Superintendencia de Puertos y Transporte
República de Colombia

Libertad y Orden

TODOS POR UN NUEVO PAÍS
PAZ EQUIDAD EDUCACION

Al contestar, favor citar en el asunto este No. de Registro 20185500093241.

20185500093241

Bogotá, 31/01/2018

Señor
Representante Legal
TRANSSUMINISTROS TECNICOS LTDA
CALLE 152 No 103 B - 17 SEGUNDO PISO
BOGOTA - D.C.

Respetado (a) Señor (a)

Para su conocimiento y fines pertinentes de manera atenta me permito comunicarle que la Superintendencia de Puertos y Transporte, expidió la (s) resolución (s) Nos. 2394 de 29/01/2018 POR LA CUAL SE RESUELVE RECURSO DE REPOSICION DENTRO DE UNA INVESTIGACION ADMINISTRATIVA A ESA EMPRESA, para lo cual le anexo fotocopias de la misma.

Sin otro particular.

Diana C. Merchan B.

DIANA CAROLINA MERCHAN BAQUERO*
Coordinadora Grupo Notificaciones

Transcribio: ELIZABETHBULLA
Revisó: RAISSA RICAURTE

REPÚBLICA DE COLOMBIA

Libertad y Orden

MINISTERIO DE TRANSPORTE

SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE

RESOLUCIÓN No. 2394 DEL 29 ENE 2018

Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor TRANSSUMINISTROS TECNICOS LTDA, identificada con NIT. 830056095 - 1 contra la Resolución No. 51127 del 10 de octubre de 2017.

LA SUPERINTENDENTE DELEGADA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR

En ejercicio de las facultades legales y en especial las que le confieren el numeral 9 del artículo 44 del Decreto 101 del 2000, los numerales 9, 13 del artículo 14 del Decreto 1016 de 2000, los artículos 3 y 6 del Decreto 2741 de 2001 y el artículo 2.2.1.6.1.2.del Decreto Único Reglamentario 1079 de 2015.

CONSIDERANDO

Que la Autoridad de Tránsito y Transporte en cumplimiento de sus funciones emitió y trasladó a esta entidad el Informe Único de Infracción de Transporte No. 13760338 del 05 de agosto de 2015 impuesto al vehículo de placa SKM-123 por haber transgredido el código de infracción número 587 de la Resolución 10800 de 2003, proferida por el Ministerio de Transporte.

Que mediante resolución No. 51464 del 30 de septiembre de 2016 la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor inició investigación administrativa contra la empresa TRANSSUMINISTROS TECNICOS LTDA identificada con NIT. 830056095 - 1, por transgredir presuntamente el literal d) y e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con lo normado en el código 587 de la resolución No. 10800 de 2003 que indica: "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 el código 510 ibídem *"Permitir la prestación del servicio en vehículos sin Tarjeta de Operación o con esta vencida"*. Dicho acto administrativo quedó notificado mediante aviso el 18 de octubre de 2016, sin embargo no presentaron los correspondientes descargos.

Que mediante Resolución No. 51127 del 10 de octubre de 2017 la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor sancionó a la empresa TRANSSUMINISTROS TECNICOS LTDA identificada con NIT. 830056095 - 1, con multa de SEIS (6) SMMLV por haber transgredido el literal d) y e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 por incurrir en la conducta descrita en el artículo 1° de la Resolución 10800 de 2003 y lo señalado en el código de infracción 587 en concordancia con el código 510. Esta Resolución quedó notificada mediante aviso a la empresa investigada el 03 de noviembre de 2017.

RESOLUCIÓN No. 2394 **DEL** 29 ENE 2018

Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor TRANSSUMINISTROS TECNICOS LTDA, identificada con NIT. 830056095 - 1 contra la Resolución No. 51127 del 10 de octubre de 2017.

Que mediante oficio radicado con No. 2017-560-111411-2 del 20 de noviembre de 2017, la empresa sancionada por intermedio de su representante legal, interpuso recurso de reposición y en subsidio apelación contra la Resolución antes mencionada.

ARGUMENTOS DEL RECURRENTE

El representante legal de la empresa sancionada solicita se decrete la revocatoria, con base en los siguientes argumentos:

Manifiesta:

"(...) La Administración en este caso no optó por lo menos restrictivo, sino por lo más gravoso, e impuso una sanción superior a las necesarias para cumplir el fin perseguido, cuál era el de sancionar a la empresa porque un vehículo de un tercero no contaba con un documentó (...)
(...)las resolucióí número 51464 en la que la prueba no fue anexada el IUTI correspondiént6 a la apertura no fue suministrado en una clara e injusta apertura pues transgrede mi derecho a la defensa y por lo tanto Me permito solicitar de manera formal se me emita la constancia de notificación de los actos administrativos y la debida notificación por parte mío o de algún funcionario de mi representada pues en mi historial no concuerda con el archivo que muy juiciosamente tenemos(...)
(...)El decreto 1079 de 2015, señala taxativamente todos y cada uño de los documentos y requisitos esenciales para la prestación del servicio por tal razón trae a colación el siguiente articulo 2.2.1.8.3.1 ," que para nuestro caso se hace una base sobre un falso ya que como anote anteriormente se anota que el decreto 348 compilado en el 1079 no debe ser base para juzgar puesto que su aplicación para las empresa habilitadas bajo el decreto 174 ser de conformidad con él articulo 90 del decreto 348, es decir que por consiguiente se está juzgando arbitrariamente puesto que se debe tener como fundamento como pilar fundamental es el decreto 174 que en su artículo 50 debe se tiene(...)
(...) mi representada mediante radicado 20158730117442 del año 2015 y que reposa en los archivos del Ministerio de Transporte se eleva la solicitud de tarjeta de operación que es tramitada y demorada por el organismo encargado de gestionar el documento a esta demora se argumenta la expedición del decreto 348 que ustedes pueden constatar
(...) Reproducción del acto suspendido o anulado
(...) la tarjeta de operación presentada por el conductor del vehículo de placas SKM123 al momento de la presunta infracción se encontraba vigente y no da cabida a la infracción por que decreto 1079 que compilaba el 348123 no se encontraba en vigencia al momento de la imputación de IUIT 13760338 del 05/8/2015, generando así una falsa motivación (...)
(...)Por lo tanto, solicito vincule al propietario y conductor en la presente investigación a fin de determinar si existió omisión o premeditación en la infracción por parte de este más allá de la responsabilidad de la empresa.
(...) Presunción de inocencia y principio de buena fe (...)".

PRUEBAS DEL RECURRENTE

- Copia de la tarjeta de operación número 0977507 mal expedida por el ministerio de transporte.
- Citar al agente de policía que impuso el IUIT, para que clarifique los hechos ocurridos.
- El radicado de anexo de documentación ante la Regional de Cundinamarca
- Certificado de existencia y representación
- Testimonio del Gerente.

Por lo tanto, este Despacho procede a pronunciarse en los siguientes términos;

CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

Revisado el acervo probatorio de la presente actuación administrativa, este Despacho procede a resolver de fondo de acuerdo a lo contemplado en el artículo 79 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, entrando a analizar las pruebas que reposan en el expediente, así como los argumentos del recurrente con base en el recurso interpuesto dentro de los términos legalmente establecidos, por el representante legal de la empresa TRANSSUMINISTROS TECNICOS LTDA identificada con NIT. 830056095 - 1 contra la Resolución No. 51127 del 10 de octubre de 2017 mediante la cual se sancionó a la precitada empresa con multa de SEIS (6) SMMLV, ahora bien, procede este Despacho a analizar los argumentos de defensa de la recurrente:

En primer lugar respecto a los argumentos en los que hace referencia el memorialista a la prestación del servicio sin llevar el extracto de contrato y/o código de infracción 518 del artículo 1° de la Resolución 10800 de 2003, se aclara que la infracción que dio origen a la presente investigación no es la señalada por el recurrente, sino a permitir la prestación del servicio con la tarjeta de operación vencida, por lo tanto los argumentos presentados bajo este supuesto carecen de sustento.

