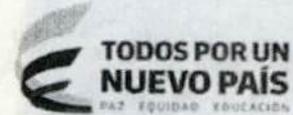




Superintendencia de Puertos y Transporte
República de Colombia



Bogotá, 28/02/2018

Al contestar, favor citar en el asunto, este
No. de Registro **20185500208091**



20185500208091

Señor
Representante Legal y/o Apoderado(a)
BIP TRANSPORTES S.A.S.
CARRERA 63 NO. 98B-25
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) 6249 de 16/02/2018 por la(s) cual(es) se RESUELVE 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.

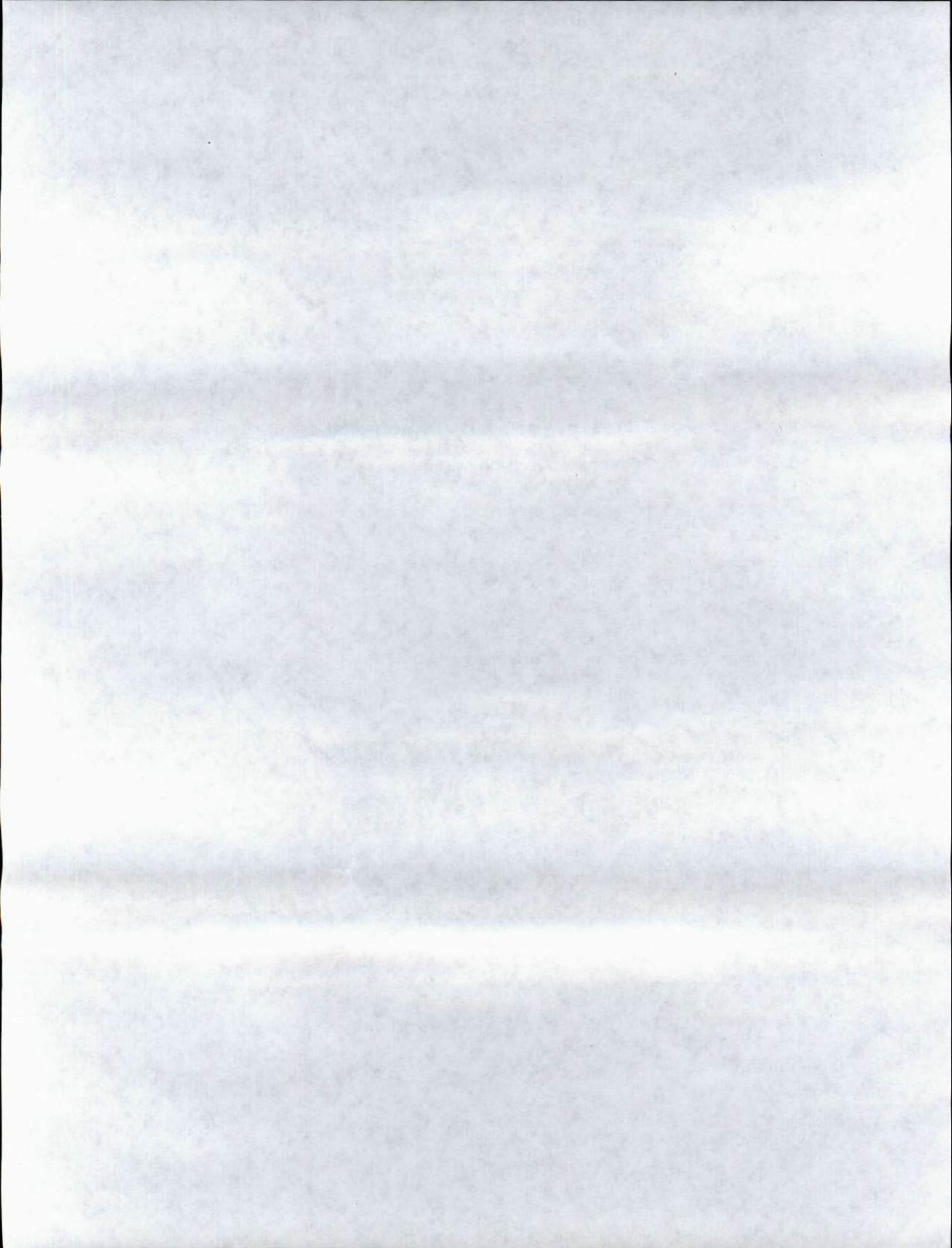
SI NO

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 resolutoria 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**





**SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE
RESOLUCIÓN No.**

(6249) 16 FEB 2018

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N°2745 DEL 10 DE FEBRERO DE 2017, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR BIP TRANSPORTES S.A.S., IDENTIFICADA CON NIT 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. 15323934 del 24 de agosto de 2014, impuesto al vehículo de placas BJU-604.

