



Superintendencia de Puertos y Transporte
República de Colombia



Bogotá, 23/01/2017

Al contestar, favor citar en el asunto, este
No. de Registro 20175500064161



20175500064161

Señor
Representante Legal y/o Apoderado(a)
BIP TRANSPORTES S.A.S.
CARRERA 27 No. 1B - 89 PISO SEGUNDO
BOGOTA - D.C.

ASUNTO: NOTIFICACIÓN POR AVISO

De manera atenta, me permito comunicarle que la Superintendencia de Puertos y Transporte, expidió la(s) resolución(es) No(s) **117** de **10/01/2017** por la(s) cual(es) se **RESUELVE UN RECURSO DE APELACION DENTRO DE** una investigación administrativa a esa empresa.

De conformidad con el artículo 69 de la Ley 1437 de 2011 por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, se remite para lo pertinente copia íntegra de la(s) resolución(es) en mención, precisando que las mismas quedarán debidamente notificadas al finalizar el día siguiente a la fecha de entrega del presente aviso en el lugar de destino.

Adicionalmente, me permito informarle que los recursos que legalmente proceden y las autoridades ante quienes deben interponerse los mismos, se relacionan a continuación:

Procede recurso de reposición ante el Superintendente de Puertos y Transporte dentro de los 10 días hábiles siguientes a la fecha de notificación.

SI NO

Procede recurso de apelación ante el Superintendente de Puertos y Transporte dentro de los 10 días hábiles siguientes a la fecha de notificación.

SI NO

Procede recurso de queja ante el Superintendente de Puertos y Transporte dentro de los 5 días hábiles siguientes a la fecha de notificación.

SI NO

Si la(s) resolución(es) en mención corresponden a una(s) apertura de investigación, procede la presentación de descargos, para cuya radicación por escrito ante la Superintendencia de Puertos y Transporte cuenta con el plazo indicado en la parte resolutive del acto administrativo que se anexa con el presente aviso.

Sin otro particular.

Diana C. Merchan B.

DIANA CAROLINA MERCHAN BAQUERO
Coordinadora Grupo Notificaciones

Anexo: Lo enunciado.
Transcribió: Yoana Sanchez**
C:\Users\karolleal\Desktop\ABRE.odt

1

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE
SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE
RESOLUCIÓN No.

(117) 10 FNE 2017

117

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N°02708 DEL 22 DE ENERO DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL BIP TRANSPORTES S.A.S., IDENTIFICADA CON EL NIT NO. 830.061.945-7.

EL SUPERINTENDENTE DE PUERTOS Y TRANSPORTE

En ejercicio de las facultades legales y en especial las que le confieren los artículos 41, 42 y 44 del Decreto 101 del 2000, los numerales 3 y 13 del artículo 7 y numerales 9 y 13 del artículo 14 del Decreto 1016 de 2000, modificados por el Decreto 2741 de 2001, Ley 105 de 1993, Ley 336 de 1996, procede a desatar el recurso interpuesto, para lo cual tendrá en cuenta los siguientes:

HECHOS Y ACTUACIÓN ADMINISTRATIVA

La Policía de Carreteras en cumplimiento de sus funciones emitió y trasladó a esta entidad, el Informe Único de Infracción de Transporte No. 329439 del 10 de marzo de 2013, impuesto al vehículo de placas SPP-625.

Mediante Resolución No. 23620 del 19 noviembre 2015, se apertura investigación administrativa en contra de la EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL BIP TRANSPORTES S.A.S., IDENTIFICADA CON EL NIT NO. 830.061.945-7., por presunta transgresión de lo dispuesto por la Resolución No. 10800 de 2003, artículo 1, código 587 "Cuando se compruebe la inexistencia o alteración de los documentos que sustentan la operación del vehículo y sólo por el tiempo requerido para clarificar los hechos", en concordancia con lo normado en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996. Dicho acto administrativo fue notificado el 10 de diciembre de 2015.

Revisado el expediente se encuentra que la EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL BIP TRANSPORTES S.A.S., IDENTIFICADA CON EL NIT NO. 830.061.945-7, ejerció su derecho de defensa y contradicción contra la apertura de investigación.

A través Resolución No. 02708 DEL 22 DE ENERO DE 2016, se resolvió la investigación administrativa en contra de la empresa, sancionándola con multa de CINCO (5) SMLMV, para la época de la comisión de los hechos, equivalente a DOS MILLONES NOVECIENTOS CUARENTA Y SIETE MIL QUINIENTOS PESOS (\$2.947.500) M/CTE, notificado el 10 de febrero de 2016.

Mediante escrito con radicado 2016-560-013848-2 el 23 de febrero de 2015, la empresa investigada, interpuso recursos de reposición y en subsidio apelación.

Mediante Resolución No. 010727 del 14 de abril de 2016, se resolvió el recurso de reposición interpuesto.

ARGUMENTOS DEL RECORRENTE

Este Despacho subsume en las siguientes valoraciones lo manifestado por el recurrente en los siguientes términos:

1. "La Supertransporte formula cargos y falla por el código 518 de la resolución 10800 de 2003 y por el literal e) artículo 46 de la ley 336 de 1996, las cuales son conductas completamente excluyentes, en efecto las precitadas disposiciones establecen:

1/19

2/18

2. ¹ Pese a que el acto sobre el cual estamos presentando los recursos, se motiva y estructura sobre la presunta violación al literal e) artículo 46 de la ley 336 de 1996, dicha disposición no puede aplicarse al presente caso, pues solo Fija lo límites generales de la multa entre 1 y 2000 salarios y que esta se aplicará en los demás casos donde no esté tipificada la sanción, CONVIRTIÉNDOSE EN UNA NORMA DE REENVIO EN BLANCO, ya que no se está especificando ni indicando quien comete la conducta, ni en cuales circunstancias, ni cuales detalla las verbos rectores de la conducta.
3. "ausencia de reglamentación del formato único de extracto de contrato (fuec) en la fecha de los hechos".
4. "falta de sujetos con interés legítimo a comparecer a la investigación administrativa. falta de notificación de la resolución de apertura. incumplimiento del principio de publicidad".
5. "Además de lo anterior, indican que dentro de la normativa aplicable al caso, no establece una sanción adicional como lo es la multa, lo que vulnera además el Principio de Legalidad y reserva legal, lo cual les afecta en forma directa a los demás sujetos de investigación, pues, la empresa transportadora puede repetir en contra de ellos para el pago de la sanción pecuniaria. Hacen referencia a los artículos 37 y 38 de la Ley 1437 de 2011, que establece como un deber comunicar las actuaciones administrativas a terceros, lo cual debió haberse rezado en el trámite de la presente investigación, en tanto, cada uno de los sujetos con interés legítimo de alguna manera tienen relación con la empresa que represento, por el contrato de vinculación".
6. En la presente investigación no se evidencia que el IUIT apertura estén notificados todos los sujetos con interés violando EL PRINCIPIO DE PUBLICIDAD consagrado en 1437 de 2011, la cual menciona: y las copias de la resolución de legítimo, en consecuencia se está el numeral 9, artículo 2 de la Ley 1437 de 2011.
7. Los cargos y el fallo no especifican la conducta que establece el literal e) artículo 46 de la ley 336 de 1996, es decir, no hay certeza sobre el cargo formulado y la resolución de fallo. Lo anterior teniendo en cuenta que el investigador señala en los cargos y el fallo el literal e) artículo 46 de la ley 336 de 1996 e) En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte.
8. La indebida motivación del acto administrativo que: aperturó y falló la investigación que ocupa, lo hace nulo, ya que no se ha evidenciado concretamente la conducta del literal e artículo 46 de la ley 336 de 1996.
9. "no pronunciamiento sobre las pruebas aportada ni sobre las pruebas solicitadas en los descargos".
10. Encontramos completamente contradictorio que no se decrete de oficio el testimonio del propietario del vehículo, más aun cualquier otra prueba que aumente os elementos de juicio para motivar la decisión. En otros autos se decreta de oficio, como; e hizo dentro de la investigación administrativa originada por el IUIT 13762707, el cual fue aperturado mediante resolución 4404 del 12 de marzo de 2015 y donde se emitió el a to de pruebas N° 13618 del 22 de Julio de 2015, donde se decretó de oficio la recepción 'el testimonio del propietario del vehículo, en efecto se dijo (...)
11. La ley 336 de 1996 no puede aplicarse sin una ley válida que la reglamente, razón por la cual se aplica el Decreto 3366 de 2003, pese a que si reglamentaba la aplicación de las sanciones, no es válida por estar el Ejecutivo usurpando funciones de la rama legislativa. Tampoco puede la Supertransporte abrogarse esas funciones legislativas de reglamentación y mediante un oficio establecer límites a las sanciones por fuera del marco de la ley 336 de 1996.
12. Si bien es cierto que el Ministerio de Transporte en ejercicio de la potestad reglamentaria, está legitimado para desarrollar la ley 336 de 1996, es mediante un acto administrativo reglamentario que puede cumplir dicha función. Hacerlo a través de otros actos como ocurre con la resolución 10800 que es una codificación no puede producir efectos jurídicos de manera independiente al acto que codifica.
13. la orden de comparendo no es plena prueba para sancionar.
14. principio de tipicidad en el derecho al sancionador. la norma no tipifica el s. teto activo de la conducta.

CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

De conformidad con lo establecido en el numeral 18 del artículo 7° del Decreto 1016 de 2000, este Despacho es competente para conocer del presente recurso de apelación.

COMPETENCIA

1/2/18

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N°02708 DEL 22 DE ENERO DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL BIP TRANSPORTES S.A.S., IDENTIFICADA CON EL NIT NO. 830.061.945-7.

La competencia del juez de segunda instancia se encuentra circunscrita por los parámetros de inconformidad contenidos en el recurso de apelación, de conformidad con lo señalado por la jurisprudencia unificada de la Sala Plena de la Sección Tercera, y el principio de congruencia.¹

"... el recurso de apelación se encuentra limitado a los aspectos {por el} indicados. consideración que cobra mayor significado en el sub lite si se tiene presente que en cuanto corresponde a los demás aspectos del fallo impugnado, incluyendo la declaratoria de responsabilidad de la entidad demandada, la propia apelante manifiesta su conformidad y sostiene que esos otros aspectos de la sentencia de primera instancia merecen ser confirmados.

"... mediante el recurso de apelación se ejerce el derecho de impugnación contra una determinada decisión judicial –en este caso la que contiene una sentencia–, por lo cual corresponde al recurrente confrontar los argumentos que el juez de primera instancia consideró para tomar su decisión, con sus propias consideraciones o apreciaciones, para efectos de solicitarle al juez de superior jerarquía funcional que decida sobre los puntos o asuntos que se plantean ante la segunda instancia. Lo anterior de conformidad con lo establecido en la parte inicial del artículo 357 del C. de P. C."

"Esta Sala ha delimitado el estudio del recurso de alzada –y con ello la competencia del Juez ad quem– a los motivos de inconformidad que exprese el recurrente, según lo reflejan las siguientes puntualizaciones: "Ninguna precisión resultaría necesario efectuar en relación con el régimen de responsabilidad aplicable a las circunstancias del caso concreto, ni en cuanto a la concurrencia, en el mismo, de los elementos constitutivos del régimen respectivo, habida cuenta que el recurso de apelación incoado por la entidad demandada no controvierte tales extremos y la parte actora no recurrió la sentencia de primera instancia, de manera que los referidos, son puntos de la litis que han quedado fijados con la decisión proferida por el a quo"².

Y precisó: *"De conformidad con el principio de congruencia, al superior, cuando resuelve el recurso de apelación, sólo le es permitido emitir un pronunciamiento en relación con los aspectos recurridos de la providencia del inferior, razón por la cual la potestad del juez en este caso se encuentra limitada a confrontar lo decidido con lo impugnado en el respectivo recurso y en el evento en que exceda las facultades que posee en virtud del mismo, se configurará la causal de nulidad prevista en el numeral 2 del artículo 140 del Código de Procedimiento Civil, relativa a la falta de competencia funcional"³.*

"La Corte Suprema de Justicia, en sentencia de 4 de agosto de 2010⁴, también puntualizó que la competencia del juez de segunda instancia se encuentra limitada por el alcance del respectivo recurso de alzada:

"Al tenor del artículo 305 del Código de Procedimiento Civil, en armonía con el artículo 368, ejusdem, el fallo debe estar en consonancia con los hechos y las pretensiones aducidos en la demanda, y con las excepciones propuestas por el accionado, o que el juez ha debido reconocer de oficio, de modo que si el juzgador deja de pronunciarse sobre lo que en esa medida le corresponde, o se extralimita, quien resulte afectado con ese pronunciamiento constitutivo de un error 'in procedendo', para enmendarlo cuenta con la referida causal de casación. En reciente decisión la Corporación reiteró que concordante con el principio dispositivo, el postulado de la congruencia supone 'una labor comparativa indispensable entre el contenido de fondo de la relación jurídico procesal y lo resuelto por el juzgador en el respectivo fallo, con el fin de establecer una de las tres causas de ocurrencia de la anomalía en cuestión: La de ser la resolución impertinente por ocuparse con alcance dispositivo de extremos no comprendidos en la relación jurídico procesal (extra petita); la de ser la resolución excesiva por proveer a más de lo que el demandante pide (ultra petita); y en fin, la de ser deficiente por dejar de proveer, positiva o negativamente, acerca de puntos integrantes de la demanda o sobre las excepciones que, además de aparecer probadas, hayan sido alegadas por el demandado cuando así lo exija la ley (citra petita) (...).

Frente a los argumentos expuestos por el recurrente es preciso señalar que el acto administrativo por el cual abrió investigación administrativa a la empresa investigada, lo hizo con fundamento en las pruebas

¹ Consejo de Estado – Sala de lo Contencioso Administrativo – Sección Tercera – Sala Plena, Consejero Ponente: Mauricio Fajardo Gómez, Sentencia de Unificación Jurisprudencial del 09 de febrero de 2012. Radicación No.: 500012331000199706093 01 (21.060). Actor: Reinaldo Idarraga Valencia y otros. Demandado: Nación – Ministerio de Defensa – Ejército.

² Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 29 de agosto del 2008, Exp. 14638.

³ Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 1° de abril de 2009, Exp. 32.800. M.P. Ruth Stella Correa Palacio.

⁴ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, M.P. Ruth Marina Díaz, expediente No. 05001-3103-001-2002

2/19

2/19

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N°02708 DEL 22 DE ENERO DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL BIP TRANSPORTES S.A.S., IDENTIFICADA CON EL NIT NO. 830.061.945-7.

que reposa en el expediente como lo son el Informe de Infracciones de transporte No. 329439 del 10 de marzo de 2013.

En dichas pruebas se evidencia que el vehículo referenciado, cometió una infracción a la norma de transporte correspondiente al código 587 de la Resolución 10800 del 2003, registrada por el agente de policía en la casilla 7 y 16 – extracto de contrato vencido, se hace entrega de los documentos- del mismo informe, que establece: “Cuando se compruebe la inexistencia o alteración de los documentos que sustentan la operación del vehículo y sólo por el tiempo requerido para clarificar los hechos”.

Ahora bien es importante resaltar el valor probatorio que tiene el mencionado Informe de Infracciones de Transporte, así:

LEGALIDAD DE LA PRUEBA:

En el ejercicio de sus funciones la autoridad de tránsito y transporte que expide el Informe Único de Infracción de Transporte lo hace bajo el principio de legalidad; significa que su facultad o función que le permite expedirlo debe estar predeterminada en la ley, como también la infracción cometida y la sanción aplicable. Así su imposición no es arbitraria, se hace con base en un ordenamiento legal y para dar fe de lo consignado, firma el agente de Tránsito junto con el conductor en el momento de la elaboración del mismo.

Este Despacho le advierte al recurrente que el artículo 54 del Decreto 3366 del 21 de noviembre de 2003, señala que los agentes de control deberán levantar las infracciones a las normas de transporte en el formato que para el efecto reglamentará el Ministerio de Transporte y, que este informe se tendrá como prueba para el inicio de la investigación, es así como mediante Resolución Nro. 10800 de 2003, el Ministerio reglamentó el formato para el informe de infracciones de transporte de que trata el citado artículo.

Por demás, está decir que el Informe de Infracciones de Transporte mencionado es un documento público al tenor del artículo 243 del nuevo Código General del Proceso:

Aunado lo anterior el artículo 244 del citado Código prescribe:

“Es auténtico un documento cuando existe certeza sobre la persona que lo ha elaborado, manuscrito, firmado, o cuando exista certeza respecto de la persona a quien se atribuya el documento.

Los documentos públicos y los privados emanados de las partes o de terceros, en original o en copia, elaborados, **firmados** o manuscritos, y los que contengan la reproducción de la voz o de la imagen, se presumen auténticos, **mientras no hayan sido tachados de falso o desconocidos**, según el caso.

También se presumirán auténticos los memoriales presentados para que formen parte del expediente, incluidas las demandas, sus contestaciones, los que impliquen disposición del derecho en litigio y los poderes en caso de sustitución.

La parte que aporte al proceso un documento, en original o en copia, reconoce con ello su autenticidad y no podrá impugnarlo, excepto cuando al presentarlo alegue su falsedad. Los documentos en forma de mensaje de datos se presumen auténticos.

Lo dispuesto en este artículo se aplica en todos los procesos y en todas las jurisdicciones.”

En ese orden, el artículo 257 de misma codificación en cuanto al alcance probatorio de dicho documento señala:

“Los documentos públicos hacen fe de su otorgamiento, de su fecha y de las declaraciones que en ellos haga el funcionario que los autoriza”.

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N°02708 DEL 22 DE ENERO DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL BIP TRANSPORTES S.A.S., IDENTIFICADA CON EL NIT NO. 830.061.945-7.

En esos términos, la autenticidad del documento público es un aspecto de suprema importancia, puesto que el mérito probatorio de tal documento está en función de su autenticidad y dado que el Informe de Infracción al Transporte fue aportado a la presente actuación en original, es decir, es auténtico, tiene valor probatorio, a causa de esto, es claro que de él se desprende unos hechos tales como: fecha de los hechos, lugar de los hechos, la empresa transportadora, el vehículo y la infracción cometida que se aprecia, circunstancias que en su **conjunto invierten la carga de la prueba para la empresa**, toda vez que es a ella a quien se le impone desvirtuar los mentados hechos que constituyen un indicio de su responsabilidad y deben tenerse como prueba al ser apreciados en su conjunto de acuerdo con las reglas de la sana crítica, pues guardan una armonía entre ellos.

