

Proceso administrativo sancionatorio del Servicio de Transporte Terrestre Automotor Especial

*Police Administrative Process of the Special
Land Automotive Transport Service*

*Carlos Alfonso Cárdenas Hernández**

Resumen:

El proceso administrativo sancionatorio del Servicio de Transporte Terrestre Automotor Especial es una manifestación de la actividad de policía bajo el marco del Estado social de derecho sancionador, que busca la preservación del interés general y del orden público sin pasar por encima de las garantías fundamentales, ya que para imponer una sanción existe un procedimiento reglado que protege los derechos al debido proceso y la defensa; de ahí que la acción de las autoridades en este campo no termina con la imposición de la orden de comparendo, tal como muchos lo creen; al contrario, es el inicio de todo un proceder que está copado de trámites y decisiones que hacen que en muchas oportunidades sean ineficaces las acciones policiales para regular este importante servicio en beneficio de los usuarios.

Palabras clave:

Estado sancionador, Policía, Procedimiento sancionatorio, Multa, Estado social de derecho, Transporte público.

* Abogado egresado de la UPTC (grado de honor). Docente ocasional de tiempo completo en el área general de Constitución Política y Democracia. Conciliador en Derecho de la Cámara de Comercio de Duitama. Diplomado en Docencia Universitaria e Investigación, UPTC. Diplomado en investigación jurídica y sociojurídica, UPTC, y abogado experto en derecho de transporte. Correo e.: patriottlawer@latinmail.com

Abstract:

The police administrative process in the automotive transport special land service, is a manifestation of the police duties, carried out under the framework of the coercive Social State of Rights, which looks for the preservation of the general interest and the public order, without trespassing the fundamental rights, since to impose a sanction has a ruled procedure that protects the rights to the due process and the defence. Therefore the authorities action in this field does not finish with a fine imposition as many may believe, but it is just the beginning a procedure which have steps and decisions, that in many opportunities make ineffective the police activities, to regulate this important service in the users benefit.

Key Words:

Coercive State, Police, Punishment Procedure, Fines, Social State of Rights.

1. Introducción

El Estado, como expresión del poder político institucionalizado, ha necesitado especializar sus actividades para hacer más eficiente su trabajo de situarse por encima de la sociedad y amortiguarle sus conflictos, dentro de los límites del orden, por medio de las acciones de policía, de fomento, de prestación de servicios públicos, de intervención, control y vigilancia, de normatividad y regulación, de planificación y programación económica y de banca central.

El tratadista Jaime Orlando Santofinio Gamboa explica estas actuaciones de la siguiente manera:

1. ACTIVIDAD DE POLICÍA O DE LIMITACIÓN A LA LIBERTAD

[...]

Aproximándonos a un concepto moderno de actividad administrativa de policía, podemos indicar que dentro de esta se recoge el conjunto de medidas coactivas utilizadas por la administración para que el asociado dirija su actuación dentro de los senderos que garanticen el interés general. De aquí que la doctrina señale como fenómenos típicos de esta actividad los de limitación de derechos y libertades, ejercicio de la fuerza y la coacción, todas ellas justificadas bajo el principio de legalidad dentro de un Estado Social de derecho y con el único propósito de ofrecer soluciones efectivas a la comunidad.

[...]

2. ACTIVIDAD DE FOMENTO

La actividad de fomento resulta particular e inherente al ejercicio de

la actividad administrativa, en cuanto implica el desarrollo concreto y efectivo de las políticas de presencia estatal en la promoción del desarrollo social y la generación de oportunidades económicas propias de todo Estado social de derecho. El fomento no se materializa de manera exclusiva en la asunción de responsabilidades industriales o comerciales directamente por las entidades administrativas, sino también en economías de mercado como las actuales en la generación de todos los mecanismos propicios para impulsar la iniciativa privada y fortalecer la misma. [...]

3. ACTIVIDAD DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS

[...]

Materialmente, en el derecho francés se entendió por servicio público toda actividad de interés general que la administración debe asumir porque le es connatural para brindar soluciones a la comunidad; los elementos comunes a todas las actividades de servicio público se reducen a dos ideas. La primera, que el servicio público corresponde a la satisfacción de una necesidad de interés general; la segunda, que el servicio público, directa o indirectamente, depende en última instancia de una autoridad pública. [...]

4. ACTIVIDAD DE INTERVENCIÓN, CONTROL Y VIGILANCIA.

En consecuencia, será actividad administrativa materialmente considerada toda aquella en la cual las autoridades adoptan decisiones y ejecutan o desarrollan operaciones tendientes a intervenir en la actividad de los particulares para regular procesos o impedir el desbordamiento

de las mismas en detrimento del interés general. Procurando mantener el balance indispensable en las relaciones entre los asociados. De igual manera, todas aquellas actividades encomendadas por el ordenamiento jurídico en dirección al ejercicio de controles de tipo disciplinario o fiscal, como el depositado en los llamados órganos de control y aquellos otros de supervisión de procesos o actuaciones de particulares e, incluso, de instituciones públicas que implican el ejercicio de inspección, control, vigilancia, supervisión y sanción cuando se ha desconocido el principio de legalidad. [...]

5. ACTIVIDAD NORMATIVA Y REGULADORA

En la reciente evolución de las actividades estatales resulta innegable que también sea peculiar a la actividad administrativa el ejercicio de ciertas potestades tendientes a la habilitación de las autoridades para expedir normas o, en algunos casos, regulaciones de carácter general subordinadas y dependientes de la Constitución y de la ley, que abordan materias y áreas específicas que por sus complejidades o en virtud de procesos de descentralización ameritan este tipo de desarrollo. [...]

6. ACTIVIDAD PLANIFICADORA Y PROGRAMADORA

La actividad administrativa, en cuanto depositaria del interés general, no puede ser producto de la improvisación; de aquí que dentro de todo Estado social de derecho se sujete a la adopción de las más trascendentales decisiones públicas y la operación o ejecución de las mismas a la identificación previa de planes, programas y políticas. Es

decir, la actividad administrativa resulta vinculada necesariamente, dentro de su legalidad y como condición fundamental para su desarrollo, a senderos de orden y prioridades, que permitan adecuar el comportamiento público a las reales necesidades de la comunidad, evitando en todo momento el desvío de recursos y esfuerzos a lo no trascendental de la vida ciudadana. [...]