DE LAS PRUEBAS
Respecto a la apreciación y valoración de las pruebas, se debe esgrimir que el valor por sí mismo de dichas pruebas se debe basar en las reglas de la lógica, la ciencia y la sana critica, 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 (...)".

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.

Teniendo en cuenta que el artículo 51 de la Ley 336 de 1996, remite en materia probatoria al artículo 57 del Código Contencioso Administrativo derogado por el artículo 309 de la Ley 1437 del 2011 (Actual Código de Procedimiento Administrativo y de Contencioso Administrativo) el cual dispone en su artículo 211 que "(...) se aplicarán en materia probatoria las normas del Código de Procedimiento Civil.(...)" y el articulo artículo 178 del Código de Procedentito Civil predica que "(...) Las pruebas deben ceñirse al asunto materia del proceso y el juez rechazará in limine las legalmente prohibidas o ineficaces, las que versen sobre hechos notoriamente impertinentes y las manifestaciones superfluas (...)".

Conforme con lo anterior y tras analizar la solicitud de pruebas presentadas por el representante legal de la empresa investigada, este Despacho considera:

Respecto a la copia de la tarjeta de operación número 0977507 de la cual afirma la empresa se encuentra mal expedida por el ministerio de transporte, es pertinente indicar que la copia que se anexo por parte del memorialista no es legible en su totalidad, toda vez que solo se pueden leer los títulos en cada casilla, por lo tanto la información que se registra en dichas casillas no es legible, en este sentido se aclara que el Código General del Proceso establece:

> *ARTÍCULO 260. ALCANCE PROBATORIO DE LOS DOCUMENTOS PRIVADOS. Los documentos privados tienen el mismo valor que los públicos, tanto entre quienes los suscribieron o crearon y sus causahabientes como respecto de terceros.*

En relación a ello está el artículo 245 del mencionado Código:

> *ARTÍCULO 245. APORTACIÓN DE DOCUMENTOS. Los documentos se aportarán al proceso en original o en copia.*
>
> *Las partes deberán aportar el original del documento cuando estuviere en su poder, salvo causa justificada. Cuando se allegue copia, el a portante deberá indicar en dónde se encuentra el original, si tuviere conocimiento de ello.*

Con referencia a la aportación de documentos es importante señalar que si bien es cierto el Código General del Proceso apunta a facilitar la aportación de documentos, estos deben aportarse en perfecta COHERENCIA y autenticidad. Así los documentos privados se presuman auténticos no hay razón para que estos sean aportados ilegibles como lo es el caso en concreto, por lo que la información allí consignada no se evidenciada clara y legible, por ello y de acuerdo a los principios de necesidad de la prueba, la pertinencia y la conducencia de la tarjeta de operación presentada no logra desvirtuar los hechos que originaron la presente investigación. Ya que no hay certeza sobre la información allí registrada.

Ahora bien respecto a la copia de la licencia de tránsito No. 854768, el cual se encuentra en el mismo folio en que se presenta la tarjeta de operación No. 977507, se aclara que este documento por sí mismo no logra desvirtuar que el 05 de agosto de 2015 se permitió la prestación del servicio en el vehículo de placa SKM-123 sin la tarjeta de operación vigente.

Entre las mencionadas vemos que se solicita la recepción del testimonio del agente de policía que expidió el IUIT, cabe aclarar que realmente sería un desgaste procesal sin razón alguna llamar al agente que conoció del hecho acaecido el 05 de agosto de 2015, pues dichos hechos que el mismo percibió, fueron los que plasmó en el IUIT base de la presente investigación, por lo tanto si el memorialista hace una valoración sistemática de dicho documento, podrá observar en la parte final del mismo, que el agente firma bajo la gravedad del juramento, en este sentido deberá preguntarse el recurrente, ¿qué sentido tendría llamar a declarar al ya citado?, si dicha declaración igual se hace bajo la gravedad del juramento y en donde lo único que logrará el mismo es que el agente se ratifique en los hechos que plasmó en el documento público, por lo tanto para este Despacho le resultaría inútil la práctica de dicho procedimiento.

Respecto al radicado de anexo de documentación ante la regional Cundinamarca del Ministerio de Transporte, se evidencia que el 06 de agosto de 2015, es decir un día después de impuesto el IUIT, se anexaron documentos como la copia del SOAT y la revisión Técnico-mecánica del vehículo anteriormente citado, solicitando que dichos documentos se anexaran a la solicitud con radicado 20158730117442, en este orden de ideas conforme los requisitos establecidos en el Decreto 1079 de 2015, artículo 2.2.1.1.11.5, se evidencia que los documentos que se estaban anexando el 06 de agosto de 2015, se encuentran dentro de los documentos que la empresa debía presentar para solicitar la expedición de la tarjeta de operación, en este sentido el documento presentado solo permite establecer que un día después de impuesto el IUIT se estaban radicando documentos que se configuran en requisitos para adelantar dicho trámite, por lo tanto con el documento presentado no se logra evidenciar que la empresa cumplió con su obligación en el sentido de tramitar la tarjeta de operación ante la autoridad

competente de manera oportuna ni tampoco que la conducta por la cual se inició la presente investigación es consecuencia de una demora por parte del organismo competente, como lo afirma el memorialista.

Del certificado de existencia y representación de la empresa, con el mismo se logra establecer la calidad en la que actúa la persona que presenta el recurso, en este caso como representante legal, sin embargo no aporta elementos adicionales en la presente investigación.

En cuanto al testimonio del representante legal de la empresa, se debe anotar que el testimonio mencionado en la forma que fue solicitado no aporta elementos adicionales a hechos investigados toda vez que el señor no tuvo percepción directa de las circunstancia de tiempo modo y lugar en los que ocurriendo los hechos investigados, teniendo en cuenta que no se encontraba presente en los momentos que ocurrieron los hechos, observado en esta forma que la prueba en comento no resultaría útil en la presente investigación razón por la cual no se ordenara su práctica.

DE LA PROPORCIONALIDAD Y GRADUALIDAD DE LA SANCIÓN
En este orden de ideas y frente al argumento del recurrente, es pertinente destacar que la Superintendencia de Puertos y Transportes al tener conocimiento de los hechos precedentemente planteados entra a ejecutar su la labor de vigilancia, inspección y control para abrir investigación y de ser necesario entrar a sancionar a sus empresas vigiladas de transporte público automotor terrestre.