Para el caso en estudio, es importante resaltar que en el expediente reposa en el folio 1, el Informe de Infracciones de Transporte No. 329439 del 10 de marzo de 2013, la cual obra como prueba que permite determinar que el vehículo de placas SPP-625, que está vinculado a la EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL BIP TRANSPORTES S.A.S., IDENTIFICADA CON EL NIT NO. 830.061.945-7.

Así mismo, para esta Superintendencia es claro que toda la operación del transporte es responsabilidad de la empresa, que para el caso en estudio es la EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL BIP TRANSPORTES S.A.S., IDENTIFICADA CON EL NIT NO. 830.061.945-7. motivo por el cual fue a esta empresa que se aperturó y falló investigación.

Por tanto, el acto administrativo fue expedido por mandato legal, es deber de la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte de esta Entidad, de conformidad con lo dispuesto en los numerales 9 y 13 del Decreto 1016 de 2000, emitir el acto administrativo por medio del cual se falla una investigación administrativa ya sea imponiendo una sanción o absolviendo, que también lleva implícito el desatar los recursos de ley u otra acción que contra él se interpongan.

De otra parte, la formación del acto administrativo estuvo acorde con el ordenamiento jurídico superior, de tal suerte que no es contrario a la normatividad vigente que regula la actividad de la Superintendencia Delegada de Transporte fue expedido en estricto cumplimiento de un deber legal.

CARGA DE LA PRUEBA

Respecto a este criterio es de vital importancia hacer revisión del artículo 167 de Código General del Proceso:

"(...)

ARTÍCULO 167. CARGA DE LA PRUEBA. *Incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen.*

No obstante, según las particularidades del caso, el juez podrá, de oficio o a petición de parte, distribuir, la carga al decretar las pruebas, durante su práctica o en cualquier momento del proceso antes de fallar, exigiendo probar determinado hecho a la parte que se encuentre en una situación más favorable para aportar las evidencias o esclarecer los hechos controvertidos. La parte se considerará en mejor posición para probar en virtud de su cercanía con el material probatorio, por tener en su poder el objeto de prueba, por circunstancias técnicas especiales, por haber intervenido directamente en los hechos que dieron lugar al litigio, o por estado de indefensión o de incapacidad en la cual se encuentre la contra parte, entre otras circunstancias similares.

Cuando el juez adopte esta decisión, que será susceptible de recurso, otorgará a la parte correspondiente el término necesario para aportar o solicitar la respectiva prueba, la cual se someterá a las reglas de contradicción previstas en este código.

Los hechos notorios y las afirmaciones o negaciones indefinidas no requieren prueba.

"(...)"

Este Despacho considera necesario hacer un estudio sobre la carga de la prueba, para lo cual citamos al tratadista Couture, para definir la carga procesal como "(...) una situación jurídica, instituida en la ley, consistente en el requerimiento de una conducta de realización facultativa normalmente establecida en interés del propio sujeto y cuya omisión trae aparejada una consecuencia gravosa para él (...)

La carga de la prueba es la que determina quién debe probar los hechos, por lo que se puede decir que la carga de la prueba es el "(...) Instituto procesal mediante el cual se establece una regla de juicio en cuya virtud se indica al juez como de falla cuando no encuentre en el proceso pruebas que le den certeza sobre los hechos que deben fundamentar su decisión, e indirectamente establece a cuál de las partes le interesa la prueba de tales hechos, para evitarse las consecuencias desfavorables de su decidida (...)

ds/10

Teniendo en cuenta los principios de pertinencia y conducencia de las pruebas alegadas por el recurrente, es necesario tener en cuenta: como preámbulo del estudio de la admisibilidad de los medios probatorios es necesario precisar claramente, los conceptos de conducencia pertinencia y utilidad, los cuales son preceptos principales en el análisis llevado a cabo en este despacho.

El primero de ello es la Conducencia referente a la idoneidad legal que tiene la prueba para demostrar determinado hecho, es decir, que la ley permita la utilización de este medio de prueba.

La inconducencia significa que el medio que quiere utilizarse es ineficaz para demostrar el hecho a que se refiere, porque la ley exige un medio distinto para tales fines, "(...) *la conducencia de la prueba no es cuestión de hecho (como si los es su pertinencia) si no de derecho, porque se trata de determinar si legalmente se puede recibir o practicarse.* (...)". (1)⁵

El segundo requisito es la Pertinencia, entendida como la relación de facto entre los hechos que se pretenden demostrar con el empleo del medio de prueba solicitado y el tema objeto de prueba dentro del proceso, quiere decir, esto que con dicha prueba se puede demostrar los hechos debatidos dentro del proceso y no se refieran a hechos extraños al mismo.

Una prueba no pertinente o irrelevante será aquella que se aduce con el fin de llevar al juez sobre al convencimiento sobre hechos que no se relacionan sobre el litigio o la materia que se debate y que por lo tanto, no pueden influir en su decisión. Se entiende por "(...) pertinente o relevancia de la prueba la relación entre el hecho objeto de ésta y los fundamentos de hecho de la cuestión por decidir, que permite a aquel influir en la decisión, sea de las pretensiones o excepciones del proceso contencioso de lo investigado en materia penal de las declaraciones pedidas en el voluntario o en la cuestión debatida en el incidente, según el caso (...) (2)⁶.

Finalmente la Utilidad de la prueba, concerniente a llevar al proceso pruebas que **presten algún servicio al proceso** o aporte algún elemento nuevo que aclare el supuesto de hecho de la investigación, entonces se colige respecto de la utilidad de la prueba, que esta debe producir un provecho desde el punto de vista procesal, es decir, que debe prestar algún servicio al juez que deba ser tomada dentro del proceso y ayuda a obtener la convicción del juzgador respecto de los hechos sobre los cuales se fundamentó un determinada investigación.

Así mismo, el Doctor, Parra Quijano, señalo en su obra Manual de Derecho Probatorio que "(...) en principio las pruebas impertinentes e inconducentes o inútiles pero puede suceder que a pesar de que la prueba sea pertinente y conducente resulte inútil. Los casos de inutilidad son: a) cuando se llevan pruebas encaminadas a demostrar hechos contrarios a una presunción de derecho, esto es, de la llamadas *jure et de jure* las que no admiten pruebas en contrario, b) cuando se trata de demuestra el hecho presumido sea por presunción *jure et de jure* o *juris tantum*, cuando no se está discutiendo aquel; c) cuando el hecho este plenamente demostrado dentro del proceso y se pretende con otras pruebas demostrarlo (...); d) cuando se trata de desvirtuar lo que ha sido el objeto del juzgamiento y ha hecho tránsito a cosa juzgada o en el evento de que se trata de demuestras con otras pruebas, lo ya declarado en la sentencia que ha hecho tránsito a cosa juzgada". (3)⁷.

APRECIACIÓN DE LAS PRUEBAS

Para tal efecto, a continuación, se hará un análisis jurídico del documento mismo y de su contenido con el fin de establecer su mérito y alcance probatorio, la validez de los datos consignados y la carga de la prueba a efectos de desvirtuar los eventuales hechos que puedan desprender del mismo.

Respecto a la apreciación y valoración de las pruebas se debe esgrimir que el valor por sí mismo se debe basar en las reglas de la lógica, la ciencia y **la sana crítica**, de conformidad con las normas del Código General del Proceso en su Artículo 176 establece "(...) Las pruebas deberán ser apreciadas en conjunto, de acuerdo con las reglas de la sana crítica, sin perjuicio de las solemnidades prescritas en la ley sustancial para la existencia o validez de ciertos actos. El juez expondrá siempre razonadamente el mérito que le asigne a cada prueba, así el **artículo 50 de Ley 336 de 1996 en su numeral C** establece que

⁵ . DEVIS ECHANDIA Hernando, Teoría General de la Prueba, Tomo 1, Capítulo 4, Editorial Biblioteca Jurídica Dike, Bogotá, 1993, Pagina 340.

⁶ DEVIS, op. cit., pág. 343

⁷ PARRA QUIJANO, Jairo. Manual de Derecho Probatoria. Décima Tercera Edición, Bogotá, 2002, Ps. 144 y 145.

10/6/18

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N°02708 DEL 22 DE ENERO DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL BIP TRANSPORTES S.A.S., IDENTIFICADA CON EL NIT NO. 830.061.945-7.

dentro del procedimiento administrativo sancionatorio por infracción de las normas de transporte se apreciaran **las pruebas de conformidad con la sana crítica**.

Así mismo, el literal c) del artículo 50 de la Ley 136 de 1996 le da la posibilidad al operador de solicitar aquellas pruebas que considere pertinentes, no siendo una obligación. En igual sentido, el artículo 51 del Decreto 3366 de 2003 contiene que "...*presentados los descargos, y practicadas las pruebas decretadas si fuere del caso, se adoptará la decisión mediante acto administrativo motivado*", es decir que es facultativo del juzgador decretar o no las pruebas.