7. ACTIVIDAD ECONÓMICA Y DE BANCA CENTRAL

En economías incorporadas dentro de contextos de libertad de mercados, el postulado constitucional básico rector de esta actividad, invita al Estado a respetar la iniciativa privada, permitiendo que las actividades económicas sean desarrolladas independientemente por los particulares, siempre y cuando no atenten contra el bien común, esto es, asuman responsabilidades y compromisos. El Estado, bajo estas circunstancias, tan sólo puede asumir una posición de control, con el propósito de que los actores de la economía no desborden los parámetros que tanto el mercado como el interés general imponen. [...]

Revisten esta misma naturaleza las decisiones, regulaciones y operaciones relativas al ejercicio de la banca central. La regulación de la moneda, los cambios internacionales y el crédito; la emisión de moneda, la administración de las reservas internacionales y todas las demás funciones que le correspondan a los bancos centrales en desarrollo de sus competencias constitucionales y legales, consideramos que hacen parte de las importantes funciones administrativas de los Estados

modernos, por lo tanto, sujetos a principios y controles de estas funciones¹.

Para el asunto que nos interesa, demostraré dentro del desarrollo de la exposición que el proceso sancionatorio para el Servicio Público de Transporte Público Terrestre Automotor Especial es una expresión del Estado sancionador, que se vale de la actividad de policía para sancionar a los contraventores de las normas que regulan este transporte público, en busca la protección del interés general.

1.1 El Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial

El decreto 174 de 2001, artículo 6, precisa que este es un servicio público² que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo específico de personas, ya sean estudiantes, asalariados, turistas, prestadores de servicios turísticos o particulares que requieren un servicio expreso, y que para todo evento se hará con base en un contrato escrito celebrado entre la empresa de transporte y ese grupo específico de usuarios.

Expuesto lo anterior, surge la siguiente pregunta: ¿cuáles son los principales lineamientos normativos que regulan esta actividad?; es menester responder este cuestionamiento antes de adentrarse en el tema, puesto que muchas de las contravenciones están relacionadas con la violación de estas normas que sustancialmente indican lo siguiente:

1. **HABILITACIÓN.** Las empresas legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Automotor Especial, deberán solicitar y obtener habilitación para operar. La habilitación lleva implícita la autorización para la prestación del servicio público de transporte en esta modalidad. La habilitación concedida autoriza a la empresa para prestar el servicio solamente en la modalidad solicitada.

2. **SEGUROS.** De conformidad con los artículos 994 y 1003 del Código del Comercio, las empresas de Transporte Terrestre Automotor Especial deberán tomar por cuenta propia, con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, las pólizas de seguros de respon-

¹ Jaime Orlando Santofinío Gamboa: *Tratado de derecho administrativo*, tomo I, 3 edición, Universidad Externado de Colombia, pp. 38-45.

² De conformidad con el artículo 3 de la ley 105 de 1993, el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas, por medio de vehículos apropiados, en condiciones de libertad de acceso, calidad, y seguridad de los usuarios y sujeto a una contraprestación económica, en cambio el transporte privado, según el artículo 5 de la ley 336 de 1996, es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales o jurídicas. Cuando no se utilicen equipos propios, la contratación del servicio de transporte deberá realizarse con empresas de transporte público legalmente constituidas y debidamente habilitadas.

sabilidad civil contractual o extracontractual que las ampare contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora así:

a) Póliza de responsabilidad civil contractual. Deberá cubrir, al menos, los siguientes riesgos:

- Muerte
 - Incapacidad permanente
 - Incapacidad temporal
 - Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios
- El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 salarios mínimos mensuales legales vigentes por persona.

b) Póliza de responsabilidad civil extracontractual. Deberá cubrir al menos los siguientes riesgos:

- Muerte o lesiones a una persona
 - Daños a bienes de terceros
 - Muerte o lesiones a dos o más personas
- El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 salarios mínimos mensuales legales vigentes por persona.

3. RADIO DE ACCIÓN, CONTRATACIÓN Y EXTRACTO DE CONTRATO. El radio de acción de la empresa de Transporte Público Terrestre Automotor Especial es de carácter nacional, incluyendo los perímetros departamental, metropolitano, distrital o municipal; este servicio público sólo podrá contratarse con empresas de transporte legalmente habilitadas para esta modalidad y en ningún

caso se podrá prestar sin sujeción a un contrato escrito y se prestará bajos las condiciones estipuladas por las partes; además, durante toda la prestación del servicio, el conductor del vehículo deberá portar en papel membreteado de la empresa y firmado por el representante legal de ella, un extracto del contrato que contenga como mínimo los siguientes datos:

- Nombre de la entidad contratante
- Duración del contrato, indicando su fecha de iniciación y terminación
- Objeto del contrato
- Origen y destino
- Placa, marca, modelo y número interno del vehículo

4. DISTINTIVOS. Los vehículos deberán llevar los colores verde y blanco, distribuidos a lo largo y ancho de la carrocería; así mismo, se deben pintar en la parte posterior de la carrocería del vehículo franjas alternas de diez (10) centímetros de ancho en colores amarillo y negro, con inclinación de 45 grados y una altura mínima de 60 centímetros; igualmente, en la parte superior trasera y delantera de la carrocería en caracteres destacados, de altura mínima de 10 centímetros, deben llevar la leyenda "Escolar".

5. PROTECCIÓN A LOS ESTUDIANTES. Con el fin de garantizar la protección de los

estudiantes durante todo el recorrido en la prestación del servicio de transporte, los vehículos dedicados a este servicio deberán llevar un adulto en representación de la entidad docente, no se admitirán pasajeros de pie y el vehículo debe cumplir con las condiciones técnico-mecánicas.

6. VINCULACIÓN. La vinculación de un vehículo a una empresa de transporte público es su incorporación al parque automotor de dicha empresa. Se formaliza con la celebración del respectivo contrato entre el propietario del vehículo y la empresa y se oficializa con la expedición de la tarjeta de operación por parte del Ministerio de Transporte.

7. TARJETA DE OPERACIÓN. La tarjeta de operación es el documento único que autoriza a un vehículo automotor para prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial bajo la responsabilidad de una empresa de acuerdo con los servicios contratados. El Ministerio de Transporte expide la tarjeta de operación únicamente a los vehículos legalmente vinculados a la empresa de transporte público debidamente habilitada y se expedirá hasta por un término de dos años; la tarjeta contiene, al menos, los siguientes datos:

- De la empresa: razón social o

denominación, sede y radio de acción.