Respecto de las facultades para graduar la sanción, la ley 489 de 1998 determinó que las Superintendencias son organismos creados por la ley, que cumplen funciones de inspección y vigilancia atribuidas por la ley, y que la dirección de estas estará a cargo del Superintendente, igualmente el Decreto 101 de 2000 determinó que por medio del principio de Delegación, que dentro de las funciones del Supertransporte están:

> *Artículo 44. Funciones delegadas en la Supertransporte. La Supertransporte cumplirá las siguientes funciones:*
>
> *1. Velar por el desarrollo de los principios de libre acceso, calidad y seguridad, en la prestación del servicio de transporte.*
>
> *2. Inspeccionar, vigilar y controlar el cumplimiento de las normas internacionales, leyes, decretos, regulaciones, reglamentos y actos administrativos que regulen los modos de transporte, y aplicar las sanciones correspondientes, en los casos en que tal función no esté atribuida a otra autoridad.*
>
> *3. Inspeccionar, vigilar y controlar el cumplimiento de las normas nacionales de tránsito, y aplicar las sanciones correspondientes, en los casos en que tal función no esté atribuida a otra autoridad.*
>
> (Subrayado fuera de texto)

Conforme a lo anterior, esta entidad se encuentra facultada para aplicar las sanciones correspondientes, es decir, aplicar lo establecido en el capítulo IX del Estatuto Nacional del Transporte. Con todo lo anterior, queda desvirtuado que esta entidad se está arrogando las "facultades de legislador" pues es la misma ley la que establece las sanciones a imponer son desde 1 SMMLV hasta los 700 SMMLV, otro aspecto muy diferente es el criterio para graduar la sanción, que como se verá de acuerdo a la proporcionalidad y razonabilidad de la sanción se imponen diferentes salarios, pero todo ello conforme a las funciones establecidas por el mismo legislativo mediante la ley.

En el caso en particular, La sanción a imponer es la mencionada en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

"(...) *Artículo 46.-Con base en la graduación que se establece en el presente artículo, las multas oscilarán entre 1 y 2000 salarios mínimos mensuales vigentes teniendo en cuenta las implicaciones de la infracción y procederán en los siguientes casos:*

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 de servicios no autorizados, o cuando se compruebe que el equipo excede los límites permitidos sobre dimensiones, peso o carga, eventos en los cuales se impondrá el máximo de la multa permitida, y*
e. *todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte.*

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

a. Transporte terrestre: de uno (1) a setecientos (700) salarios mínimos mensuales vigentes;(...)"

(subrayado fuera de texto)

Si el recurrente interpreta este parágrafo y lo confronta con la multa que se le impuso podrá apreciar que la sanción interpuesta oscila en las medidas permitidas predicadas en el parágrafo anterior. Por ende se puede deducir que la entidad no está reglamentando la ley 336 de 1996 sino que solo está interpretando lo establecido en la misma, producto de las facultades y competencias legales que ostenta esta entidad sancionadora.

Todo esto se ha de aplicar debido a la infracción a las normas de transporte cometida por el vehículo de placa SKM-123 el día y hora en que reza el Informe Único de Infracciones de Transporte prueba en la presente investigación.

De otro lado el artículo 50 del Código De Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, reza lo siguiente con respecto a la tasación de la sanción:

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

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

8. Reconocimiento o aceptación expresa de la infracción antes del decreto de pruebas".

(Subrayado fuera de texto)

En este orden de ideas podemos observar que la sanción que se impone en la presente actuación administrativa se tasa obedeciendo a los parámetros establecidos en el Estatuto Nacional de Transporte – ley 336 de 1996 y en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo – ley 1437 de 2011.

Bajo estas circunstancias, las normas establecidas por el órgano legislativo no resultan desproporcionadas, si se tiene en cuenta la clase de bienes jurídicos de rango constitucional y fundamental que en realidad se ampara y que van desde la seguridad de las personas usuarias de la red vial nacional, hasta la misma vida de estas, y de todos los habitantes del territorio nacional, por ende se procedió a imponer la multa en los parámetros ya conocidos atendiendo a los principios constitucionales al debido proceso y legalidad, advirtiendo la razonabilidad y proporcionalidad de la multa.

Por otro lado según lo expresado por la Corte Constitucional en la Sentencia C-490 de 1997[1], se advierte que las sanciones deberán ser razonables y proporcionales a la gravedad de la infracción. Razones y proporciones advertidas en la sanción impuesta a la empresa investigada, por lo tanto carece de sustento el argumento de la sancionada.

DEL IUIT
Respecto a las afirmaciones del memorialista, en primer lugar se aclara que al momento de notificar la Resolución No. 51464 del 30 de septiembre de 2016, mediante la cual se ordenó abrir investigación administrativa contra la empresa, es decir al notificarse dicha resolución mediante aviso el 18 de octubre de 2016, se corrió traslado a la empresa del IUIT No. 13760338, anexando copia de este documento.

En cuanto a la inconformidad presentada por la sancionada respecto a la información contenida en el IUIT, sobre el nombre de la empresa registrado en la casilla 11 del IUIT, es pertinente indicar que una vez revisada la consulta en la página de Registro único Empresarial y Social Cámaras de Comercio "RUES" sobre el nombre registrado en dicha casilla y la razón social del recurrente, se evidencia que no se encuentran registradas otras empresas con esta información que conlleve a generar duda sobre la empresa transportadora responsable de la infracción, así mismo consultada la información del vehículo frente a la empresa afiliadora, se evidencia que el vehículo de placa SKM-123 hace parte del parque automotor de la empresa TRANSUMINISTROS TECNICOS LTDA, por lo tanto para este Despacho es claro que la empresa sancionada es la responsable de la administración y vigilancia del vehículo anteriormente descrito.

Ahora bien en cuanto a la veracidad, autenticidad y valor probatorio que pone en duda el memorialista del Informe Único de Infracciones de Transporte, se recuerda según lo expresado en el fallo de la presente investigación, que el IUIT:

- Es un documento público
- Es emitido por un funcionario público en ejercicio de sus funciones
- Existe certeza sobre la persona que lo elaboró y firmó.
- Goza de presunción de autenticidad
- Da fe de su otorgamiento, dándole el alcance probatorio necesario para iniciar la investigación administrativa
- Por ser un acto administrativo, se presume legal

[1] Corte Constitucional Colombiana. Sentencia C – 490 de 1997. M.P. Jorge Arango Mejía

- No fue tachado de falso y reconocido así por un juez de la República

Son las anteriores herramientas legales con las que goza el mismo de toda fuerza probatoria, por lo tanto este Despacho no entiende las razones del memorialista al querer cuestionar la relevancia jurídica y probatoria del IUIT, obsérvese bien que el procedimiento administrativo que aquí se adelanta es el indicado por nuestra norma especial, y por el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo con el fin de establecer sin asomo de duda si le asiste responsabilidad o no a la aquí investigada, es así que este es un procedimiento no es caprichoso sino ajustado a derecho para llegar a la plena convicción de la responsabilidad de la empresa.

Por ende, según los postulados anteriores este Despacho le da una veracidad total y relevancia jurídica pertinente al IUIT de la presente investigación. Por lo tanto lo que la autoridad de tránsito y transporte plasmó en el mismo al aducir que la empresa permitía la prestación del servicio con la tarjeta de operación vencida (ver casilla 16 IUIT 13760338), se toma como cierto, pues fueron los hechos que el mismo percibió.

En este sentido se aclara que los policías de tránsito son las personas facultadas legalmente para solicitar los documentos de los vehículos, al conductor y analizar los mismos para corroborar que cumplan con las normas de transporte y eventualmente, en el caso de no cumplir con las normas que rigen la materia, elaborar el respectivo informe, consignando las infracciones que aparezcan en cada caso particular, como así procedió el policía de tránsito en el caso en estudio, al imponer el precitado IUIT.

