IUIT es un vehículo tipo particular.

Por su parte, debe indicarse que el implicado pese habersele garantizado el ejercicio de su derecho de defensa y contradicción, no concurrió al proceso a



Alcaldía de Medellín

Distrito de  
Ciencia, Tecnología e Innovación

desvirtuar las imputaciones normativas que se le efectuaron a través del informe de transportes, ni tampoco aportó o solicitó pruebas en su favor.

Con el material probatorio que reposa en el expediente, como se ha indicado es claro para el despacho, que el implicado para el momento en el que fue requerido por la autoridad estaba prestando el servicio de transporte bajo la promesa de una remuneración y no a título gratuito, se cuenta con un lugar de origen y destino, en un vehículo no autorizado, ni habilitado para prestar este servicio, y en consecuencia sin los demás documentos que lo faculten para ello.

A ese respecto, en reiterada jurisprudencia se ha indicado que quienes realicen operaciones de transporte público en condiciones de informalidad o ilegalidad, deben ser controlados y sancionados por las autoridades competentes, al respecto en el Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo en sentencia de la Sección Tercera Subsección B Consejero ponente: RAMIRO DE JESÚS PAZOS GUERRERO Radicación número: 05001-23-31-000-1996-00411-01(31602) manifestó:

*“(...)De igual forma, son los organismos municipales los encargados del control del transporte informal, en tanto se encuentran facultados para imponer sanciones consistentes en multas, tanto a los particulares que presten servicio público de transporte, como a los de servicio público que no estén vinculados legalmente a una empresa(..)”*

En el mismo sentido, el Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Tercera Subsección B Consejera ponente: Stella Conto Díaz del Castillo, veintitrés (23) de mayo de dos mil dieciocho (2018) radicación número: 47001-23-31-000-2007-00303-01(39603), manifestó:

*“Sobre el alcance de la obligación a cargo del Distrito de Santa Marta, debe precisarse que cuenta con los medios legales de inmovilización y multas al transporte informal, esto es, de ejercer el control al margen del resultado “con lo cual la prestación debida se satisface cuando el obligado dispone de los instrumentos que tiene a su alcance para la satisfacción del derecho respectivo, toda vez que dicho fenómeno por la magnitud y la forma en que se desenvolvió, dado el número de vehículos particulares y de transporte público no afiliados a cooperativas autorizadas que ejercían su actividad en las diferentes rutas, hacia materialmente imposible garantizar el resultado esperado, esto es que cesara en*

Centro Administrativo Distrital CAD

Calle 44 N° 52-165, Código Postal 50015

Línea de Atención a la Ciudadanía: 604 44 44 144

Comutador: 604 385 55 55 Medellín - Colombia





*su totalidad la actividad ejercida desde la “informalidad”. Así lo reconoció la Sala en la sentencia de 21 de febrero de 2002, en la cual se indicó que frente al cumplimiento de las obligaciones de los municipios no se trata de garantizar un resultado consistente en impedir el transporte informal, pero sí utilizar los medios a su alcance para un ejercicio racional de las funciones a su cargo (...) Por ello, considerar que la costumbre aprehendida por los usuarios de este tipo de transporte o la asociación entre conductores no autorizados legitiman la actuación no tiene asidero, en cuanto, como se sabe, la costumbre contra legem se encuentra proscrita en nuestro ordenamiento jurídico, así, no puede concluirse que la misma es creadora de derechos o que, por su existencia generalizada, no permite aplicar los correctivos y sanciones previstos en la norma. Es así que, ante la generalización del transporte irregular, ampliamente conocida por ciudadanos y autoridades, debieron enfilarse todos los esfuerzos a sancionar a quienes lo llevaban a cabo, así como a garantizar que solo aquellos quienes contaban con el correspondiente permiso fueran quienes prestaran el servicio público y, así mismo, obtuvieran provecho económico de la actividad”.*

En consecuencia con lo anterior, a partir de las pruebas enunciadas, esto es, el informe Único de Transporte, la declaración rendida por el agente del procedimiento bajo juramento, quien narra de manera clara y precisa las circunstancias que lo llevaron a la imposición del informe, aunada a la prueba de video y documentales obrantes en el proceso, permiten concluir sin duda alguna que el conductor implicado prestaba un servicio público de transporte en un vehículo no autorizado, ni habilitado para ello, lo que evidencia de plano una trasgresión a la ley 336 de 1996 en su artículo 23; al realizar operaciones de transporte público, con vehículos que no estén matriculados para prestar el transporte público y por realizar operaciones de transporte público, con vehículos que no estén autorizados para prestar el transporte público (art 31 ibidem), en este caso en concreto en un vehículo de servicio particular. Así mismo para el despacho se encuentra probado, que el implicado **FRANCISCO JAVIER BEDOYA MARÍN** prestaba el servicio público de transporte en un vehículo particular, que por obvias razones no se encontraba vinculado a una empresa de transporte legalmente habilitada y mucho menos contaba con tarjeta de operación expedida por la autoridad de transporte competente, trasgrediendo con ello la ley 336 de 1996 en sus artículos 9, 11, 12 y 13; al realizar operaciones de transporte público, sin habilitación del Estado y efectuar operaciones de transporte público sin permisos de operación, el implicado también trasgredió con ello la ley 336 de 1996 en su artículo 16.