- Del vehículo: clase, marca, modelo, número de placa, capacidad y tipo de combustible.
- Otros: clase de servicio, fecha de vencimiento, numeración consecutiva y firma de la autoridad que la expide.

1.2 El Estado sancionador y su relación con la actividad de policía y el proceso administrativo sancionatorio del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial

1.2.1 *El Estado sancionador y su relación con la actividad de policía.*

Al respecto se puede indicar que el Estado, por medio de la potestad administrativa sancionadora, busca en la sanción correctiva y disciplinaria la represión de las acciones u omisiones antijurídicas que afectan el interés general, de ahí que esta facultad sea un complemento para asegurar el cumplimiento de las decisiones administrativas. Referente a lo anterior, el tratadista Carlos Arturo Gómez Pavajeau indica lo siguiente:

La Corte Suprema de Justicia (sentencia 51 del 14 de abril de 1983) [paréntesis mío], en punto a la materia comprensiva del derecho punitivo del Estado, ha señalado que "es una disciplina del orden jurídico que absorbe o recubre como género cinco especies, a saber: el derecho penal (reato), el derecho contravencional, el derecho disciplinario, el derecho correccional y el derecho de punición

por indignidad política” [...] La doctrina administrativa tradicional ha considerado la potestad sancionadora de la administración como una expresión del poder de Policía, en cuya virtud el Estado tiene la atribución de regular el ejercicio de las libertades individuales con el fin de garantizar el orden público. La sanción viene a ser el instrumento coactivo para hacer cumplir la medida de policía [...] La potestad sancionadora reconocida a la administración asume dos modalidades: la disciplinaria (frente a los funcionarios que violan los deberes y prohibiciones), y la correccional (por las infracciones de los particulares a las obligaciones o restricciones en materia de higiene, tránsito, financiera, fiscal, etc.) la naturaleza jurídica de dicha potestad es indudablemente administrativa, y naturalmente que difiere de la que le asigna la ley al juez para imponer la pena, con motivo de un ilícito penal³.

Como se puede analizar, la potestad sancionatoria del Estado confluye hacia el concepto de policía –que tiene mucha relación con el proceso sancionatorio dilucidado–, el cual ha tenido una evolución a través de la historia, tanto así que en el Estado patrimonial de la época feudal se consideraba como aquella institución que preservaba el buen orden de la sociedad civil que debe presidir la autoridad del Estado, en contraposición con el buen orden moral o religioso, que queda a cargo de la autoridad eclesiástica. Luego, en la edad

moderna, el concepto de policía cambió a aquel en donde esta, a través del *ius polittiae*, procuraba proveer por la fuerza el bienestar común por encima de todas las actividades individuales de los habitantes en asocio con la confusión entre las funciones legislativa y judicial en cabeza del príncipe como cabecilla del Estado. Posteriormente, en el Estado liberal, la policía pasa a ser una actividad autorizada por la ley que limita los derechos de los particulares, en cuanto el uso de ellos perturba o puede perturbar el orden. Por lo tanto, la policía pierde el carácter discrecional que la caracterizaba y recibe su contenido y límites de las leyes que la regulan en el Estado de derecho; por ende,

se despoja a la policía de toda conexión con las funciones legislativa y judicial y se definen sus medios de actuación, el empleo de la coacción como característica esencial, se ordenan de manera sistemática los efectos que produce en los derechos de los particulares, así como la posibilidad que tienen estos de reaccionar, en su caso, contra medidas arbitrarias de policía [...] Lo fundamental de la policía en este periodo es obtener por medio del control administrativo la salvaguardia de la seguridad, del orden público⁴.

En la actualidad, dentro del enfoque planteado en el Estado social de derecho, la policía cambia de manera sustancial a aquella que no busca la

³ Carlos Arturo Gómez Pavajeau: *Dogmática del Derecho Disciplinario*. Universidad Externado de Colombia, 3 edición, 2005, pp. 151-152.

⁴ Manuel María Díez: *Derecho administrativo*, tomo IV, Bibliográfica Omega, Editores – librerías, pp. 23-24.

limitación de los derechos y libertades de los habitantes que residen en el territorio, sino el efectivo ejercicio de estos. La Corte Constitucional, en relación con lo señalado, expuso lo siguiente:

El orden público, en el Estado social de derecho, es entonces un valor subordinado al respeto a la dignidad humana, por lo cual el fin último de la policía, en sus diversas formas y aspectos, es la protección de los derechos humanos. Estos constituyen, entonces, el fundamento y el límite del poder de policía. La preservación del orden público, lograda mediante la supresión de las libertades públicas, no es entonces compatible con el ideal democrático, puesto que el sentido que subyace a las autoridades de policía no es el de mantener el orden a toda costa, sino el de determinar cómo permitirle el más amplio ejercicio de las libertades ciudadanas sin que ello afecte el orden público (sentencia C-024 de 1994) [...] Dentro de este marco, los titulares de este poder y quienes ejercen el control sobre su ejercicio han de tener en cuenta que *los derechos y las libertades de los individuos* lo constituyen no sólo su razón de ser sino su límite [...] En la sentencia C 024 de 1994 esta corporación fijó unos parámetros que han de tenerse en cuenta para el ejercicio de este poder, en especial del poder de policía administrativa, definida como “el poder jurídico por parte de las autoridades”. Estos parámetros, en términos generales, pueden resumirse así: *-Sometimiento al principio de legalidad*. Máxime cuando lo que está en juego es la restricción de derechos y libertades de rango fundamental. *-Primacía de los principios*

de eficacia y necesidad en el uso del poder y las medidas que se adopten. No siempre las medidas que adoptan las autoridades administrativas en uso de este poder resultan ser las más eficaces para el fin propuesto; pero sí lo suficientemente lesivas de los derechos y libertades de los individuos. Por esta razón se afirmó en la sentencia en comento que “La adopción del remedio más enérgico –de entre los varios posibles– ha de ser siempre la última ratio de la policía”.

-Proporcionalidad y razonabilidad de las medidas adoptadas, teniendo en cuenta las circunstancias y el fin perseguido con la medida a imponer, puesto que “El poder de la policía se ejerce para preservar el orden [...] No puede entonces traducirse en una supresión absoluta de las libertades”. Si bien las decisiones adoptadas en uso de este poder son discrecionales, esa discrecionalidad tiene límites impuestos por el propio legislador, al exigir que éstas sean adecuadas a los fines perseguidos y proporcionales a los hechos que le dan origen (art. 36 CCA). Razón por la que se afirma que, en esta materia, la motivación del acto es esencial, no como simple requisito de legalidad, sino como un medio de control para el ejercicio de este poder, dado que ella permitirá definir si la medida adoptada cumple los requisitos antes mencionados. De esta manera, se podrá establecer si hubo exceso o desvío de poder por parte del funcionario correspondiente.