Es así que compete al fallador revisar en detalle las pruebas obrantes en el plenario y determinar cuál de ellos lo lleva a la convicción respecto a la materialidad del hecho o infracción en este caso, y la eventual responsabilidad de la Empresa investigada- sana crítica-

Ahora bien, es importante mencionar que junto con el escrito de descargos y el de los recursos la empresa solicitó el testimonio del Agente de policía de tránsito y transporte que elaboró el Informe de infracción de transporte - , las cuales fueron denegadas con justa motivación de conformidad con el artículo 168 del Código General del Proceso y el artículo 50 de la Ley 336 de 1996, lo cuales permiten y facultan a la primera instancia el rechazo de plano de las pruebas que son notoriamente impertinentes, inconducentes y las manifiestamente superfluas o inútiles como las solicitadas en el presente caso.

Así las cosas, la empresa investigada **no aportó medios probatorios** que permitan imputar el eximente de responsabilidad administrativa al sujeto activo en mención, en cuanto la conducta desplegada en el momento de los hechos, es de **mera conducta** la cual se agota solo con la acción u omisión sin exigir resultados facticos, en este caso "*Cuando se compruebe la inexistencia o alteración de los documentos que sustenta la operación del vehículo y solo por el tiempo requerido para clarificar los hechos*".

En esa medida, queda claro que la primera instancia aperturó investigación a la empresa mencionada, con fundamento en el Informe de Infracciones de Transporte, los cuales tienen valor probatorio, puesto que de ellos se desprende unos hechos tales como: fecha de los hechos, lugar, infracción cometida, vehículo infractor, empresa donde se encuentra vinculado el mismo y una observación que amplía la conducta, circunstancias que en su conjunto despejan todo tipo de duda y conduce a la certeza de la infracción cometida, e invierten la carga de la prueba para la empresa, toda vez que es a ella a quien se le impone desvirtuar los mentados hechos que constituyen un indicio de su responsabilidad y deben tenerse como prueba al ser apreciados en su conjunto de acuerdo con las reglas de la **sana crítica**⁸, pues guardan una armonía entre ellos. Noticia que se le notifica a la empresa investigada con el fin de que presente las pruebas que reúnan los requisitos legales de conducencia, pertinencia y útil capaces de desvirtuar lo allí registrado, con esto se hace claridad que los procesos sancionatorios siempre admiten prueba en contrario las cuales son valoradas en la misma investigación, ahora bien en el presente caso la empresa allega extracto de contrato, pero al momento en que se exigió el mismo el vehículo SPP-625, el día 25 de junio de 2013 no lo contaba.

"PRINCIPIO DE LEGALIDAD DE LA SANCION-Extensión a procedimientos administrativos/DERECHO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR- Aplicación de garantías superiores en materia penal/LEGALIDAD DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES-Alcance.

En sostenida jurisprudencia la Corte ha hecho ver que la prohibición de imponer sanciones, si no es conforme a normas sustanciales previas que las determinen, resulta extensiva a todos los procedimientos administrativos en los que se pretenda dicha imposición. Al respecto, Corporación ha señalado que en el derecho administrativo sancionador son aplicables mutatis mutandi las garantías superiores que rigen en materia penal, entre ellas la de legalidad de las infracciones y de las sanciones, conforme a la cual nadie puede ser sancionado

⁸ Se introduce entonces la expresión "sana crítica" que conlleva la obligación para el juez de analizar en conjunto el material probatorio para obtener, aplicando las reglas de la lógica, la psicología y la experiencia, la certeza que sobre determinados hechos se requiere para efectos de decidir lo que corresponda". Hernán Fabio López Blanco, Procedimiento Civil Tomo 3 Pruebas, Editorial Dupré Editores, pág. 19. (negrilla y subrayado fuera del texto)

ENE 7017

administrativamente sino conforme a normas preexistentes que tipifiquen la contravención administrativa y señalen la sanción correspondiente.

PRINCIPIO DE LEGALIDAD DE LA SANCION-Exigencias.

El principio de legalidad de las sanciones exige: (i) que el señalamiento de la sanción sea hecho directamente por el legislador; (ii) que este señalamiento sea previo al momento de comisión del ilícito y también al acto que determina la imposición de la sanción; (iii) que la sanción se determine no sólo previamente, sino también plenamente, es decir que sea determinada y no determinable. Obviamente, esto no impide que el legislador diseñe mecanismos que permitan la gradación de la sanción, como el señalamiento de topes máximos o mínimos."

En sentencia C-922 de 2011 la Corte señaló:

"6. Así pues, la Constitución prohíbe que alguien sea juzgado conforme a normas sustanciales que definan penas, que no sean preexistentes al acto que se imputa. Esta prohibición, aplicable en primer lugar a los juicios penales, resulta extensiva a todos los procedimientos administrativos en los que se pretenda la imposición de una sanción. En efecto, reiterada jurisprudencia constitucional ha señalado que en el derecho administrativo sancionador son aplicables mutatis mutandi las garantías superiores que rigen en materia penal, entre ellas la de legalidad de las infracciones y de las sanciones, conforme a la cual nadie puede ser sancionado administrativamente sino conforme a normas preexistentes que tipifiquen la contravención administrativa y señalen la sanción correspondiente. Así por ejemplo, en la Sentencia C-386 de 1996, la Corte dijo:

"El derecho disciplinario es una modalidad de derecho sancionatorio, por lo cual los principios del derecho penal se aplican, mutatis mutandi, en este campo, pues la particular consagración de garantías sustanciales y procesales a favor de la persona investigada se realiza en aras del respeto de los derechos fundamentales del individuo en comento, y para controlar la potestad sancionadora del Estado. Ahora bien, uno de los principios esenciales en materia sancionatoria es el de la tipicidad, según el cual las faltas disciplinarias no sólo deben estar descritas en norma previa sino que, además, la sanción debe estar predeterminada."

Aunque el aparte transcrito se refiere específicamente al derecho disciplinario como parte del derecho administrativo sancionador, las consideraciones recaen sobre este último en general. Posteriormente, en el mismo sentido anterior, en otro fallo la Corte especificó:

"La sanción administrativa, como respuesta del Estado a la inobservancia por parte de los administrados de las obligaciones, deberes y mandatos generales o específicos que se han ideado para el adecuado funcionamiento y marcha de la administración entre otros, y consecuencia concreta del poder punitivo del Estado, no debe ser ajena a los principios que rigen el derecho al debido proceso. Por tanto, debe responder a criterios que aseguren los derechos de los administrados. En este sentido, se exige, entonces, que la sanción esté contemplada en una norma de rango legal -reserva de ley-, sin que ello sea garantía suficiente, pues, además, la norma que la contiene debe determinar con claridad la sanción, o por lo menos permitir su determinación mediante criterios que el legislador establezca para el efecto. Igualmente, ha de ser razonable y proporcional, a efectos de evitar la arbitrariedad y limitar a su máxima expresión la discrecionalidad de que pueda hacer uso la autoridad administrativa al momento de su imposición. En otros términos, la tipificación de la sanción administrativa resulta indispensable como garantía del principio de legalidad."

De esta manera se tiene que en el derecho administrativo sancionatorio rige el principio de legalidad de las sanciones, conforme al cual toda infracción debe ser castigada de conformidad con normas preexistentes al hecho que se atribuye al sancionado."

Conforme a lo anterior, podemos concluir que las infracciones a las normas del transporte, contravenciones y las sanciones respectivas están establecidas en la Ley.

Los actos dictados por la administración gozan de una presunción de legitimidad conforme a la cual se estima que los mismos se encuentran apegados a derecho hasta que no se demuestre lo contrario; de allí que, para enervar sus efectos corresponderá al accionante presentar la prueba en contrario de esa presunción atendiendo el principio de la presunción de veracidad del acto administrativo que dice:

"En materia contencioso administrativa de anulación, la presunción de legitimidad, veracidad y legalidad del acto administrativo va a provocar que sea el recurrente quien tenga la obligación de desvirtuarla probando la ilegalidad o incorrección, la falsedad del acto o la inexactitud de los hechos que le dieron fundamento (inversión de la carga de la prueba). De allí que se ha dejado fuera de toda duda la consideración del principio de la presunción de legitimidad del acto administrativo como fundamento de la carga de la prueba que incumbe al recurrente."

En el caso de autos, el artículo 9º de la Ley 105 de 1993 señala:

delis

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N°02708 DEL 22 DE ENERO DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL BIP TRANSPORTES S.A.S., IDENTIFICADA CON EL NIT NO. 830.061.945-7.