Es así que según lo descrito en el informe de transporte se considera entonces prueba suficiente para lograr establecer la responsabilidad de la empresa investigada. Se recuerda al memorialista que la existencia de dicho informe desvirtúa su presunción de inocencia, por lo tanto la misma debe adquirir un rol activo en la presente investigación administrativa para lograr demostrar su inocencia.

DE LA FORMULACIÓN DE CARGOS y LA INMOVILIZACIÓN COMO MEDIDA PREVENTIVA

Esta Delegada parte de la base que al Informe Único de Infracciones al Transporte se le da el valor probatorio contentivo en los postulados propios de los artículos 243, 244 y 257 de la ley 1564 de 2012, Código General del Proceso, en esta media partiendo de dicha base, de la presunción de legalidad que le asiste al IUIT, se procede a formular cargos concretos y específicos en la Resolución de Inicio de investigación, cargos que según el expediente fueron formulados de forma correcta, al guardar relación entre los hechos y la trasgresión a la normativa concerniente el sector transporte.

Ahora bien el Decreto 1079 de 2015 consagra de manera taxativa las causales de inmovilización de los equipos por infracción a las normas de transporte como bien se puede observar en los códigos 585 a 593 de la Resolución 10800:

> *"Artículo 2.2.1.8.2.1. Inmovilización. Consiste en suspender temporalmente la circulación del vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público.*
>
> *La inmovilización se impondrá 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 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 ejecutará a favor del propietario del vehículo o al infractor, quien acreditará tal calidad con la exhibición de medios de prueba documentales.

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 el cual se comprometa 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.

Parágrafo. En ningún caso, será condición para la entrega del vehículo inmovilizado, el pago de la multa por la infracción que la generó.

(Subrayado fuera de texto)

En tal sentido el recurrente debe entender que la inmovilización es una medida preventiva que se debe tomar sin perjuicio de la investigación que puede acarrear la misma por la presunta infracción a las normas de transporte.

Por lo tanto esta Superintendencia al conocer de la supuesta transgresión a las normas de transporte inicia una investigación administrativa basada en el Informe Único de Infracciones de Transporte en donde se procede a hacer un análisis jurídico de las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que sucedieron los hechos para lograr a establecer sin asomo de duda que la conducta que reporta la autoridad de tránsito y transporte se configura o no en una transgresión a las normas públicas sobre el transporte. En este orden de ideas se procede a comenzar con el procedimiento administrativo sancionatorio al que fuere procedente.

Es por esto que basado en el análisis jurídico anteriormente descrito se le indilga por medio de la apertura de investigación administrativa, cuáles fueron las supuestas normas de transporte transgredidas indicándole un fundamento normativo, relacionándole las pruebas que soportan el expediente y formulándole los cargos procedentes, en esta medida, esta etapa procesal es la pertinente para proceder a darle aplicación a la Resolución 10800 de 2003 indicándole al administrado cual fue el código de infracción por el cual se va a investigar, como en el caso estudiado los contenidos en las Sanciones a las Empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial en los códigos 506 al 539.

En este orden de ideas tenemos que la conducta que aquí se investigó fue la que presenció la autoridad de control al afirmar que la tarjeta de operación presentada estaba vencida, por lo tanto se entiende que para la prestación del servicio de transporte realmente es requisito sine qua non el contar con dicho documento. Por ende debe recordar el recurrente tal y como se le explicó en líneas anteriores, que la autoridad de transporte aprecia unos hechos y los remite a esta Superintendencia para su posterior investigación, no es únicamente el policía quien imputa cuales son las normas violadas y su posible consecuencia pues tal y como su nombre lo dice el mismo elabora es un Informe, al cual a quien le corresponde realizar su respectiva valoración jurídica es esta Superintendencia.

DEL DECRETO 1079 DE 2015 y LA RESPONSABILIDAD DE LA EMPRESA
Respecto de los argumentos expuestos por el recurrente sobre la vigencia de la norma, se aclara que para el 05 de agosto de 2015, fecha de los hechos materia de

investigación, la norma vigente es el Decreto 1079 de 2015, Decreto que compiló el Decreto 348 de 2015 por medio del cual se reglamentó el servicio público de transporte terrestre automotor especial y se adoptan otras disposiciones, por lo tanto carece de sustento el argumento de la empresa en este sentido.

Toda vez, que los argumentos del recurrente tienden a pretender exonerarse de responsabilidad bajo los supuestos que los hechos indilgados al mismo no fueron cometidos directamente por él, esta Delegada le expondrá las teorías sostenidas por las altas cortes y hará una conclusión sobre las mismas, con el fin de demostrarle al mismo y su vez al aplicarlas al caso en concreto, el por qué de su responsabilidad.

En este sentido la Honorable Corte Constitucional sostiene:

> DE LA RESPONSABILIDAD DE LA EMPRESA PRESTADORA DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR -Culpa in vigilando. Culpa in eligendo - Teoría del riesgo creado o riesgo beneficio - Régimen de responsabilidad objetiva - Responsabilidad directa, Responsabilidad indirecta.

"En el Código Civil regulan el tema de la responsabilidad civil extracontractual por el hecho ajeno. Este tipo de responsabilidad civil es la que se imputa por disposición de la ley a una persona que a pesar de no ser la causante inmediata del daño, está llamada a repararlo por la presunción de culpa que sobre ella pesa, la cual, según un sector de la doctrina acogido por nuestro ordenamiento civil, se funda en el incumplimiento del deber de vigilar, elegir o educar –culpa in vigilando, culpa in eligendo- al causante inmediato del daño, con quien de acuerdo con los supuestos previstos en las normas, tiene una relación de cuidado o dependencia.

El entendimiento de la modalidad de responsabilidad por el hecho ajeno ofrece alguna discusión en la doctrina, como quiera que bajo una comprensión más compleja se suele sostener que la responsabilidad en estos casos no tiene origen en la conducta de un tercero -responsabilidad indirecta-, sino en el incumplimiento del deber propio - responsabilidad directa -, cual es en cada caso el de vigilar, elegir o educar y que vendría a constituir la causa inmediata del daño.

Al margen de esta discusión y de los diferentes alcances que se dejan expresados en esta providencia, se observa que la responsabilidad por el hecho ajeno tiene un fundamento común en la necesidad ponderada por el legislador dentro de su amplia potestad de configuración política, de garantizar a la víctima la reparación del daño, en consideración a la previsible incapacidad física o patrimonial de quien lo ocasiona en forma inmediata y la relación de dependencia o cuidado de éste con el civilmente responsable. Fundamento que a la postre no sufre alteración alguna si la institución jurídica es entendida bajo un régimen de responsabilidad objetiva o uno de culpa presunta, o acaso razonada como responsabilidad directa o indirecta"[2].

"En nuestro régimen, en todo caso, la presunción de culpa comporta un reproche a la permisividad, tolerancia o negligencia de la persona que por tener bajo su cuidado o dependencia a otra, ostenta lo que en el argot jurídico se denomina una "posición de garante"[3] *"y, por ello, el deber de tratar de impedir que aquél actúe ocasionando daños a terceros con su conducta. Así estructurado, es lo cierto que la lectura de la norma a pesar de la presunción que conlleva parecería exigir la prueba de la culpa del causante mediato frente a lo cual la doctrina nacional propone que tan sólo sea necesaria la prueba de la culpa del directamente responsable"*[4].

---

[2] Corte Constitucional Sentencia C-1235 del 29 de noviembre de 2005. M.P., Rodrigo Escobar Gil, consideración jurídica No. 3.
[3] Cfr. Sentencias. T-327 de 2004 y C-692 de 2003
[4] Javier Tamayo Jaramillo, "De la Responsabilidad Civil" Tomo I. Editorial Temis, Bogotá 1999, página 212.