-Observancia del principio de igualdad. Al respecto, se afirmó en la sentencia en comento: “el ejercicio del poder de policía no puede traducirse en discriminaciones injustificadas de ciertos sectores de la población⁵.”

⁵ Corte Constitucional, Sentencia T 873 del 4 de noviembre de 1999, M. P. Alfredo Beltrán Sierra.

Así mismo, la policía es una parte de la actividad de la administración, y al ser pieza de una de sus secciones, el derecho de policía se integra al derecho administrativo; por esta razón, las decisiones de policía –entre ellas el inicio de las investigaciones y las sanciones– deben ser motivadas mediante un acto administrativo, que puede ser atacado ante un juez administrativo si incurre en alguna causal de nulidad señalada en el Código Contencioso Administrativo⁶ o excede los límites indicados por la jurisprudencia constitucional colombiana, antes explicados.

Lo cierto es que la policía se manifiesta ante la sociedad de diferentes maneras: una, por intermedio del poder de policía, y otra, por sus procedimientos. La primera se refiere a la regulación que ejerce la función legislativa sobre los derechos individuales reconocidos por la Carta Magna, con el propósito de satisfacer el interés general a través de las leyes y los decretos reglamentarios. La segunda se representa en los reglamentos u ordenanzas, que son los medios de carácter jurídico, y las autorizaciones, las órdenes y los permisos, que son los medios materiales. Estos pueden ejecutarse mediante

actividades de vigilancia u observancia, que tienen como objeto la verificación de la conducta de los particulares que han obtenido una autorización en lo que se refiere al cumplimiento de los lineamientos otorgados por la ley o por la reglamentación dada a la actividad, a través de la verificación de los requisitos establecidos en la autorización con la ayuda de los distintos medios probatorios como el examen de documentos o recogiendo informaciones, o, por el contrario, mediante la coacción, a través de la fuerza de manera directa o la ejecución por coacción. En la primera, la administración acciona directamente contra el hecho contrario a la regulación policial, y en la segunda actúa por medio de un procedimiento reglado a las consecuencias de la ejecución de una orden de policía que no fue obedecida. A lo indicado, el tratadista Díez Manuel María señala: “En doctrina se agrega que la coacción directa y la ejecución por coacción de policía tienen una nota en común. El empleo de la fuerza. Pero mientras que la segunda utiliza un procedimiento reglado por la ley, en la primera la desobediencia es vencida por medio propio de la autoridad: el uso de la fuerza sin intermediario, directamente”⁷.

⁶ Artículo 84 C.C.A. Toda persona podrá solicitar por sí, o por medio de representante, que se declare la nulidad de los actos administrativos. Procederá no sólo cuando los actos administrativos infrinjan las normas en que deberían fundarse, sino también cuando hayan sido expedidos por funcionarios y organismos incompetentes, o en forma irregular, o con desconocimiento del derecho de audiencias y defensa, o mediante falsa motivación, o con desviación de las atribuciones propias del funcionario o corporación y registro.

⁷ Díez, *op. cit.*, p. 85.

1.2.2 El proceso administrativo sancionatorio del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial. Explicado lo anterior y frente al siguiente interrogante: ¿qué relación tiene el Estado sancionador y la actividad de policía con el proceso sancionatorio del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial?, se puede responder que en el procedimiento utilizado por el Estado sancionador para sancionar las contravenciones se utiliza la actividad de policía de manera directa y la ejecución por coacción.

En cuanto a la primera, la policía de carreteras o los agentes de tránsito vinculados a las secretarías de tránsito municipales o distritales pueden inmovilizar los vehículos con el fin de suspenderles temporalmente la circulación por las vías públicas o privadas abiertas al público, como medida preventiva, sin perjuicio de las sanciones que por la comisión de la falta se imponga a la empresa de transporte o al propietario del equipo. La inmovilización procederá en los siguientes eventos:

- a. Cuando se compruebe que el equipo no cumple con las condiciones de homologación establecidas por la autoridad competente.
- b. Cuando se trate de equipos al servicio de empresas de transporte cuya licencia se les haya suspendido o cancelado, salvo las excepciones expresamente establecidas en las disposiciones respectivas.
- c. Cuando se compruebe la inexistencia o alteración de los documentos que sustentan la operación del equipo y sólo por el tiempo requerido para clarificar los hechos.
- d. Por orden de autoridad judicial.
- e. Cuando se compruebe que el equipo no reúne las condiciones técnico-mecánicas requeridas para su operación, o se compruebe que presta un servicio no autorizado. En este caso, el vehículo será inmovilizado, por primera vez, por el término de cinco (5) días; por segunda vez, 20 días, y por tercera vez, 40 días, y si existiere reincidencia, adicionalmente se sancionará con multa de cinco (5) salarios mínimos mensuales legales vigentes.
- f. Cuando se compruebe que el equipo excede los límites permitidos en cuanto a dimensiones, peso y carga.
- g. Cuando se detecte que el equipo es utilizado para el transporte de mercancías presuntamente de contrabando, debiendo devolverse una vez que las mercancías se pongan a disposición de la autoridad competente, a menos que exista orden judicial en contrario.
- h. Cuando se detecte que el equipo es utilizado para el transporte irregular de narcóticos o de sus componentes, caso en el cual deberá ponerse a disposición de la autoridad judicial competente en forma inmediata, quien decidirá sobre su devolución.

Parágrafo: la inmovilización terminará una vez desaparezcan los motivos que

le dieron lugar, o se resuelva la situación administrativa o judicial que la generó. Su procedimiento se hará de este modo:

- a. La autoridad competente que tenga conocimiento de la infracción ordenará detener la marcha del vehículo y librárá al conductor copia del informe de infracción a las normas de transporte.
- b. La inmovilización se llevará a cabo en patios oficiales, talleres o parqueaderos autorizados por las autoridades de tránsito y transporte bajo su responsabilidad.
- c. La autoridad respectiva notificará del hecho al propietario o administrador del respectivo taller o parqueadero.