"SANCIONES. 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". **(Negritas fuera del texto)**

En ese sentido, el artículo 46 de la ley 336 de 1996, señala: "Con base en la graduación que se establece en el presente artículo, las multas oscilarán entre 1 y 2000 salarios mínimos mensuales vigentes teniendo en cuenta las implicaciones de la infracción y procederán en los siguientes casos:

- a) Cuando el sujeto no le haya dado cumplimiento a la amonestación.
- b) En caso de suspensión o alteración parcial del servicio.
- c) En caso de que el sujeto no suministre la información que legalmente le haya sido solicitada y que no repose en los archivos de la entidad solicitante.
- d) Literal modificado por el artículo 96 de la Ley 1450 de 2011. El nuevo texto es el siguiente: > en los casos de incremento o disminución de las tarifas de prestación de servicios no autorizada, o cuando se compruebe que el equipo excede los límites permitidos sobre dimensiones, peso y carga.
- e) **En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte (negritas fuera del texto).**

PARÁGRAFO. Para la aplicación de las multas a que se refiere el presente artículo se tendrán en cuenta los siguientes parámetros relacionados con cada Modo de transporte:

- a. **Transporte Terrestre: de uno (1) a setecientos (700) salarios mínimos mensuales vigentes;**
- b. Transporte Fluvial: de uno (1) a mil (1000) salarios mínimos mensuales vigentes;
- c. Transporte Marítimo: de uno (1) a mil quinientos (1500) salarios mínimos mensuales vigentes;
- d. Transporte Férreo: de uno (1) a mil quinientos (1500) salarios mínimos mensuales vigentes;
- e. Transporte Aéreo: de uno (1) a dos mil (2000) salarios mínimos mensuales vigentes." 519 R 29/1

1 9 7 1 0 ENE 2017

Bajo estas regulaciones, se infiere sin lugar a dudas que fue el legislador el que determinó quienes son sujetos de sanciones cuando infrinjan las normas de transporte estando sujetos al procedimiento y sanción consagrado en la Ley 336 de 1996, **previsto en el artículo 46 de la citada norma.**

Respecto del principio de legalidad, en sentencia C-211 de 2000, la Corte Constitucional ha señalado:

*“...que el principio de legalidad de la sanción, como parte integrante del debido proceso, exige la determinación clara, precisa y concreta de la pena o castigo que se ha de imponer a quienes incurran en comportamientos, actos o hechos proscritos en la Constitución y la ley. Dichas sanciones además de ser **razonables y proporcionadas**, no deben estar prohibidas en el ordenamiento supremo. Tal principio que es rígido en cuanto se refiere a asuntos penales, no es tan estricto en materia administrativa pues, en este evento, la autoridad sancionadora cuenta **con cierta discrecionalidad**, que no arbitrariedad, en la interpretación y aplicación de las faltas y correctivos administrativos.”* (Negrilla y subrayado fuera del texto)

Así mismo, en otro pronunciamiento -de la Honorable Corte Constitucional – Sentencia C – 564 de 2000-, estableció y estudio el margen de discrecionalidad que tiene la administración al momento de imponer sanciones de la siguiente manera:

*“La sanción administrativa, como respuesta del Estado a la inobservancia por parte de los administrados de las obligaciones, deberes y mandatos generales o específicos que se han ideado para el adecuado funcionamiento y marcha de la administración entre otros, y consecuencia concreta del poder punitivo del Estado, no debe ser ajena a los principios que rigen el derecho al debido proceso. Por tanto, debe responder a criterios que aseguren los derechos de los administrados. En este sentido, se exige, entonces, que **la sanción esté contemplada en una norma de rango legal -reserva de ley-**, sin que ello sea garantía suficiente, pues, además, la norma que la contiene debe determinar con claridad la sanción, o **por lo menos permitir su determinación mediante criterios que el legislador establezca para el efecto**. Igualmente, ha de ser razonable y proporcional, a efectos de evitar la arbitrariedad y limitar a su máxima **expresión la discrecionalidad de que pueda hacer uso la autoridad administrativa al momento de su imposición**. En otros términos, **la tipificación de la sanción administrativa resulta indispensable como garantía del principio de legalidad**”.* (Negrilla y subrayado fuera del texto)

El principio de legalidad, en términos generales, como la ha sostenido la Corte Constitucional en Sentencia C-564 de 2000:

“puede concretarse en dos aspectos el primero, a que exista una ley previa que determine la conducta objeto de sanción y, el segundo, en la precisión que se emplee en ésta para determinar la conducta o hecho objeto de reproche y la sanción que ha de imponerse; aspecto éste de gran importancia, pues con él se busca recortar al máximo la facultad discrecional de la administración en ejercicio del poder sancionatorio que le es propio, precisión que se predica no sólo de la descripción de la conducta, sino de la sanción misma.”

De la anterior cita, se pueden extraer las siguientes conclusiones: En el derecho sancionador administrativo uno de sus principios es el de la legalidad, lo que conlleva a sostener que la conducta descrita como infracción y su respectiva sanción están previamente definidas con absoluta claridad en la Ley; ahora es de tener presente que el principio de legalidad en materia del derecho administrativo sancionador es menos estricto que en materia del derecho penal a pesar de estar sujeto a las garantías propias del debido proceso señalado en el artículo 29 de la Constitución Política varia su aplicación y no puede aplicarse con la misma severidad (Corte Constitucional en sentencia C-616 de 2002).

EXEQUBILIDAD DEL LITERAL (E) DEL ARTÍCULO 46 DE LA LEY 336 DE 1996.

2/10/18

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N°02708 DEL 22 DE ENERO DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL BIP TRANSPORTES S.A.S., IDENTIFICADA CON EL NIT NO. 830.061.945-7.

En Sentencia C- 490 de 1997, La Corte Constitucional declaró la exequibilidad del literal e del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, con base en los siguientes fundamentos⁹:

"El literal e) del artículo 46 será declarado exequible, porque no contraría la Constitución, concretamente el artículo 29 de ésta.

*Hay que entender que las violaciones que en este literal se sancionan **son todas las infracciones de las normas de transporte, diferentes a las expresamente señaladas en el mismo artículo 46.** No se quebranta, pues, el principio de legalidad de la pena.*

Se advierte, sin embargo, que las sanciones, dentro de la escala prevista en el artículo 46, deben ser razonables y proporcionales a la violación.

Así, se declarará exequible esta norma".

Por tal razón, dicho literal hizo tránsito a cosa juzgada constitucional de conformidad con la Jurisprudencia y Precedentes de la Corte Constitucional.

DIFERENCIA ENTRE COMPARENDO –ORDEN FORMAL DE NOTIFICACIÓN- E INFORME DE INFRACCIONES DE TRANSPORTE

La Ley 769 del 2002. "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones", en su artículo 2 define Comparendo: "Orden formal de notificación para que el presunto contraventor o implicado se presente ante la autoridad de tránsito por la comisión de una infracción".

Así mismo, el Decreto 3366 del 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", en su artículo 54 define Informe de infracciones de transporte: "Los agentes de control levantarán las infracciones a las normas de transporte en el formato que para el efecto reglamentará el Ministerio de Transporte. El informe de esta autoridad se tendrá como prueba para el inicio de la investigación administrativa correspondiente".

En ese orden de ideas, se observa que el primero hace referencia al formato de Comparendo Único Nacional de Tránsito que se utiliza cuando los sujetos destinatarios de esta norma son infractores a las normas de tránsito los cuales tienen un procedimiento policivo. El segundo, establece que cuando las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor, violen o faciliten la violación a las normas de transporte, la autoridad competente debe utilizar el formato de Informe de Infracciones de Transporte, los cuales tienen un procedimiento administrativo.

De conformidad con lo anterior, el Presidente de la Republica, como suprema autoridad administrativa – Artículo 115 de la Constitución Nacional- facultó al Ministerio de Transporte para que reglamentara el artículo 54 del Decreto 3366 de 2003 – Decreto por medio del cual se desarrolla las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996- , el cual se encuentra vigente de conformidad con el anteriormente nombrado fallo del Consejo de Estado; por tal razón, el Ministerio de Transporte en uso de sus facultades constitucionales y legales reglamentó el formato para el informe de infracción de transporte mediante la Resolución 010800 de 2003, la cual se encuentra vigente dentro del ordenamiento jurídico colombiano.

Ahora bien, revisando el expediente objeto de la presente investigación se observa que el Policía de Carreteras en cumplimiento de sus funciones emitió y trasladó a esta entidad la Orden De Comparendo Nacional De Infracciones De Transporte No. 329439 del 10 de marzo de 2013, impuesto al vehículo de placas SPP-625, en el que se evidencia que el vehículo en mención cometió una infracción a la norma de transporte la cual es competencia de esta Superintendencia.

Este despacho advierte que el mencionado formato hace referencia a Infracciones De Transporte, el cual es coherente con la infracción a la norma de transporte allí registrada, es decir, que en el formato no se evidencia en ninguna parte ya sea en el nombre o en su contenido la palabra tránsito y tampoco la infracción consignada corresponde a tránsito. Diferente fuera, que el formato allegado por la autoridad competente se llamara Comparendo Único Nacional de Tránsito o que la infracción registrada correspondiera al sector de tránsito.

11 / 10 ENI 2017

Por lo anteriormente anotado, queda claro que a pesar de que a simple vista el nombre del formato es diferente, si se analiza el mismo el nombre sigue siendo infracciones de transporte, lo cual es coherente con la normatividad anteriormente señalada, motivo por el cual la presente investigación goza de legalidad.

En ese orden de ideas, la presente investigación se aperturó y se sancionó de acuerdo con la prueba que obra en el expediente esto es la Orden De Comparendo Nacional De Infracciones De Transporte No. 329439 del 10 de marzo de 2013, que goza de legalidad, autenticidad y conduce a la certeza de la infracción a la norma de transporte cometida.

DE LA SUSPENSIÓN DEL DECRETO 3366 DEL 2003 Y DE LA NO TIPIFICACIÓN DE LAS CONDUCTAS DE LOS PROPIETARIOS Y CONDUCTORES:

Es necesario resaltar lo manifestado por la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado, que mediante Auto de fecha 22 de mayo de 2008, decretó la suspensión provisional de los efectos de los artículos 12, 13, 14, 16, 18, 19, 20, 22, 24, 25, 26, 28, 30, 31, 32, 34, 36, 39, 40, 41, 42, 43, 44 y 57 del Decreto 3366 de 2003, por considerar que los rangos contenidos en los artículos del Decreto acusado, por medio del cual se establece el régimen de sanciones por infracciones a las normas de Transporte Público Terrestre Automotor, restringen el límite de la sanción establecido en la Ley 336 de 1996.