Por su parte la Honorable Corte Suprema de Justicia aduce:

"La responsabilidad, en uno y otro caso, surge de la presunción de que quien tiene a su cargo al causante directo del daño, no ejerce en forma adecuada el deber de vigilancia y control, luego subordinación y vigilancia son elementos propios de esta forma de responsabilidad civil.

De igual forma existe tal presunción para el "guardián" de ciertas actividades consideradas como peligrosas y para el "custodio" del instrumento mediante el cual éstas se realizan, debido al riesgo que entraña para terceros la utilización de determinados bienes en su ejecución, como acontece por ejemplo en la conducción de vehículos automotores; responsabilidad consagrada en el artículo 2356 de la Codificación Sustantiva Civil.

La guarda, vale decir, el poder de mando sobre la cosa, que se materializa tanto en la capacidad de dirección, manejo y control, como cuando de ella se obtiene lucro o provecho económico, de la cual deriva la presunción de responsabilidad civil, puede ser material o jurídica, sin que resulte relevante si se es o no propietario del bien sobre el que aquella se ejerce.

De igual forma, esta Corporación en su Sala Civil se ocupó de definir el contenido y alcance del concepto de "guardián" en actividades peligrosas, así como la posibilidad de que exista una "guarda compartida" entre la empresa transportadora y el propietario del automotor con el cual se ejerce aquella, en un caso donde se discutía la responsabilidad civil de las sociedades transportistas cuyo negocio es operar y explotar los vehículos que de otras personas vinculan, al respecto señaló[5];

> *Y sobre este particular, propicio al caso ventilado, la jurisprudencia colombiana, de antaño, acuñó la concepción del guardián del bien con el que se cumple dicha actividad, planteando que es la persona "(….) física o moral que, al momento del percance, tuviere sobre el instrumento generador del daño un poder efectivo e independiente de dirección, gobierno o control, sea o no dueño, y siempre que en virtud de alguna circunstancia de hecho no se encontrare imposibilitado para ejercitar ese poder" (G.J. T. CXLII, pág. 188).*
>
> *Tendencia que, así mismo, dejó reseñada en el siguiente texto: "Desde luego haya que advertir que al momento de verificar contra quién se dirige la demanda de responsabilidad civil derivada del ejercicio de las actividades peligrosas, la cuestión debe ser examinada según quienes sean sus guardianes, perspectiva desde la cual se comprenden por pasiva todas aquellas personas naturales o jurídicas de quienes se pueda predicar potestad, uso, mando, control o aprovechamiento efectivo del instrumento mediante el cual se realizan aquéllas actividades[6]"*

Situación bien diferente es la de la empresa de transporte a la cual se encuentra inscrito el vehículo con el cual se causa el daño, pues como lo tienen bien definido las Salas de Casación Penal y Civil de la Corte, en tales eventos la persona jurídica debe responder civilmente "en cuanto afiliadoras para la prestación regular del servicio a su cargo, independientemente de que no tengan la propiedad del vehículo respectivo, ostentan el calificativo de guardianas de las cosas con las cuales se ejecutan las actividades propias de su objeto social, "no sólo porque obtienen aprovechamiento económico como

---

[5] Corte Suprema de Justicia. Sentencia de casación civil No. S- 25-02-2002 del 25 de febrero de 2002, expediente 6762. M-P. Jorge Santos Ballesteros

[6] Corte Suprema de Justicia, sala de casación civil y agraria. M.P., Trejos Bueno Silvio Fernando, sentencia 5220 del 26 de noviembre de 1999.

consecuencia del servicio que prestan con los automotores así vinculados sino debido a que, por la misma autorización que le confiere el Estado para operar la actividad, pública por demás, son quienes de ordinario ejercen sobre el automotor un poder efectivo de dirección y control, dada la calidad que de tenedoras legítimas adquieren a raíz de la afiliación convenida con el propietario o poseedor del bien, al punto que, por ese mismo poder que desarrollan, son las que determinan las líneas o rutas que debe servir cada uno de sus vehículos, así como las sanciones a imponer ante el incumplimiento o la prestación irregular del servicio, al tiempo que asumen la tarea de verificar que la actividad se ejecute previa la reunión integral de los distintos documentos que para el efecto exige el ordenamiento jurídico y las condiciones mecánicas y técnicas mediante las cuales el parque automotor a su cargo debe disponerse al mercado."[7] *(Subrayado de la Sala).*"[8]

Así, los planteamientos anteriormente expuestos, permiten establecer que a la empresa de Transporte es quien se le impone la carga de ejercer control y vigilancia de la actividad que desarrollen sus equipos; es quien debe controlar la labor de vigilancia sobre el personal y el parque automotor y en general de las actividades propias de su objeto social, lo anterior dentro del marco legal, sin generar variaciones por circunstancias propias o de un tercero, por tal razón no se encuentra consolidado los eximentes de responsabilidad en este caso sea por el hecho exclusivo y atribuible a un tercero. Teniendo en cuenta, que al ser una persona jurídica quien preste dicho servicio debe minimizar los riesgos y tomar medidas para prevenir las faltas.

Es preciso indicar que no es posible eximir a la empresa sobre su responsabilidad directa en los temas relacionados al transporte ya que la ley permite a las empresas de transporte público y a los propietarios de vehículos, vincular a los equipos para la prestación de servicio público de transporte bajo la responsabilidad de la empresa afiladora que para el caso que aquí nos compete pretende exonerarse.

Pues si bien es cierto, la empresa debe asumir una actitud diligente frente a la actividad de sus afiliados al momento de prestar el servicio, ya que esta clase de situaciones conllevan a cuestionar el ejercicio de control efectivo que está ejerciendo la empresa sobre sus afiliados, por ende es de tener en cuenta que el Estado confió en la misma cuando ésta fue habilitada para operar, toda vez que la empresa en su momento demostró la suficiente capacidad para cumplir con el propósito para el cual fue creada y con esta clase de situaciones se está demostrando lo contrario.

Aunado a lo anterior, este despacho reitera que la habilitación otorgada por el Estado a las empresas para prestar dicho servicio, obliga a las mismas a asumir su responsabilidad en el cumplimiento con las expectativas propias del servicio, surgiendo para él un deber jurídico de realizar un compartimento adecuado frente a la actividad como vigía.

De igual forma, si se presenta una infracción en desarrollo de la prestación del servicio público de transporte, la responsabilidad se le atribuye a la empresa afiladora del equipo que presta el servicio, sin perjuicio de que la misma pueda iniciar las acciones procedentes en contra de quien materialmente hubiese ejecutado la infracción.

Es aplicable al caso que nos ocupa lo expresado por el Consejo de Estado, donde ha sido enfático al decir que los vehículos son el medio por el cual la empresa desarrolla su objeto social, es decir que la actividad u operación de los automotores es la actividad de la empresa, de allí desprende su facultad de ejercer control.

---

[7] Ibidem. Sentencia de casación civil No. 7627 del 20 de junio de 2005.
[8] Casación Rdo. 37285 del 13 de marzo de 2013.

Un aparte muy importante que se debe tener presente es que:

> *"Quienes operan los equipos mediante los cuales se presta el servicio, trátese de conductores asalariados o de propietarios de tales equipos, lo hacen en nombre de la empresa, actúan en representación de ella y, por consiguiente, tienen una responsabilidad in vigilando respecto del comportamiento de ellos en el desarrollo de su actividad"*[9].