## DE LA RESPONSABILIDAD DEL IMPLICADO

En conclusión para este despacho, en la presente investigación está probado que el implicado el señor **FRANCISCO JAVIER BEDOYA MARIN** en calidad de conductor, prestaba el servicio público de transporte en el vehículo de servicio particular de placas **ITQ300** no cumpliendo con los requisitos exigidos por la normatividad para tales efectos, incurriendo en la trasgresión a los artículos 9, 11, 12, 13, 16, 23 y 31 de la ley 336 de 1996 y por tanto **en la conducta tipificada en el literal E) del artículo 49 de la Ley 336 de 1996, toda vez que se demostró que el implicado prestaba un servicio de transporte no autorizado.**

## SANCION PROCEDENTE

En consecuencia, establecida la trasgresión a la normatividad de transporte antes citada por el señor **FRANCISCO JAVIER BEDOYA MARIN**, debemos determinar el marco normativo de carácter legal que sustente la imposición de una sanción al investigado, ha de tenerse en cuenta que la Ley 336 de 1996 - Estatuto General de Transporte - en su artículo 49 literal E señala:

**“ARTÍCULO 49.-La inmovilización o retención de los equipos procederá en los siguientes eventos:(...) e. Cuando se compruebe que el equipo no reúne las condiciones técnico mecánicas requeridas para su operación, o se compruebe que preste un servicio no autorizado. En este último caso, el vehículo será inmovilizado por un término hasta de tres meses y, si existiere reincidencia, adicionalmente se sancionará con multa de cinco (5) a veinte (20) salarios mínimos mensuales vigentes;” Negrillas y subrayas fuera del texto original.” Negrillas y subrayas fuera del texto original**

A partir de lo antes dicho, se encuentran elementos de juicio suficientes para sancionar a al señor **FRANCISCO JAVIER BEDOYA MARIN**, como responsable en materia de infracción a las normas de transporte por la infracción que originó la presente investigación, razón por la cual se le sancionará de conformidad con lo establecido por el Artículo 49, literal e) de la ley 336 de 1996 disposición que **establece un rango desde un día hasta tres meses de inmovilización del vehículo implicado, lo anterior conforme a lo indicado en mediante Circular número 202460000197 de 18/10/2024 del Secretario de Movilidad: “ B. El informe único de infracciones al transporte – IUIT de acuerdo con el artículo**



2.2.1.8.3.3 del Decreto Nacional 1079 del 2015, en concordancia con la Resolución Nacional 20203040003785 de 2020 y la Resolución Municipal 202150049912 de 2021, señalando con precisión la disposición normativa transgredida, que para el caso corresponde a la sanción contemplada en el literal e) del artículo 49 de la Ley 336 de 1996, **esto es, inmovilización por un término de un (1) día a tres (03) meses.**"

#### DOSIFICACION DE LA SANCION

El artículo 50 de la Ley 1437 de 2011- Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo señala los parámetros de graduación de la sanción por las transgresiones a las normas vigentes y dentro de las cuales se enmarcan las conductas del implicado:

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

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

Sobre las sanciones que se imponen por violación a las normas de transporte, es preciso resaltar que de conformidad con el principio de proporcionalidad que orienta el derecho administrativo sancionador, este Despacho ejerciendo su potestad en forma razonable, a efectos de dosificar la sanción, tomara en cuenta en este caso el hecho de que el implicado es primera vez que es sancionado por la trasgresión a las citadas normas de transporte, que producto de su conducta contraria a derecho está obteniendo un beneficio económico, y en el mismo sentido atendiendo a la gravedad de la falta que conlleva a la perturbación del





normal desarrollo de la operación del servicio público en la ciudad y los efectos negativos que conlleva para el sistema y la organización vial de la movilidad, dado que el incurrir en la prestación de un servicio no autorizado de transporte, atenta contra los principios de la seguridad, la calidad y accesibilidad de los usuarios en el servicio público de transporte, motivo por el cual este Despacho le impondrá como sanción la **INMOVILIZACIÓN DE 15 DÍAS al rodante de placas ITQ300**