Para ello el Despacho del Ministerio de Transporte, mediante concepto radicado MT No. 20101340224991 del 21 de junio de 2010, considera que: *"la suspensión provisional de los artículo del Decreto 3366 de 2003, se limita a los montos de la sanción de multa contemplados en cada uno de ellos, toda vez que la parte normativa de las providencias se refieren de manera expresa a los "límites" o "rangos" y si se observa la transcripción del Consejo de Estado, de los textos de los mismos artículo suspendidos se tiene que éstos están en negrilla y subrayados, para significar de esta manera que las conductas tipificadas allí, continúan vigentes y deberían aplicarse las sanciones contempladas en la Ley 336 de 1996, artículos 45 y 46."*

De la misma manera, la Sala de lo Contencioso Administrativo – Sección Primera – del honorable Consejo de Estado a través del fallo proferido el 24 de septiembre de 2009, Expediente 110010324000 2004 0018601, declaró la nulidad de los artículos 15, 16, 21 y 22 de los capítulos III y V del Título II del Decreto 3366 de 2003 y del inciso 5 del artículo 47 de esa misma disposición, en el entendido que las sanciones deben estar establecidas en la **ley** – principio de legalidad-.

Bajo estas regulaciones, se infiere sin lugar a dudas que fue el legislador el que determinó quienes son sujetos de sanciones cuando infrinjan las normas de transporte estando sujetos al procedimiento y sanción consagrado en la Ley 336 de 1996, previsto en el artículo 46 de la citada norma, teniendo en cuenta que **no se encuentra tipificada la conducta para los propietarios y conductores.**

PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONATORIO ESPECIAL.

El Presidente la República en ejercicio de sus facultades Constitucionales y legales, en especial las que confiere el numeral 11 del artículo 189 C.N, y en desarrollo de las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 – facultad reglamentaria- expidió el Decreto 3366 de 2003, el cual fue demandado en nulidad simple de que trata el artículo 84 del Código Contencioso Administrativo ante el Honorable Consejo de Estado.

Ahora bien, si bien es cierto que el Consejo de Estado en sentencia del expediente 11001-03-24-000-2004-00186-01, declaró la nulidad de algunos apartes del Decreto 3366 de 2003, como lo fueron:

DECLÁRASE la nulidad de los artículos 15, 16 y 21 y 22 de los Capítulos III y V del título II del Decreto 3366 de 2003 y del inciso 5° del artículo 47 de la misma disposición, en el entendido de que las sanciones deben estar establecidas en la ley.

De lo anterior se desprende que el Capítulo I y en especial el artículo 51 del Decreto 3366 de 2003, sigan vigentes en el ordenamiento jurídico colombiano, el cual consagra lo siguiente:

12/18

RESOLUCIÓN No. 117 DEL 10 ENE 2017

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N°02708 DEL 22 DE ENERO DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL BIP TRANSPORTES S.A.S., IDENTIFICADA CON EL NIT NO. 830.061.945-7.

Artículo 51. Procedimiento para imponer sanciones. De conformidad con lo previsto en el Título I Capítulo IX de la Ley 336 de 1996, el procedimiento para la imposición de las sanciones de multa y de suspensión o cancelación de la habilitación o del permiso de operación, es el siguiente:

Cuando se tenga conocimiento de la comisión de una infracción a las normas de transporte, la Autoridad Competente abrirá investigación en forma inmediata mediante Resolución motivada contra la cual no procede recurso alguno, y deberá contener:

1. Relación de las pruebas aportadas o allegadas que demuestren la existencia de los hechos.
2. Los fundamentos jurídicos que sustenten la apertura y desarrollo de la investigación.
3. Traslado por un término de diez (10) días al presunto infractor, para que por escrito responda a los cargos formulados y solicite las pruebas que considere pertinentes, las que se apreciarán de conformidad con las reglas de la sana crítica.

Presentados los descargos, y practicadas las pruebas decretadas si fuere del caso, se adoptará la decisión mediante acto administrativo motivado. Esta actuación se someterá a las reglas sobre vía gubernativa señaladas en Código Contencioso Administrativo. (Negrilla y subrayado fuera del texto)

De conformidad con lo anterior se desprende, que el artículo 51 del Decreto 3366 de 2003 establece un procedimiento administrativo especial con términos propios y diferentes al establecido en la Ley 1437 de 2011¹⁰ – Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo-, que consagra el procedimiento administrativo de carácter general, es como el artículo 47 de la Ley 1437 de 2011, en su primera parte establece que:

ARTÍCULO 47. PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONATORIO. Los procedimientos administrativos de carácter sancionatorio no regulados por leyes especiales o por el Código Disciplinario Único se sujetarán a las disposiciones de esta Parte Primera del Código. Los preceptos de este Código se aplicarán también en lo no previsto por dichas leyes.

Por lo anterior, se le recuerda al recurrente que en materia de servicio público de transporte existe un procedimiento administrativo sancionatorio **especial vigente**, diferente e independiente de los términos y procedimientos establecidos en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo – Ley 1437 de 2011-.

Ahora bien, el recurrente allega que no se le dio cumplimiento a lo establecido en el artículo 38 de la Ley 1437 de 2011, para lo cual es necesario mencionarle que dicho artículo en sus numeral limita la intervención de terceros como son los conductores y propietarios de los vehículos, ya que ellos no son sujetos de sanción de conformidad con lo ya mencionado en el argumentos anterior.

SOBRE LOS DOCUMENTOS QUE SUSTENTAN LA OPERACIÓN

La Ley 336 de 1996 –Estatuto Nacional de Transporte-, en su artículo 26 estableció que todo equipo destinado al transporte público debe sustentar su operación de la siguiente manera:

¹⁰ **ARTÍCULO 2o. ÁMBITO DE APLICACIÓN de la Ley 1437 de 2011 –C.P.A.C.A.-.** Las normas de esta Parte Primera del Código se aplican a todos los organismos y entidades que conforman las ramas del poder público en sus distintos órdenes, sectores y niveles, a los órganos autónomos e independientes del Estado y a los particulares, cuando cumplan funciones administrativas. A todos ellos se les dará el nombre de autoridades.

Las disposiciones de esta Parte Primera no se aplicarán en los procedimientos militares o de policía que por su naturaleza requieran decisiones de aplicación inmediata, para evitar o remediar perturbaciones de orden público en los aspectos de defensa nacional, seguridad, tranquilidad, salubridad, y circulación de personas y cosas. Tampoco se aplicarán para ejercer la facultad de libre nombramiento y remoción.

Las autoridades sujetarán sus actuaciones a los procedimientos que se establecen en este Código, sin perjuicio de los procedimientos regulados en leyes especiales. En lo no previsto en los mismos se aplicarán las disposiciones de este Código (negrilla y subrayado fuera del texto).

Artículo 26.-Todo equipo destinado al transporte público deberá contar con los documentos exigidos por las disposiciones correspondientes para prestar el servicio de que se trate.

Los equipos de transporte que ingresen temporalmente al país con destino a un uso distinto del servicio público, tendrán una identificación especial, se asimilarán a una importación temporal y deberán ser reexportados dentro del plazo señalado por la autoridad competente. (Negrilla y subrayado fuera del texto).

El Decreto 174 de 2011, en su artículo 23 estableció los requisitos mínimo que debe contener el extracto de contrato:

Artículo 23. *Extracto del contrato. Durante toda la prestación del servicio, el conductor del vehículo deberá portar en papel membreado de la empresa y firmado por el representante legal de la misma, un extracto del contrato que contenga como mínimo los siguientes datos:*

1. Nombre de la entidad contratante.
2. Duración del contrato, indicando su fecha de iniciación y terminación.
3. Objeto del contrato
4. Origen y destino.
5. Placa, marca, modelo y número interno del vehículo

Parágrafo. El Ministerio de Transporte diseñará el "Formato Único de Extracto del Contrato" y establecerá la ficha técnica para su elaboración y los mecanismos de control correspondientes.

Así mismo, el Decreto compilatorio 1079 de 2015 –Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, compiló lo establecido por el **Decreto 3366 de 2003** en su artículo 52 – el cual no ha sido objeto de ningún control de legalidad-, en el artículo 2.2.1.8.3.1, el cual establece los documentos que sustentan la operación:

Artículo 2.2.1.8.3.1. Documentos que soportan la operación de los equipos. *De acuerdo con la modalidad de servicio y radio de acción autorizado, los documentos que sustentan la operación de los equipos son:*

6. *Transporte público terrestre automotor especial:*
 - 6.1. *Tarjeta de operación.*
 - 6.2. Extracto del contrato.
 - 6.3. *Permiso de operación (en los casos de vehículos particulares que transportan estudiantes).*

Ahora bien, el Ministerio de Transporte, en ejercicio de sus facultades Constitucionales y legales, mediante Resolución 03068 de 2014 reglamentó el Formato Único de Extracto¹¹ del contrato de que trata el parágrafo del anteriormente mencionado artículo 23 del Decreto 174 de 2011 – el cual no se encontraba vigente al momento de los mentados hechos; de lo anterior se le recuerda a la empresa que debe cumplir con dicha resolución y **así evitar la transgresión de las normas que regulan el sector transporte.**

Se concluye que en todo momento, los vehículos que presten el servicio debe soportan la operación de los equipos con los documentos vigente y con los requisitos mínimos que permitan soportar la operación, por tal razón al momento que el agente de tránsito solicite los documentos mencionados y **no se aporten** se configura sin lugar a duda el código de infracción 587" *Cuando se compruebe la inexistencia o alteración de los documentos que sustentan la operación del vehículo y sólo por el tiempo requerido para clarificar los hechos".*

FALSA MOTIVACION

La falsa motivación del acto administrativo se configura cuando para fundamentar el acto se dan razones engañosas, simuladas, contrarias a la realidad. La motivación de un acto implica que la manifestación de

¹¹ Ver Resolución 1069 de 2015, por medio de la cual el Ministerio de Transporte reglamenta el artículo 14 del Decreto 348 de 2015.