Por lo anterior, es errado afirmar que la empresa prestadora de un servicio de transporte público automotor terrestre y el conductor de sus vehículos afiliados ejecutan la prestación del servicio de manera independiente o desligada sin existir entre sí estrecha relación de las conductas desplegadas por ambos, ya que éstas deben enfocarse a una misma finalidad, que es la adecuada prestación del servicio público de transporte y el cumplimiento de las normas reguladoras del servicio, de lo cual la empresa legalmente constituida es garante.

Bajo estas circunstancias, siguiendo el tenor de la jurisprudencia sentada por la Corte Constitucional, la Corte Suprema de Justicia y el Consejo de Estado, al respecto, se puede afirmar que el tema que le compete a la Superintendencia de Puertos y Transporte, es la de iniciar investigación administrativa a los garantes de la prestación del servicio público de transporte terrestre y sin vincular bajo ninguna circunstancia a los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte público terrestre automotor en ninguna de sus modalidades, ya que la interpretación que hace el Consejo de Estado al respecto es de carácter vinculante y de estricto cumplimiento, en concordancia a la Ley 336 de 1996 por lo tanto no se encuentra ningún motivo por el cual deba integrarse el Litisconsorcio necesario.
En este sentido esta Delegada sostiene que al analizar los hechos presentados en el Informe Único de Infracciones de Transporte, la investigada cometió una conducta reprochable al permitir que el vehículo identificado con placa SKM-123, transitara el día de dicha infracción incumpliendo los requisitos necesarios a tener en cuenta en este tipo de servicio, en el caso específico con la tarjeta de operación vencida, por ende y teniendo en cuenta lo planteado anteriormente quedan sin piso jurídico los argumentos presentados por el recurrente al atribuirle la culpa exclusivamente al conductor, poseedor o tenedor del vehículo pretendiendo exonerarse de su responsabilidad.

NULIDAD DECRETO 3366 DE 2003
Inicialmente es pertinente aclararle al memorialista que mediante Sentencia del 19 de mayo de 2016 de la Sección Primera del Consejo de Estado, radicado N° 2008-00098, Consejero Ponente el Dr Guillermo Vargas Ayala, declaró la nulidad de los articulas 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 del 21 de noviembre de 2003.

Haciendo alusión a lo anteriormente planteado el Consejo de Estado ratifica la vigencia del Artículo 45 y 46, en cuanto a la aplicación de las sanciones contempladas en la Ley 336 de 1996.

De igual forma la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado Magistrada Ponente Susana Montes de Echeverri con Radicado N° 1454 de 16 Octubre de 2002, se pronunció respecto a las sanciones administrativas; de conformidad al capítulo noveno de la Ley 336 de 1996, en concordancia con la competencia atribuida a la Superintendencia de Puerto y Transporte y las autoridades de policía de transporte, en ejercicio de su función de control y vigilancia que la Constitución y la ley les atribuye como función presidencial, podrán como facultad derivada, imponer a quienes violen las

[9] Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Consejero Ponente Dr. Manuel Santiago Urueta Ayola. expediente 25000-23-24-000-1999-0545-01(6792) del 21 de septiembre de 2001

normas a las que deben estar sujetos, según la naturaleza y la gravedad de la falta, las sanciones tipificadas por la ley previstos por el legislador para su procedencia, supuestos determinan y delimitan la competencia de las autoridades administrativas de control y vigilancia.

La Corte Constitucional mediante Sentencia C-490 de 1997 M.P Jorge Arango Mejía, en cuanto al artículo 46 lo ha declarado exequible porque no es una norma contraria a la Constitución, ya que las sanciones, dentro de la escala prevista en el artículo en mención, deben ser razonables y proporcionales a la violación.

Por lo anterior queda claro que la Resolución 10800 de 2003, por la cual se reglamenta el formato para el informe de infracciones de transporte de que trata el artículo 54 del Decreto 3366 2003, en su artículo primero determina la codificación de las infracciones a las normas del transporte público terrestre automotor, continua vigente, por consiguiente, las conductas en ellas descritas son objeto de sanción, que de conformidad con las consideraciones de los artículo 45 y 46 de la Ley 336 de 1996 deberán oscilar entre uno (1) a setecientos (700) salarios mensuales legales vigentes cuando se trate del transporte terrestre. (Ley 336 de 1996 Artículo 46. Parágrafo. Literal a).

En este orden de ideas, ya que el artículo 54 del decreto 3366 de 2003 no se encuentra suspendido, por ende el formato por el cual se establece el Informe Único de Infracciones de Transporte que se adopta por medio de la Resolución 10800 de 2003, se encuentra vigente, como en dicho formato, se tipifican las conductas cometidas por los infractores de las normas de transporte en este caso terrestre, como el artículo 46 de la ley 336 de 1996 igual se encuentra vigente y como la sanción que se le aplicó a la investigada oscila entre 1 y 700 SMMLV según lo estipula la ley mencionada, se puede ver sin asomo de duda que dicho procedimiento sancionatorio ha sido llevado obedeciendo a los principios del derecho tales como la legalidad, la tipicidad y el debido proceso.

Por lo anteriores motivos no es posible acceder a los argumentos de la impugnante respecto al tema en cuestión porque al analizar los motivos anteriormente expuestos se puede inferir que en el caso que nos ocupa dicho decreto está plenamente vigente en lo concerniente a lo ya explicado, por lo tanto se puede hacer uso del mismo para poder tipificar las conductas sancionables por esta superintendencia.

Esta Delegada quiere aclararle al memorialista que la denominación de los códigos de infracción es solo una referencia o codificación que tiene en cuenta esta Superintendencia para proceder a imputarle cargos a la investigada, los códigos de infracción de la resolución 10800 de 2003 no constituyen por sí solos la tipificación de la conducta, es así que esta Entidad puede contar con más elementos materiales probatorios para poder llegar a tipificar la conducta de manera concreta y precisa como es la utilización de la casilla 16 del Informe de Infracciones al Transporte, en dónde las manifestaciones de la autoridad de transporte sirven como fundamento para poder encauzar la investigación. Es así como se estableció en la presente que el vehículo se encontraba transitando con la tarjeta de operación vencida.

FALSA MOTIVACIÓN

En lo que respecta a este tema, es preciso abordar el tema de la falsa motivación, el Consejo de Estado se pronunció de la siguiente forma:

> *"(...) 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 (…)"[10] *(…) la falsa motivación, quien la aduce tiene la carga de la prueba, es decir, de demostrar la falsedad o inexactitud en los motivos que explícitamente o implícitamente sustentan el acto administrativo respectivo, habida cuenta de la presunción de legalidad de que se hallan revestidos los actos administrativos. (…).*

Así las cosas, se puede concluir lo siguiente:

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. (…)"*

Y como bien se dejó entrever en parrados anteriores donde se analizó la carga de la prueba, que quien impugna un acto administrativo bajo el argumento de encontrarse falsamente motivado, tiene la obligación 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 caso, se hace claro que es la parte actora, quien tiene la carga de la prueba, y atendiendo el caso concreto la parte investigada no logró demostrar que el acto administrativo que demanda haya sido proferido con una finalidad distinta, ni que tuviera fines u objetivos ajenos a la función pública, pues es de recordar que un acto administrativo es considerado como "(...)*la manifestación voluntaria de la administración, se encuentra conforme a derecho y se acepta que reúne todas las condiciones y elementos indispensables para concluir que es un acto regular y perfecto, mientras no se demuestre lo contrario. Es decir, en sentido opuesto, por profundos que sean los vicios en que pueda incurrir un acto administrativo, tendrá validez y fuerza ejecutoria hasta tanto la autoridad competente no se hubiere pronunciado al respecto. (…)".*[11](Subrayado fuera del texto)

Por consiguiente considera esta Delegada que lo argumentado por la empresa sancionada no constituye una falsa motivación, toda vez, que el cargo formulado en el acto administrativo de apertura de investigación, corresponde y guarda armonía en cuanto a la conducta descrita en el IUIT y en virtud de ello y de los elementos probatorios que obran en el expediente se concluyó en el fallo sancionatorio que la empresa transportadora es responsable de la conducta endilgada.