Y se extinguirá de esta manera:

- a. La orden de entrega del vehículo se emitirá por la autoridad de transporte competente, previa comprobación directa de haberse subsanado la causa que motivó la inmovilización. La orden de entrega se efectuará a favor del propietario del vehículo o al infractor, quien acreditará tal calidad con la exhibición de medios de prueba documentales.
- b. Cuando no sea posible subsanar la falta por encontrarse el vehículo retenido, la autoridad de transporte podrá ordenar la entrega al propietario o infractor previa suscripción de un acta en la cual se compromete a subsanarla en un plazo no mayor a cinco (5) días. Copia del acta se remitirá a la empresa de transporte público a la cual se encuentre afiliado el vehículo. El

incumplimiento del compromiso suscrito por el propietario o infractor dará lugar a una multa de 20 salarios mínimo mensuales legales vigentes, a cargo del propietario. La empresa de transporte responderá como deudor solidario de las obligaciones que se contraigan, entre ellas las derivadas de la prestación de grúa y parqueadero.

Y en cuanto a la segunda, los agentes de tránsito o la policía de carreteras y la Superintendencia de Puertos y Transporte ejecutan el procedimiento para imponer sanciones que se encuentran reglamentadas en el decreto 3366 de 2003, con los siguientes postulados:

1.2.2.1 Postulados generales y principios fundamentales. Estos postulados se encuentran plasmados en los artículos 1 al 9 del Decreto 3366 de 2003 y en otras normatividades que más adelante se indicarán. Ellos fijan los lineamientos generales del procedimiento sancionatorio y garantizan la prevalencia del Derecho Sustancial sobre la formalidad que protege el debido proceso y el derecho de defensa. Para comenzar:

1) **Titularidad de la potestad sancionatoria.** Esta se encuentra en cabeza del Estado; ya que la ley 105 de 1993 (por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la nación y las entidades territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se

dictan otras disposiciones), en su artículo 2, literal b, “Principios fundamentales”, y en el artículo 4 de la ley 336 de 1996 (Estatuto Nacional de transporte) indica lo siguiente:

b) **De la intervención del Estado.** Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y las actividades a él vinculadas. Artículo 4, ley 336 de 1996. El transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el Plan Nacional de Desarrollo, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares. Lo cual tiene su sustento constitucional en el artículo 189 de la C.P numeral 22, que señala que “Corresponde al Presidente de la República como Jefe de Estado, Jefe del Gobierno y Suprema autoridad Administrativa: [...] 22. Ejercer la inspección y vigilancia de la prestación de los servicios públicos”.

Las leyes 105 de 1993 (artículo 3, numeral 2) y 336 de 1996 (artículo 5) catalogan el transporte público como servicio público al indicar:

Ley 105 1993, artículo 3, numeral 2: “Del carácter de servicio público de 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”.

Ley 336 de 1996, artículo 5: “El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la prestación de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento de cada modo...”

2) **Competencia de la acción sancionatoria.** Una vez determinada la titularidad de la potestad sancionaria, según el Decreto 174 del 5 de febrero de 2001 (por el cual se reglamenta el servicio público de Transporte Terrestre Automotor Especial), artículos 8 y 9, es *la Superintendencia de puertos y transporte la entidad competente para investigar y sancionar administrativamente a las empresas o a los propietarios, poseedores o tenedores de los vehículos que prestan el servicio público de transporte terrestre automotor especial.*

Lo anterior tiene su fundamento en razón de que el Presidente de la República delega la inspección y vigilancia del servicio público de transporte al organismo adscrito de la Superintendencia de *Puertos* y Transporte, bajo el amparo de los artículos 13 y 66 de la ley 489 de 1998, al indicarnos:

Artículo 13: “... El Presidente de la República podrá delegar en los ministros, directores de departamento administrativo, representantes legales de entidades descentralizadas,

superintendentes, [...] el ejercicio de las funciones a que se refieren los numerales [...] 22 [...] del artículo 189 de la C.P.

Artículo 66: “Organización y Funcionamiento de las Superintendencias. Las superintendencias son organismos creados por la ley, con la autonomía administrativa y financiera que aquella les señale, sin personería jurídica, *que cumplen funciones de inspección y vigilancia atribuidas por la ley* o mediante delegación que haga *el presidente de la República previa autorización legal, la dirección de cada superintendencia estará a cargo del superintendente*”.

Los artículos 13 y 66 de la ley 489 de 1998 se concretan en el decreto 1016 de 2000, artículos 3 (numerales 1, 2) y 4 (numerales 2, 3) así:

Artículo 3: “Objeto de la Entidad. Corresponde a la Superintendencia de Puertos y Transporte, ejercer las

funciones de inspección y control y vigilancia que le corresponden al presidente de la República como Suprema Autoridad Administrativa, en materia de puertos de conformidad con la ley 01 de 1991 y en materia de Tránsito y transporte y su infraestructura de conformidad con la delegación prevista en el decreto 101 del 2 de febrero de 2000⁸.

3) Los sujetos de inspección, vigilancia y control. Lo mencionado se encuentra desarrollado en el decreto 101 de 2000, así:

Artículo 42. Sujetos de la inspección, vigilancia y control. Estarán sometidas a inspección, vigilancia y control de la Supertransporte las siguientes personas naturales o jurídicas:

- 1) Las sociedades con o sin ánimo de lucro, las empresas unipersonales y las personas naturales que presten el servicio público de transporte.
- 2) [...]

⁸ ¿Cuál fue el objeto de la delegación del decreto 101 de 2000? La respuesta es la siguiente:

De la Superintendencia de Puertos y Transporte
Supertransporte

Artículo 40. Delegar de conformidad con el artículo 13 de la Ley 489 de 1998 las funciones de inspección, control y vigilancia del servicio público de transporte que le atribuye el numeral 22 del artículo 189 de la Constitución Política al Presidente de la República en la actual Superintendencia General de Puertos.

Parágrafo. La Superintendencia General de Puertos modificará su denominación por la de Superintendencia de Puertos y Transporte, Supertransporte, mientras se mantenga la delegación.

Artículo 41. Objeto de la delegación. La Supertransporte ejercerá las funciones de inspección, vigilancia y control que le corresponden al Presidente de la República como suprema autoridad administrativa, en materia de tránsito, transporte y su infraestructura, de conformidad con la ley y la delegación establecida en este decreto.

El objeto de la delegación en la Supertransporte es:

1. Inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación y el cumplimiento de las normas que rigen el sistema de tránsito y transporte.
2. Inspeccionar, vigilar y controlar la permanente, eficiente y segura prestación del servicio de transporte.
3. [...]