En el mismo sentido, de conformidad con la directriz emitida por el Secretario de Movilidad de Medellín mediante Circular número 202460000197 de 18/10/2024, donde explícitamente se estableció que: *"Por tanto, si la inmovilización generada por infracción realizada a las normas de transporte resultan superiores a las establecidas en materia de tránsito por la sanción D12 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, se deben descontar los tiempos en que el vehículo estuvo inmovilizado por dicha infracción de tránsito y de igual modo, se aplicará esta lógica respecto la sanción pecuniaria – multa; precisando, que frente la sanción de multa de 5 a 20 s.m.l.m.v., esta procede y resulta aplicable sólo y únicamente en situaciones de reincidencia"*. En consecuencia, de la sanción de inmovilización impuesta deberán de descontarse los días de inmovilización impuestos con motivo de la orden formal de comparendo Nro.05001000000044673051 por trasgredir el artículo 131 literal D numeral 12 de la ley 769 de 2002 (Código de infracción D.12).

En mérito de lo anteriormente expuesto, la Suscrita Inspector de Policía Urbana de Categoría Especial y Primera Categoría de la Secretaría de Movilidad del Distrito de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín, en uso de sus facultades legales,

**RESUELVE:**

**ARTÍCULO PRIMERO: DECLARAR RESPONSABLE** al señor **FRANCISCO JAVIER BEDOYA MARÍN**, identificado con Cédula de Ciudadanía **71751484**, por trasgredir los artículos 9, 11, 12, 13, 16, 23 y 31 de la ley 336 de 1996 al incurrir en la conducta tipificada en el artículo 49 literal e) de la Ley 336 de 1996, esto es, por prestar un servicio de transporte no autorizado con el vehículo de placas **ITQ300**, en virtud de lo expresado en la parte motiva de esta Resolución.

**ARTÍCULO SEGUNDO: IMPONER SANCION DE INMOVILIZACION** del vehículo de placas **ITQ300** por el término de **QUINCE (15) días** de conformidad con lo establecido en el artículo 49 literal e) de la Ley 336 de 1996.



**ARTÍCULO TERCERO:** De la sanción de inmovilización deberán descontarse los días de inmovilización impuestos con motivo de la orden formal de comparendo Nro. **05001000000044673051**, descontando igualmente el tiempo que estuvo inmovilizado el rodante por el día del operativo.

**ARTÍCULO CUARTO: INFORMAR QUE CONTRA** la presente Decisión proceden los recursos de Reposición y de Apelación, el primero ante el mismo funcionario que profirió el fallo y el segundo ante el Secretario de Movilidad, recursos que deberán interponerse y sustentarse por escrito dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la notificación de la presente Resolución, de conformidad con lo establecido por el artículo 51 de la ley 336 de 1996, en concordancia con los artículos 74, 76 y 77 de la Ley 1437 de 2011 - Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

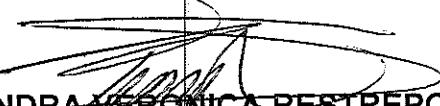
**ARTÍCULO QUINTO: NOTIFICAR** la presente resolución de conformidad con lo establecido en los artículos 68 y 69 de ley 1437 de 2011.

**ARTÍCULO SEXTO: REMITIR** copia de la presente resolución a la Subsecretaría de Control de este Organismo de Tránsito, una vez se encuentre ejecutoriada con el fin de que haga efectiva la inmovilización del referido rodante.

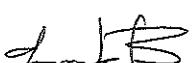
**ARTÍCULO SEPTIMO: ORDÉNESE** al **OPERADOR SITI SISTEMA INTELIGENTE DE MOVILIDAD DE MEDELLÍN**, que inmediatamente quede ejecutoriada esta decisión deberá registrarse las decisiones adoptadas en el sistema de contravenciones, SIMIT, RUNT y demás bases de datos.

**NOTIFIQUESE Y CÚMPLASE**

Dada en Medellín a los 2 días del mes de Octubre de Dos Mil Veinticinco (2025)

  
**SANDRA VERÓNICA RESTREPO ZULUAGA**

Inspectora de Policía Urbana de Categoría Especial y Primera Categoría

  
Proyecto: ~~Jancelly Betancur Hincapie~~  
Secretaría  
Inspección de Transporte

Centro Administrativo Distrital CAD  
Calle 44 N° 52-165. Código Postal 50015  
Línea de Atención a la Ciudadanía: 604 44 44 144  
Comutador: 604 385 55 55 Medellín - Colombia