DEBIDO PROCESO

Finalmente se reitera lo establecido por esta Delegada en el fallo sancionatorio, que a la luz de la norma 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, contradicción, legalidad de la prueba, In Dubio Pro Investigado, juez natural, doble instancia y favorabilidad.

---

[10]Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, M.P. Germán Rodriguez Villamizar, 9 de octubre de 2003, Radicación No. 76001-23-31-000-1994-09988-01

[11]SANTOFIMIO GAMBOA, Jaime Orlando, Tratado de Derecho Administrativo, Tomo II. Universidad Externado de Colombia, 4ta Edición. Pág. 54, 2003, Bogotá, Colombia.

RESOLUCIÓN No. 2394 **DEL** 29 ENE 2018

Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor TRANSSUMINISTROS TECNICOS LTDA, identificada con NIT. 830056095 - 1 contra la Resolución No. 51127 del 10 de octubre de 2017.

Respecto del restante de argumentos presentados por el memorialista, cabe advertir que los mismos ya fueron objeto de pronunciamiento por medio de la Resolución No. 51127 de fecha 10 de octubre de 2017, por lo tanto la suscrita confirma lo allí dispuesto.

Como consecuencia de lo anterior, una vez analizados los argumentos del impugnante, esta Delegada estima que no son pertinentes, ni desvirtúan los hechos por los cuales se falló la investigación administrativa, por lo que se mantiene en su decisión, sosteniendo lo proferido en la Resolución No. 51127 del 10 de octubre de 2017 mediante la cual fue sancionada.

En mérito de lo expuesto esta Delegada,

RESUELVE

ARTICULO PRIMERO: CONFIRMAR en todas sus partes la Resolución No. 51127 del 10 de octubre de 2017 que falla la investigación administrativa adelantada contra la empresa TRANSSUMINISTROS TECNICOS LTDA identificada con NIT. 830056095 - 1, por lo expuesto en la parte motiva del presente acto.

ARTICULO SEGUNDO: Conceder el recurso de apelación solicitado por la sancionada y envíese el expediente al despacho del Superintendente de Puertos y Transporte para lo de su competencia.

ARTICULO TERCERO: Comunicar el contenido de la presente resolución, por conducto de la Secretaría General de la Superintendencia de Puertos y Transporte, al representante legal o a quién haga sus veces de la empresa TRANSSUMINISTROS TECNICOS LTDA identificada con NIT. 830056095 - 1, en su domicilio principal en la ciudad de BOGOTA, D.C. / BOGOTA, en la dirección CL 152 N. 103B 17 PISO 2, dentro de la oportunidad, en forma y términos consagrados en los artículos 66 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo. Copia de la comunicación a que se refiere el precitado artículo y la constancia de envío y recibo de la misma, deberá ser remitida a la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor para que forme parte del respectivo expediente, así como también del acto de notificación personal o del aviso, según el caso.

Dada en Bogotá D. C., a los, 2394 29 ENE

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.

LINA MARÍA MARGARITA HUARI MATEUS
Superintendente Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor

Proyectó: Jenny Alexandra Hernández - Grupo de Investigaciones IUIT
Revisó: Andrea Julieth Valcarcel Cañon - Grupo de Investigaciones IUIT
Aprobó: Carlos Andres Alvarez - Coordinador Grupo de Investigaciones IUIT

****
LA MATRICULA MERCANTIL PROPORCIONA SEGURIDAD Y CONFIANZA EN LOS NEGOCIOS.
****
ESTE CERTIFICADO FUE GENERADO ELECTRONICAMENTE Y CUENTA CON UN CODIGO DE VERIFICACION QUE LE PERMITE SER VALIDADO SOLO UNA VEZ, INGRESANDO A WWW.CCB.ORG.CO
****
RECUERDE QUE ESTE CERTIFICADO LO PUEDE ADQUIRIR DESDE SU CASA U OFICINA DE FORMA FACIL, RAPIDA Y SEGURA EN WWW.CCB.ORG.CO
****
PARA SU SEGURIDAD DEBE VERIFICAR LA VALIDEZ Y AUTENTICIDAD DE ESTE CERTIFICADO SIN COSTO ALGUNO DE FORMA FÁCIL, RÁPIDA Y SEGURA EN WWW.CCB.ORG.CO/CERTIFICADOSELECTRONICOS/
****

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL O INSCRIPCION DE DOCUMENTOS.
LA CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA, CON FUNDAMENTO EN LAS MATRICULAS E INSCRIPCIONES DEL REGISTRO MERCANTIL

CERTIFICA:

NOMBRE : TRANSSUMINISTROS TECNICOS LTDA
N.I.T. : 830056095-1
DOMICILIO : BOGOTA D.C.

CERTIFICA:

MATRICULA NO: 00930320 DEL 26 DE MARZO DE 1999

CERTIFICA:

RENOVACION DE LA MATRICULA :31 DE MARZO DE 2017
ULTIMO AÑO RENOVADO : 2017
ACTIVO TOTAL : 485,658,663
TAMAÑO EMPRESA : PEQUEÑA

CERTIFICA:

DIRECCION DE NOTIFICACION JUDICIAL : CL 152 N. 103B 17 PISO 2
MUNICIPIO : BOGOTA D.C.
EMAIL DE NOTIFICACION JUDICIAL : transsuministros@hotmail.com
DIRECCION COMERCIAL : CL 152 N. 103B 17 PISO 2
MUNICIPIO : BOGOTA D.C.
EMAIL COMERCIAL : transsuministros@hotmail.com

CERTIFICA:

CONSTITUCION : QUE POR ESCRITURA PUBLICA NO. 0000235 DE NOTARIA 60 DE SANTA FE DE BOGOTA D.C. DEL 02 DE MARZO DE 1999 , INSCRITA EL 26 DE MARZO DE 1999 BAJO EL NUMERO 00673727 DEL LIBRO IX, SE CONSTITUYO LA SOCIEDAD COMERCIAL DENOMINADA: TRANSSUMINISTROS TECNICOS LTDA

CERTIFICA:

REFORMAS:

ESCRITURA	FECHA	NOTARIA	CIUDAD	INSCRIPCION	FECHA
0000270	2000/03/10	00060	SANTA FE DE BOG	00722546	2000/03/31

CERTIFICA:

VIGENCIA: QUE LA SOCIEDAD NO SE HALLA DISUELTA. DURACION HASTA EL 02 DE MARZO DEL 2049 .