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N°02708 DEL 22 DE ENERO DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL BIP TRANSPORTES S.A.S., IDENTIFICADA CON EL NIT NO. 830.061.945-7.

la administración tiene una causa que la justifica, y ella debe obedecer a criterios de legalidad, certeza de los hechos, debida calificación jurídica y apreciación razonable.

La Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado en sentencia de 9 de octubre de 2003 con Radicación número: 76001-23-31-000-1994-09988-01, Consejero Ponente Dr. Germán Rodríguez Villamizar definió el concepto de falsa motivación así:

"La falsa motivación se presenta cuando la situación de hecho que sirve de fundamento al acto administrativo, se revela inexistente, o cuando existiendo unos hechos, éstos han sido calificados erradamente desde el punto de vista jurídico, generándose en la primera hipótesis, el error de hecho, y en la segunda, el error de derecho, como modalidades diferentes de la falsa motivación"

De otro lado, en lo que atañe a la carga probatoria de la citada causal de anulación, el Consejo de Estado en la precitada sentencia, expresó lo siguiente:

"La falsa motivación, quien la aduce tiene la carga de la prueba, es decir, de demostrar la falsedad o inexactitud en los motivos que explícita o implícitamente sustentan el acto administrativo respectivo, habida cuenta de la presunción de legalidad de que se hallan revestidos los actos administrativos"

De acuerdo con los antecedentes jurisprudenciales transcritos, se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- a) La falsa motivación, como vicio de ilegalidad del acto administrativo, puede estructurarse cuando en las consideraciones de hecho o de derecho que contiene el acto, se incurre en un error de hecho o de derecho, ya sea porque los hechos aducidos en la decisión son inexistentes o, cuando existiendo éstos son calificados erradamente desde el punto de vista jurídico. En el primer caso, se genera el error de hecho y, en el segundo, el error de derecho.
- b) Quien impugna un acto administrativo bajo el argumento de encontrarse falsamente motivado, tiene la carga probatoria (onus probandi) de demostrarlo, dado que sobre los actos de la administración gravita una presunción de legalidad que debe ser desvirtuada por quien pretenda impugnarlos.

En este orden de ideas, este Despacho considera que todas las actuaciones realizadas a lo largo del proceso, gozan de pleno respaldo legal, por lo tanto, los argumentos aducidos por el recurrente no poseen fundamentación alguna.

DE LA RESPONSABILIDAD DE LA EMPRESA:

Ahora bien, el capítulo 2, artículo 6, del Decreto 174 de 2001, compilado por el artículo 2.2.1.6.4 del decreto 1079 del 26 de mayo de 2015, establece que:

"Artículo 2.2.1.6.4. Servicio público de transporte terrestre automotor especial. Es aquel 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 que tengan una característica común y homogénea en su origen y destino, como estudiantes, turistas, empleados, personas con discapacidad y/o movilidad reducida, pacientes no crónicos y particulares que requieren de un servicio expreso, siempre que hagan parte de un grupo determinable y de acuerdo con las condiciones y características que se definen en el presente Capítulo.

Parágrafo. Para todo evento, la contratación del servicio público de transporte terrestre automotor especial se hará mediante documento suscrito por la empresa de transporte habilitada y por la persona natural o jurídica contratante que requiera el servicio, el cual deberá contener las condiciones, obligaciones y deberes pactados por las partes, de conformidad con las formalidades previstas por el Ministerio de Transporte y lo señalado en el presente Capítulo.

Por lo anterior, esta Superintendencia está facultada y puede sancionar discrecionalmente a las empresas de transporte las que podrán repetir contra los propietarios de los vehículos afiliados, por los perjuicios causados por actos violatorios de las normas de transporte. Por ello, se le hace saber al recurrente que la responsabilidad sancionatoria es individual y el ordenamiento jurídico lo tiene establecido así. La SUPERTRANSPORTE en este caso se analiza el deber de vigilancia de la EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL BIP TRANSPORTES S.A.S., IDENTIFICADA CON EL NIT NO. 830.061.945-7., y una vez verificado se determina la comisión de la falta que se le ha endilgado a la sociedad investigada.

117 10 ENE 2017

La Constitución Nacional establece en sus artículos 2 y 365:

Artículo 2. *Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.*

Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares

ARTICULO 365. *Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional.*

Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. Si por razones de soberanía o de interés social, el Estado, mediante ley aprobada por la mayoría de los miembros de una y otra cámara, por iniciativa del Gobierno decide reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos, deberá indemnizar previa y plenamente a las personas que en virtud de dicha ley, queden privadas del ejercicio de una actividad lícita.

La Ley 336 de 1993 establece varios principios y objetivos entre ellos:

Artículo 2º- *La **seguridad** especialmente la relacionada con la **protección de los usuarios**, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte.*

Artículo 3º- *Reglamentado por el Decreto Nacional 3083 de 2007. Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y **accesibilidad requeridas para garantizarle** a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo, dándole la prioridad a la utilización de medios de transporte masivo. En todo caso, el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los artículos 333 y 334 de la Constitución Política.*

Artículo 4º- *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.*

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**.*

La prestación del servicio público de transporte internacional, a más de las normas nacionales aplicables para el caso, se regirá de conformidad con los tratados, convenios, acuerdos y prácticas, celebrados o acogidos por el país para tal efecto.

Artículo 48.- *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, y financieras, que dieron origen a su otorgamiento no corresponden a la realidad una vez vencido el término, no inferior a tres meses, que se le conceda para superar las deficiencias presentadas:*

Por demás, aparece como obvia la obligación que tiene la empresa de controlar a sus vinculados, asociados o afiliados, por ser ella la habilitada por el Estado para la prestación de un servicio público esencial como es el transporte público, responsabilidad que no es conjunta sino individual. En efecto,

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N°02708 DEL 22 DE ENERO DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL BIP TRANSPORTES S.A.S., IDENTIFICADA CON EL NIT NO. 830.061.945-7.

la delegación que hace el Estado a las empresas, a través de la habilitación no puede tomarse por éstas como la simple posibilidad de vincular unos vehículos y obtener unos beneficios económicos por ello; por el contrario, la delegación genera para las empresas unos deberes frente a los usuarios del servicio público. Ello es así, debido a la relación inescindible entre el servicio público de transporte y el bienestar social, relación que genera obligaciones especiales para quienes prestan dicho servicio, tanto que si la vinculación de los vehículos para ser operados a través y a nombre de unas empresas no conllevara algún tipo de responsabilidad para éstas, no tendría objeto su conformación y la delegación simplemente habría sido otorgada por el Estado directamente, de forma individual y personal, a los propietarios de cada vehículo de transporte público.

Por lo anteriormente anotado, este despacho hace precisión que es obligación y responsabilidad de la empresa vigilar y ejercer control con cada uno de sus vinculados, para que cumplan con todos los requisitos legales para prestar el servicio autorizado, pues mal haría vincular vehículos y dejarlos transitar al arbitrio de ellos sin ninguna vigilancia por parte de la correspondiente empresa, en esa medida es tan importante que las empresas establezcan un control sobre ellos con el fin de prevenir infracciones y aplicar **correctivos** a los mismos cuando incurran en ellas.

PRINCIPIO DEL DEBIDO PROCESO:

A la luz del artículo 29 de la Constitución Colombiano, el derecho al debido proceso debe ser aplicado en todos los procesos judiciales y administrativos.

De acuerdo a la normatividad anteriormente mencionada, se ha dado cumplimiento al derecho al debido proceso, por cuanto, en la presente actuación se ha dado estricto cumplimiento a los principios de:

Publicidad, ya que se ha publicado, comunicado y notificado todo el trámite administrativo en virtud de lo consagrado en el Título I Capítulo I Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Contradicción, por cuanto se ha dado cumplimiento al artículo 50 de la Ley 336 de 1996 y se hizo traslado al supuesto infractor para que formule descargos y presente las pruebas que sustenten su posición. En ese sentido, la resolución por la cual se abre la investigación administrativa contra la empresa enjuiciada, ha cumplido con los requisitos expresados en dicho artículo, ya que se ha hecho una relación de las pruebas aportadas, la apertura y el fallo de la investigación ha sido sustentada jurídicamente; se dispuso el traslado para que el investigado respondiera a los cargos y presentara los recursos de ley a que tenía derecho.