4) Modos de iniciarse la acción administrativa sancionatoria. Las normatividades las han clasificado del siguiente modo:

- a) De oficio
- b) Por solicitud de cualquier autoridad
- c) Cualquier persona interesada

5) Clases de sanciones. En los artículos 44 al 48, de la ley 336 de 1996, se clasifican así:

- **La amonestación será escrita** y consistirá en la exigencia perentoria al sujeto para que adopte las medidas tendientes a superar la alteración en la prestación del servicio que ha generado su conducta.

Con base en la graduación que se establece en el presente artículo, las **multas** oscilarán entre 1 y 2.000 salarios mínimos mensuales vigentes, teniendo en cuenta las implicaciones de la infracción, y procederán en los siguientes casos:

- a) Cuando el sujeto no le haya dado cumplimiento a la amonestación.
- b) En caso de suspensión o alteración parcial del servicio.
- c) En caso de que el sujeto no suministre la información que legalmente le haya sido solicitada y que no repose en los archivos de la entidad solicitante.
- d) En los casos de incremento o disminución de las tarifas o de prestación del servicio autorizados, o cuando se compruebe que el equipo excede los límites permitidos sobre dimensiones, peso a carga, eventos en los cuales se impondrá el máximo de la multa permitida.

- e) En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan una violación a las normas de transporte.

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

- a) Transporte Terrestre: de uno (1) a setecientos (700) salarios mínimos mensuales legales.
- b) (...)

- **La suspensión de licencia, registros, habilitaciones o permisos de operación de las empresas de transporte se establecerá hasta por el término de tres meses y procederá en los siguientes casos:**

- a) Cuando el sujeto haya sido multado, a lo menos tres veces, dentro del mismo año calendario en que se inicie la investigación que pudiese concluir con la adopción de la medida.
- b) Cuando dentro de la oportunidad señalada no se acrediten las condiciones exigidas para mejorar la seguridad en la prestación del servicio o en la actividad de que se trate.

- **La cancelación de las licencias, registros, habilitaciones o permisos de operación de las empresas de transporte procederá en los siguientes casos:**

- a) Cuando se compruebe por parte de la autoridad de transporte

competente que las condiciones de operación, técnicas, de seguridad, financieras, que dieron origen a su otorgamiento no corresponde a la realidad una vez vencido el término, no inferior a tres meses, que se le conceda para superar las deficiencias presentadas.

- b) Cuando se compruebe la injustificada cesación de actividades o de los servicios autorizados por parte de la empresa transportadora.
- c) Cuando en la persona jurídica titular de la empresa de transporte concurra cualquiera de las causales de disolución contempladas en la ley o en sus estatutos.
- d) Cuando la alteración del servicio se produzca como elemento componente de los procesos relacionados con el establecimiento de tarifas, o como factor perturbador del orden público, siempre que las causas mencionadas sean atribuibles al beneficiario de la habilitación.
- e) En los casos de reiteración o reincidencia en el incremento o disminución de las tarifas establecidas, o en la prestación de servicios no autorizados, después de que se haya impuesto la multa a que se refiere el literal d) del artículo 46 de esta ley.
- f) Cuando dentro de los tres años anteriores a aquel en que se inicie la investigación que pudiese concluir con la medida, se haya decretado la suspensión a lo menos en dos oportunidades.

- g) En todos los demás casos en que se considere, motivadamente, que la infracción presenta signos de agravación en relación con las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que se produjo, teniendo en cuenta los efectos nocivos ocasionados a los usuarios y a la comunidad.

6) Sujetos investigados para las sanciones. Luego de haberse señalado de manera somera quiénes podían ser sujetos de sanciones y cuáles eran los castigos que se podían imponer, es necesario determinar los sujetos por investigar, para esto el artículo 9 de la ley 105 de 1993 indicó lo siguiente:

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

Podrán ser sujetos de sanción:

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

7) Principios fundamentales. El Gobierno nacional, a través del decreto 3366 de 2003 (por el cual se establece el régimen de sanciones por infracciones a las normas de Transporte Público Terrestre Automotor y se determinan unos procedimientos), delimitó las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 respecto al Transporte Público Terrestre Automotor Especial, no sin antes determinar algunos principios mínimos, tales como:

Artículo 2. Infracción de Transporte Terrestre Automotor. Toda acción u omisión que vulnere la prestación del servicio público terrestre automotor en los términos definidos en la ley o en los reglamentos de cada modalidad de servicio.

Art. 3. Autoridades competentes. Son autoridades competentes para investigar e imponer las sanciones aquí señaladas:

Jurisdicción Nacional: La superintendencia de Puertos y Transporte o quien haga sus veces.

Jurisdicción distrital y municipal: Los alcaldes o los organismos de transporte

o la dependencia en la que se delegue esta función.

En la jurisdicción del área metropolitana constituida de conformidad con la ley: la autoridad de transporte metropolitana debidamente reconocida en los municipios que la conforman y cuando el servicio de transporte se preste entre ellos.

Cuando un área metropolitana se constituya de conformidad con la ley, los municipios que la integren mantendrán su competencia en materia de transporte dentro del territorio de su jurisdicción.

Art. 4 Graduación de la sanción. En la imposición de las sanciones se tendrá en cuenta el grado de perturbación del servicio público de transporte y las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que se cometió la infracción. Para este efecto, se tendrá en consideración los daños ocasionados a la infraestructura de transporte, el riesgo a la integridad y vida de las personas, a los bienes que se transportan y los perjuicios causados a los mismos.

Art. 5 Favorabilidad. Los procesos administrativos sancionatorios que en virtud del presente decreto se instauren, se ritualizarán con la norma vigente en el momento de la comisión de la infracción. Cuando exista disposición posterior más favorable al investigado o la conducta sancionable desaparezca, el funcionario competente para imponerla la aplicará de manera preferente.

Art. 6 Caducidad. La imposición de la sanción caduca en el término de tres

(3) años, contados a partir de la comisión de la infracción.

Art. 7 **Legalidad.** Los sujetos de sanción sólo serán investigados y sancionados administrativamente por comportamientos que estén previamente descritos como infracción a las normas de transporte vigentes al momento de su realización y con la observancia de la plenitud de las formas propias de esta clase de procedimientos.

Art. 8 **Presunción de inocencia.** A quien se atribuya una falta se presume inocente, hasta que no se declare responsabilidad, a través de acto administrativo ejecutoriado.