CERTIFICA:

OBJETO SOCIAL: LA SOCIEDAD TENDRA CON OBJETO SOCIAL, LA PRESTACION Y EXPLOTACION DEL SERVICIO ESPECIAL PUBLICO DEL TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR PARA ESTUDIANTES, ASALARIADOS Y DE TURISMO DENTRO DEL TERRITORIO COLOMBIANO E INTERNACIONALMENTE, POR MEDIO DE VEHICULOS AUTOMOTORES DE LA SOCIEDAD ADQUIERA O QUE A ELLA SE VINCULEN. EN DESARROLLO DE SU OBJETO, LA SOCIEDAD PODRA CELEBRAR CUALQUIER CLASE DE ACTOS O CONTRATOS DIRECTAMENTE RELACIONADOS CON EL OBJETO SOCIAL O DESTINADOS A SU CUMPLIMIENTO

INCLUSIVE LOS QUE TENGAN POR FINALIDAD, PERMITIRLE EL EJERCICIO DE LOS DERECHOS O EL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES QUE CONTRAIGA, ADQUIRIR MUEBLES, CONSTRUIR, ACEPTAR, CELEBRAR CONTRATOS DE ARRENDAMIENTO, COMPRAVENTA, USUFRUCTOS SOBRE INMUEBLES ADQUIRIR Y UTILIZAR TODA CLASE DE BIENES MUEBLES E IMPORTAR MAQUINARIA Y EQUIPO QUE SE DESTINE AL CUMPLIMIENTO DEL OBJETO SOCIAL. LA SOCIEDAD NO PODRA SER GARANTIA DE OBLIGACIONES DE TERCERO SINO CUANDO TENGA INTERESES EN ELLOS. SIN EMBARGO LA SOCIEDAD PODRA GARANTIZAR OBLIGACIONES QUE CONTRAIGAN QUIENES ADQUIEREN VEHICULOS. LA SOCIEDAD EXIGIRA EN TODO CASO LAS GARANTIAS QUE ESTIME CONVENIENTES AL PROPIETARIO DEL VEHICULO. EN CUMPLIMIENTO DE SU OBJETO SOCIAL, PODRA LA SOCIEDAD HACER INVERSIONES EN TODA CLASE DE BIENES MUEBLES, LO MISMO QUE ADMINISTRAR Y EXPLOTAR DICHAS INVERSIONES; ABRIR, MANTENER Y ADMINISTRAR FABRICAS, TALLERES, ALMACENES, DEPOSITOS, OFICINAS, SUCURSALES Y AGENCIAS; ADQUIRIR ACCIONES O TITULOS, DE CUALQUIER ORDEN Y VENDERLOS; PODRA CONCURRIR A LA CONSTITUCION DE OTRAS SOCIEDADES Y ADQUIRIR ACCIONES O CUOTAS, PARTES DE INTERES SOCIAL, EN EMPRESAS DE LA MISMA INDOLE O CUYA EXPLOTACION SE RELACIONEN CON EL OBJETIVO SOCIAL DE LA COMPAÑIA Y REPRESENTAR O AGENCIAR A PERSONAS JURIDICAS DE LAS MISMAS, ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS O QUE SIRVAN A LA REALIZACION DEL OBJETO SOCIAL O HACER FUSIONES CON EMPRESAS O SOCIEDADES DE OBJETO SOCIAL SIMILAR O COMPLEMENTARIO. LA SOCIEDAD PODRA TOMAR LA REPRESENTACION DE CASAS NACIONALES O EXTRANJERAS, CON LOS MISMOS SOCIOS DEL NEGOCIO O QUE SIRVAN DE COMPLEMENTO A SU PRODUCCION, BIEN SEA SOCIEDADES O PERSONAS NATURALES Y CELEBRAR LOS CORRESPONDIENTES CONTRATOS. EN GENERAL, NO SERA IMPEDIMENTO, LA ENUNCIACION DEL OBJETO SOCIAL DE LA EMPRESA, PARA LA CELEBRACION DE CONTRATOS, ACTOS U OPERACIONES CIVILES O MERCANTILES NO INCLUIDOS EN EL O AQUELLOS QUE TIENDAN AL MEJOR DESARROLLO DE LA EMPRESA O QUE INDIQUEN UNA VERSION FRUCTIFERA DE LOS MEDIOS DISPONIBLES Y AYUDEN A LA PLENA REALIZACION DEL OBJETO SOCIAL DE LA EMPRESA.

CERTIFICA:

ACTIVIDAD PRINCIPAL:
4921 (TRANSPORTE DE PASAJEROS)

CERTIFICA:

CAPITAL Y SOCIOS : $ 120,000,000.00000 DIVIDIDO EN 120,000.00 CUOTAS CON VALOR NOMINAL DE $ 1,000.00000 CADA UNA, DISTRIBUIDO ASI :

- SOCIOS CAPITALISTA(S)

PARDO BEASUS JOSE ROBERTO		C.C. 00019142787
NO. CUOTAS: 33,000.00	VALOR:$33,000,000.00	
ACUNA PARADA MARIA STELLA		C.C. 00041546884
NO. CUOTAS: 33,000.00	VALOR:$33,000,000.00	
AVENDAÑO ACUÑA ALEXANDRA DEL PILAR		C.C. 00052098193
NO. CUOTAS: 5,000.00	VALOR:$5,000,000.00	
PARDO BAUTISTA MARIA ANDREA		C.C. 00052435378
NO. CUOTAS: 10,000.00	VALOR:$10,000,000.00	
PARDO ACUÑA JOHNNY ALEXANDER		C.C. 00079647916
NO. CUOTAS: 22,000.00	VALOR:$22,000,000.00	
ACUÑA PARADA JOSE LUIS		C.C. 00019424235
NO. CUOTAS: 8,500.00	VALOR:$8,500,000.00	
ACUÑA PARADA LIGIA		C.C. 00041618035
NO. CUOTAS: 8,500.00	VALOR:$8,500,000.00	
TOTALES		
NO. CUOTAS: 120,000.00	VALOR :$120,000,000.00000	

CERTIFICA:

REPRESENTACION LEGAL: LA SOCIEDAD TENDRA UN GERENTE, EL CUAL TENDRA UN SUPLENTE QUE LO REEMPLAZARA EN SUS FALTAS ABSOLUTAS,

4-72 Servicios Postales Nacionales S.A.
NIT 900.062917-9
DG 25 G 95 A 55
Línea Nal: 01 8000 111 210

REMITENTE

Nombre/ Razón Social
SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTES - PUERTOS Y TRANS
Dirección: Calle 37 No. 28B-21 Barrio la soledad

Ciudad:BOGOTA D.C.

Departamento:BOGOTA D.C.

Código Postal:111311395

Envío:RN895437665CO

DESTINATARIO

Nombre/ Razón Social:
TRASSUMINISTROS TECNICOS LTDA

Dirección:CALLE 152 No 103 B - 15 SEGUNDO PISO

Ciudad:BOGOTA D.C.

Departamento: BOGOTA D.C.

Código Postal:111161121

Fecha Pre-Admisión
01/02/2018 15:11:31

Min. Transporte Lic de carga 000200 del 20/05/2011

4-72 Motivos de Devolución

- Desconocido
- Rehusado
- Cerrado
- Fallecido
- Fuerza Mayor
- Dirección Errada
- No Reside
- No Existe Número
- No Reclamado
- No Contactado
- Apartado Clausurado

Fecha 1:	DIA	MES	AÑO	R	D

Nombre del distribuidor: RICARDO A. MENDEZ

C.C. 79368399

Observaciones: no lo reciben abrirlo 7ro

Fecha 2:	DIA	MES	AÑO	R	D

Nombre del distribuidor:

C.C.

Centro de Distribución:

Observaciones: X q quieren y despues firmar