In dubio Pro Investigado, en virtud de las pruebas que reposan en el expediente, se ha podido determinar una certeza, más allá de toda duda razonable, acerca de la responsabilidad de la investigada, por lo tanto, no hay aplicación del principio In Dubio Pro Investigado.

Juez Natural, teniendo en cuenta el numeral 9 del artículo 44 del decreto 101 de 2000; los numerales 9 y 13 del artículo 14 del decreto 1016 de 2000; los artículos 3, 4 y 10 del decreto 2741 de 2001; el artículo 9 del decreto 173 de 2001; y el artículo 50 de la Ley 336 de 1996, la Superintendencia de Puertos y Transporte es la entidad competente para juzgar a la investigada.

Doble Instancia, considerando que contra la resolución procedía el recurso de apelación ante el Superintendente de Puertos y Transporte; la cual con la presente resolución se está agotando el recurso de alzada.

El debido proceso debe entenderse como una manifestación del Estado que busca proteger al individuo frente a las actuaciones de las autoridades públicas, procurando en todo momento el respeto a las formas propias de cada juicio. Por ello el artículo 29 del ordenamiento constitucional lo consagra expresamente "*para toda clase de actuaciones judiciales o administrativas*" es decir que obliga no solamente a los jueces sino también a los organismos y dependencias de la administración pública. Comprende un conjunto de principios, tales como el de legalidad, el del juez natural, el de favorabilidad o el derecho de defensa.

9/19

2/13/17

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N°02708 DEL 22 DE ENERO DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL BIP TRANSPORTES S.A.S., IDENTIFICADA CON EL NIT NO. 830.061.945-7.

1 1 7 1 0 ENE 2017

Por las anteriores consideraciones esta instancia advierte que en la presente investigación administrativa se ha dado pleno cumplimiento a los parámetros establecidos por la Corte Constitucional para la imposición de sanciones administrativas, pues la sanción impuesta por la Delegada de Tránsito y Transporte fue adecuada, proporcional, favorable, racional y razonable a la conducta endilgada a la pues la sanción impuesta por la Delegada de Tránsito y Transporte fue adecuada, proporcional, racional y razonable a la conducta endilgada a la empresa, existiendo congruencia entre la conducta y la sanción, respetando lo prescrito por el artículo 50 de la Ley 1437 de 2011 y atendiendo el principio de gradualidad de la sanción.

En síntesis, la primera instancia ha respetado todas las garantías procesales que están consagradas en la Constitución Política y en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, por lo cual el acto administrativo está motivado de forma correcta y con total apego a la ley.

Como consecuencia de lo anterior, para este Despacho los argumentos del recurrente no son de recibo, ni desvirtúan los hechos por los cuales fue sancionado en primera instancia, por lo que se mantiene lo ordenado en la Resolución No. 02708 DEL 22 DE ENERO DE 2016.

Conforme a lo expuesto este Despacho,

RESUELVE:

Artículo 1: CONFIRMAR la Resolución No. 02708 DEL 22 DE ENERO DE 2016, por medio de la cual se sancionó a la EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL BIP TRANSPORTES S.A.S., IDENTIFICADA CON EL NIT NO. 830.061.945-7., la cual fue sancionada con multa de CINCO (5) salarios mínimos mensuales legales vigentes – SMMLV- para la época de la comisión de los hechos, es decir para el año 2013 equivalente a **DOS MILLONES NOVECIENTOS CUARENTA Y SIETE MIL QUINIENTOS PESOS (\$2.947.500) M/CTE.**

Parágrafo Único: La multa impuesta deberá ser consignada a nombre de la cuenta SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE CONTRIBUCION –MULTAS ADMINISTRATIVAS del Banco del Occidente. Cuenta Corriente No. 223-03504-9, en efectivo, transferencia, PSE o cheque de gerencia indicando el nombre, Nit y/o cédula de ciudadanía, y número de la Resolución por la cual se impuso la sanción. El pago debe ser subido al aplicativo TAUX, que se encuentra en la página de la Superintendencia de Puertos y Transporte www.supertransporte.gov.co.

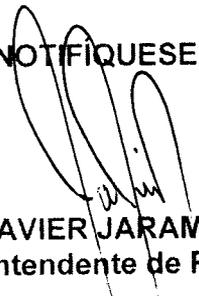
Artículo 2: NOTIFICAR personalmente, dentro de los cinco (5) días siguientes a su expedición, el contenido de la presente resolución, a través de la Secretaria General de la Superintendencia de Puertos y Transportes, al representante legal o a quien haga sus veces de la EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL BIP TRANSPORTES S.A.S., IDENTIFICADA CON EL NIT NO. 830.061.945-7, en la CARRERA 27 No 1B -89 Piso Segundo en la ciudad de Bogotá D.C, o en su defecto se surtirá la notificación de conformidad con lo establecido en los artículos 66 y siguientes de la Ley 1437 de 2011.

Artículo 3: La presente Resolución rige a partir de la fecha de su notificación, y contra la misma no procede recurso alguno.

Dada en Bogotá D.C., a los

1 1 7 1 0 ENE 2017

NOTIFIQUESE Y CÚMPLASE


JAVIER JARAMILLO RAMÍREZ
Superintendente de Puertos y Transporte.

Proyectó: Hugo Fernando Cano Hernández- Contratista-
Revisó: Dr. Juan Pablo Restrepo Castrillón- Jefe Oficina Asesora Jurídica

2/18/18



Superintendencia de Puertos y
Transporte
República de Colombia



Al contestar, favor citar en el asunto,
este No. de Registro 20175500026261



20175500026261

Bogotá, 10/01/2017

Señor
Representante Legal y/o Apoderado (a)
BIP TRANSPORTES S.A.S.
CARRERA 27 No. 1B - 89 PISO SEGUNDO
BOGOTA - D.C.

ASUNTO: CITACION NOTIFICACION
Respetado(a) señor(a):

De manera atenta, me permito comunicarle que la Superintendencia de Puertos y Transporte, expidió la(s) resolución(es) No(s) **117 de 10/01/2017** por la(s) cual(es) se **RESUELVE UN RECURSO DE APELACION DENTRO DE** una investigación administrativa a esa empresa.

En consecuencia, debe acercarse a la Secretaria General de esta Entidad, ubicada en la **Calle 37 No. 28B-21 Barrio Soledad** de la ciudad de Bogotá, con el objeto que se surta la correspondiente notificación personal; de no ser posible, ésta se surtirá por aviso de conformidad con el artículo 69 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

En los eventos en que se otorgue autorización para surtir la notificación personal, se debe especificar los números de las resoluciones respecto de las cuales autoriza la notificación, para tal efecto en la página web de la entidad www.supertransporte.gov.co, link "**Resoluciones y edictos investigaciones administrativas**" se encuentra disponible un modelo de autorización, el cual podrá ser tomado como referencia. Así mismo se deberá presentar copia del decreto de nombramiento y acta de posesión, si es del caso.

En el caso que desee hacer uso de la opción de realizar el trámite de notificación electrónica para futuras ocasiones, usted señor(a) representante legal deberá diligenciar en su totalidad la autorización que se encuentra en el archivo Word anexo a la Circular 16 del 18 de junio de 2012 la cual se encuentra en la página web de la Entidad www.supertransporte.gov.co en el link "**Circulares Supertransporte**" y remitirlo a la **Calle 37 No. 28B-21 Barrio Soledad** de la ciudad de Bogotá.

Sin otro particular.

VALENTINA RUBIANO RODRIGUEZ*
Coordinadora Grupo Notificaciones

TRANSCRIBIO: FELIPE PARDO PARDO
REVISÓ: VANESSA BARRERA.

B.

GD-REG-23-V2-29-Feb-2012

1



Libertad y Orden

Superintendencia de Puertos y Transporte República de Colombia



472	Motivos de Devolución	Desconocido	No Existe Número
		Rehusado	No Reclamado
	Dirección Errada	Cerrado	No Contactado
	No Reside	Fallecido	Apartado Clausurado
		Fuerza Mayor	
Fecha 1:	15	17	R J
Fecha 2:			
Nombre del distribuidor:	Ramiro Ochoa		
C.C.	C.C. 95.125.535		
Centro de Distribución:	C.C. 95.125.535		
Observaciones:	Setraslodon Murillo Toro 2 meses		



Servicios Postales Nacionales S.A.
NIT 800 062917-4
DG 25 G 95 A 55
Línea Nat. 01 800 210

REMITENTE

Nombre/ Razón Social
SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE
Superintendencia
Dirección: Calle 37 No. 28B- la soledad

Ciudad: BOGOTÁ D.C.

Departamento: BOGOTÁ D.C.

Código Postal:

Envío: RN700590329C

DESTINATARIO

Nombre/ Razón Social:
BIP TRANSPORTES S.A.S.

Dirección: CARRERA 27 No. PISO SEGUNDO

Ciudad: BOGOTÁ D.C.

Departamento: BOGOTÁ D.C.

Código Postal: 11141

Fecha Pre-Admisión:

24/01/2017 15:49:35

Mis. Transporte Lic. de caros 000700 d

Oficina Principal - Calle 63 No. 9ª - 45 Bogotá D.C.
CIAC - Centro Integral de Atención al Ciudadano - Calle 37 No. 28 B - 21 Bogotá D.C.
PBX: 3526700 - Bogotá D.C. Línea de Atención al Ciudadano 01 8000 915615
www.supertransporte.gov.co