Art. 9 **Garantía del debido proceso.** En el proceso administrativo sancionatorio se garantizan las formas propias de cada actuación administrativa en los términos del artículo 3 del decreto 01 de 1894 Principios Orientadores. Las actuaciones administrativas se desarrollarán con arreglo a los principios de economía, celeridad, eficacia, imparcialidad, publicidad y contradicción...

En todo caso se tendrá en cuenta la no reformatio in pejus y en virtud de la cual, en ningún caso se hará más gravosa la sanción al investigado.

Es de indicar que los principios antes expuestos son insuficientes, por eso, dicha deficiencia debe ser suplida por la analogía que debe remitirse a lo determinado por el Código Disciplinario Único (Ley 734 de 2002) para llenar estas lagunas, puesto que, al ser de

naturaleza sancionatoria este procedimiento contravencional –a pesar de no determinarse la integración normativa–, no veo el porqué de no aplicarse lo permitido en el artículo 162 de la ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre) para este procedimiento al señalar: “Compatibilidad y analogía. Art. 162. Las normas contenidas en el Código Contencioso Administrativo, Código Penal, Código de Procedimiento Penal y Código de Procedimiento Civil, serán aplicables a las situaciones no reguladas por el presente Código, en cuanto no fueren incompatibles y no hubiere norma prevista para el caso en análisis”.

Todo con el objeto de tener causales de exclusión de responsabilidad, el principio de culpabilidad, la tipicidad, la antijuricidad, el derecho a la defensa y demás principios a favor del investigado; puesto que pareciera que existiera en este procedimiento contravencional la Responsabilidad Objetiva, mas no la subjetiva, según la conducta.

El tratadista Manuel María Díez fortalece el argumento planteado al determinar:

El elemento primario de toda contravención es la acción, es decir, el hecho humano voluntario. Sin él no existe la contravención. La acción estriba en una manifestación exterior de la voluntad [...] En la acción se pueden distinguir varios aspectos:
a) La subjetividad, b) la actuación, c) el resultado.

a) En cuanto a la subjetividad se refiere, para que haya acción es preciso un mínimo de participación subjetiva. Ese crear interno del agente se refiere a la actividad misma del sujeto y no al efecto que ésta cause.

b) En cuanto a la actuación, entra dentro del concepto de acción, constituye su característica dominante la actuación externa de la voluntad del sujeto, a la cual suele llamarse manifestación de voluntad.

c) Por lo que respecta al resultado, consiste en la modificación del mundo exterior producido por la actuación misma del sujeto.

3. La antijuricidad como elemento de la contravención.

La antijuricidad es una relación de contradicción, en abstracto, entre la acción y la disposición de policía. [...] En este sentido, una infracción de policía es un hecho objetivamente ilícito o antijurídico.

4. La culpabilidad como elemento de la contravención.

[...] El autor tiene que conocer que su obra es antijurídica; ésta es la condición de la culpabilidad para el sujeto imputable. Son causas de exclusión de culpabilidad el error, la ignorancia y la vis compulsiva. Este medio de exclusión dejó incólume la imputabilidad, pero tiene efectos jurídicos en cuanto a la culpabilidad, ya que la suprime.

5. La imputabilidad como presupuesto de la culpabilidad.

[...] La imputabilidad es el presupuesto subjetivo de la culpabilidad, así como

la antijuricidad es el presupuesto objetivo de la culpabilidad. No se concibe pena sin imputabilidad. El caso fortuito y la fuerza mayor eliminan la imputabilidad en las contravenciones. La imputabilidad puede ser dolosa o culposa. La dolosa implica el conocimiento pleno de la acción contra ius. La culposa implica negligencia o imprudencia. En materia de contravención, el dolo y la culpa se presumen. Esta presunción no es iure et de iure sino iuris tantum⁹.

Por lo tanto, las contravenciones señaladas en los artículos 29 al 34 del Decreto 3366 de 2003 (sanciones a las empresas, propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte público terrestre automotor especial) se deben juzgar bajo estos parámetros para ser más justa la decisión; de igual manera es de anotar que la sanción o pena de policía que predomina es la multa, la cual supone una sanción pecuniaria a una conducta contraria de policía.

La multa tiene su sustento en que:

implica una técnica de coacción no privativa de la policía administrativa, ya que también se llaman multas a sanciones pecuniarias accesorias de deudas tributarias de derecho fiscal [...] La multa es una sanción administrativa de carácter objetivo. Por consiguiente: 1) Los procedimientos de ejecución de la sanción son administrativos. Se usa el

⁹ Manuel María Díez, op. cit., pp. 89-91

apremio. 2) La noción de culpa y dolo es indiferente. Todo depende del hecho exterior, del deber no cumplido. De la obligación ejecutada. El obrar culposo es suficiente. Con el carácter objetivo de la multa se quiere indicar la irrelevancia de la imputabilidad. Así incluso un demente puede ser multado, pero no imputado de culpabilidad. Las multas que no se dicten en virtud de facultades atribuidas a la administración por el ordenamiento jurídico son nulas. Existente el poder sancionador, la administración es libre de aplicarlo o no en el caso concreto de una infracción administrativa. La discrecionalidad de la administración en este supuesto no impide seguir el procedimiento sancionador marcado por la ley, en forma tal que si se infringió la norma de procedimiento, debe anularse la sanción de multa¹⁰.

Es de aclarar que, según mi criterio, toda sanción puede ser exonerada si no se demuestran los presupuestos contravencionales de la antijuricidad, culpabilidad, imputabilidad para que se conlleve una pena o sanción; por ende, no estoy de acuerdo con el doctrinante que señala que la noción de culpa o dolo son indiferentes y que la culpabilidad no es necesaria en la imposición de la multa, por cuanto con este argumento se vulnerará el derecho de defensa, lo cual es contradictorio si se indica que se debe respetar un procedimiento para la validez de la sanción.

1.2.2.2 Procedimiento del proceso contravencional de las contravenciones cometidas por el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial. Este procedimiento se encuentra señalado en los artículos 50 al 52 de la ley 336 de 1996, en el artículo 51 del Decreto 3366 de 2003, en la Resolución 10800 de 2003 y en el artículo 135 de la ley 769 de 2002; para un mayor entendimiento ilustraré esta normatividad de la siguiente manera:

1. Orden de comparendo emitido por la autoridad competente de tránsito y transporte (policía de carreteras y agentes de tránsito).

Está regulada por la resolución 10800 de 2003, que adopta el formato de informe que se tendrá como prueba para el inicio de la investigación administrativa correspondiente.

2. Procedimiento para la imposición del comparendo. Se encuentra regulado por analogía en el artículo 135 de la ley 769 de 2002 así:

- a. Ordenará detener la marcha del vehículo y le extenderá al conductor la orden de comparendo.
- b. Al conductor se le entregará copia de la orden de comparendo.

¹⁰ *Ibidem*, pp. 112-114

c. La orden de comparendo deberá estar firmada por el conductor, siempre y cuando ello sea posible. Si el conductor se niega a firmar o a presentar la licencia, firmará un testigo. Contra el informe del agente firmado por un testigo solamente procede la tacha de falsedad.

3. Apertura de la investigación y cargos. Cuando se remite el informe del agente de tránsito y transporte (orden de comparendo), la autoridad competente abrirá investigación en forma inmediata mediante una resolución motivada contra la cual no procede recurso alguno y deberá contener:

- a. Relación de pruebas aportadas o allegadas que demuestren la existencia de los hechos.
- b. Los fundamentos jurídicos que sustenten la apertura y desarrollo de la investigación.

4. Traslado. En la apertura de la investigación se determina el término de 10 días al presunto infractor, para que por escrito responda los cargos formulados y solicite las pruebas que considere pertinentes, las que se apreciarán de conformidad con las reglas de la sana crítica.

5. Fallo. Se adoptará la decisión mediante acto administrativo motivado.

6. Cobro coactivo. Confiérase a

las autoridades de transporte la función de cobro coactivo de las sanciones pecuniarias impuestas, en virtud de lo dispuesto en las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 y en las normas con ellas concordantes, transcurridos treinta días de ejecutoria de la providencia que las establezca, de conformidad con las disposiciones pertinentes del Código de Procedimiento Civil.

7. Pruebas. Todos los medios de pruebas legalmente aceptados. Sin embargo, como no lo reglamentan las normas especiales, se debe remitir por analogía al artículo 168 del C.C.A., al indicar: “en los procesos de la Jurisdicción contencioso administrativo se aplicarán en cuanto resulten compatibles con las normas de este Código, las del Procedimiento Civil en lo relacionado con la admisibilidad de los medios de prueba, forma de practicarlas y criterios de valoración”.

8. Recursos. Se aplican los artículos 50 al 52 del C.C.A., así:

- 1) Reposición, Ante el mismo funcionario que tomó la decisión para que la aclare, modifique o revoque.
- 2) Apelación. Ante el inmediato superior administrativo, con el mismo propósito.
- 3) El de queja. Cuando se rechace el de apelación.

9. Improcedencia de los recursos

- a) Contra los de trámite

- b) Decisión del Superintendente de Puertos y Transporte

10. Oportunidad y presentación de los recursos

10.1 Reposición y apelación

- a) Presentarse por escrito en la diligencia de notificación personal o dentro de los cinco días siguientes a ella o en la desfijación del edicto.
- b) Los recursos se presentarán ante el funcionario que dictó la decisión, y si quien fuere competente no quisiere recibirlos podrá presentarse ante el Procurador Regional o ante el Personero municipal, para que ordene su recibo y tramitación e imponga las sanciones correspondientes.
- c) El recurso de apelación podrá interponerse directamente, o como subsidio del de reposición.

10.2 Queja

- a) Es facultativo. Interponerse directamente ante el superior del funcionario que dictó la decisión
- b) Mediante escrito al que deberá acompañarse copia de la providencia que haya negado el recurso.
- c) Dentro de los cinco días de proferida la notificación de la decisión.
- d) Recibido el escrito, el superior ordenará inmediatamente la remisión del expediente y decidirá lo que sea del caso.

11. Requisitos

11.1 Interponerse dentro del plazo legal, personalmente y por escrito, o por su representante o apoderado debidamente constituido.

11.2 Sustentarse con expresión concreta de los motivos de inconformidad.

11.3 Indicación del nombre del recurrente.

11.4 Relacionar las pruebas que se pretenden hacer valer.

11. 5 Indicar el nombre y la dirección del recurrente.

12. Rechazo del recurso. Si el escrito no presenta los requisitos exigidos, el funcionario competente deberá rechazarlos.

13. Decisiones apelables

13.1 Las decisiones de los superintendentes delegados de tránsito y transporte.

13.2 El que deniegue el señalamiento del término para práctica de pruebas, o el decreto de alguna, pedida oportunamente, o deniegue su práctica.

14. Efectos del recurso de apelación

Efecto suspensivo.

Conclusión

Luego de explicar los diferentes puntos que contiene el proceso administrativo sancionatorio del Servicio de Transporte Terrestre Automotor Especial, se puede

indicar que es una manifestación de la actividad policía bajo el marco del Estado social de derecho sancionador, que busca la preservación del interés general y el orden público, sin pasar por encima de las garantías fundamentales, ya que para imponer una sanción existe un procedimiento reglado que protege los derechos al debido proceso y a la defensa. De ahí que la acción de las

autoridades en este campo no termina con la imposición de la orden de comparendo, tal como muchos lo creían, sino es el inicio de todo un proceder que está copado de trámites y decisiones que hacen que en muchas oportunidades sean ineficaces todas las acciones policiales para regular este importante servicio en beneficio de los usuarios y la población en general.

Bibliografía

CORTE CONSTITUCIONAL DE COLOMBIA: Sentencia T 873, del 4 de noviembre de 1999, M. P. Dr. Alfredo Beltrán Sierra.

DÍEZ, Manuel María: *Derecho Administrativo*, tomo IV. Buenos Aires: Bibliográfica Ameba, Editores-Libreros.

GÓMEZ PAVAJEAU, Carlos Arturo: *Dogmática del derecho Disciplinario*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 3 edición.

SANTOFINIO GAMBOA, Jaime Orlando: *Tratado de derecho administrativo*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, Tomo I, 3 edición.

REPÚBLICA DE COLOMBIA: Constitución Política de Colombia 1991

_____ : Código Contencioso Administrativo.

_____ : Ley 105 de 1993

_____ : Ley 336 de 1996

_____ : Ley 489 de 1998

_____ : Decreto 101 de 2000

_____ : Decreto 1016 de 2000

_____ : Decreto 174 de 2001

_____ : Ley 769 de 2002

_____ : Decreto 3366 de 2003