Mediante Resolución No. 25261 del 29 de junio de 2016, se apertura investigación administrativa en contra de la EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR BIP TRANSPORTES S.A.S., IDENTIFICADA CON NIT 830.061.945.-7, por presunta transgresión de lo dispuesto por la Resolución No. 10800 de 2003, artículo 1, código 518 "Permitir la prestación del servicio sin llevar el Extracto del Contrato", en concordancia con lo normado en el literal d) y e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, acto administrativo notificado el 25 de julio de 2016.

Que la empresa ejerció su derecho de defensa y contradicción en contra de la apertura de investigación con escrito del 08 de junio de 2016 con radicación no. 2016-560-059225-2 del 01 de agosto de 2016.

A través Resolución No. 2745 DEL 10 DE FEBRERO DE 2017, 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 TRES MILLONES OCHENTA MIL PESOS (\$3.080.000) M/CTE, acto administrativo notificado el 28 de febrero de 2017.

Mediante escrito con radicado No. 2017-560-018513-2 del 01 de marzo de 2017, la empresa investigada interpuso recursos de reposición y en subsidio de apelación.

Mediante Resolución No. 036883 del 08 de agosto de 2017, se resolvió el recurso de reposición, la cual Confirmó en todas las partes la Resolución No. 2745 DEL 10 DE FEBRERO DE 2017.

ARGUMENTOS DEL RECURRENTE

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

1. "Imposibilidad de que con una única conducta pueda violentar al mismo tiempo los literales d) y e) del artículo 46 de la ley 336/96".
2. "Inaplicabilidad del literal d) del artículo 46 de la ley 336".
3. "Derecho a la Igualdad- Precedente: Exonerada por incongruencia entre el código de infracción y incongruencia entre literal D".

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N°2745 DEL 10 DE FEBRERO DE 2010, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR BIP TRANSPORTES S.A.S., IDENTIFICADA CON NIT 830.061.945-7.

4. "TIPIFICACIÓN ERRADA en los actos de apertura y fallo. Indebida formulación de cargos e indebida motivación del acto administrativo".
5. "En la casilla N° 2 NO se definió en debida forma la circunstancia del lugar de los hechos".
6. "Se apertura con fundamento en un código que consagra la procedencia de la inmovilización sin que esta especifique cual es la infracción cometida".
7. "El IUIT el agente lo fundamentó en el Decreto 3366 de 2003 el cual fue declarado Nulo por el Consejo de estado".
8. "No pronunciamiento sobre las pruebas aportadas ni sobre las pruebas solicitadas en los descargos".
9. "Violación al debido proceso por el no pronunciamiento sobre el concepto MT 20101340224991".
10. "Los cargos señalados en la resolución de apertura no son claros, específicos y suficientes".
11. "NO EXISTE NORMA QUE ESTABLEZCA LOS SUJETOS ACTIVOS DE LA CONDUCTA REPROCHABLE".
12. "Principio de tipicidad en el derecho administrativo sancionador, la norma no tipifica el sujeto activo de la conducta".
13. "Da curso aquí la Administración a una concepción de RESPONSABILIDAD OBJETIVA, responsabilidad que se encuentra proscrita en nuestro ordenamiento jurídico".
14. "Aplicación art. 46 ley 336 de 1996 - amonestación como sanción".
15. "La ley 336 de 1996 no puede aplicarse sin una ley válida que la reglamente".

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

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

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 Idárraga Valencia y otros. Demandado: Nación – Ministerio de Defensa – Ejército.

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

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N°2745 DEL 10 DE FEBRERO DE 2017, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR BIP TRANSPORTES S.A.S., IDENTIFICADA CON NIT 830.061.945.-7.

*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 (citrapetita) (...).

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 que reposa en el expediente como lo son el Informe de Infracciones de transporte **No. 15323934 del 24 de agosto de 2014**.

En dichas pruebas se evidencia que el vehículo referenciado, cometió una infracción a la norma de transporte correspondiente al código 518 de la Resolución 10800 del 2003, registrada por el agente de policía en la casilla 7 y 16 –“transporta conductor el grupo familiar No porta No presenta extracto de contrato” - del mismo informe, que establece: “Permitir la prestación del servicio sin llevar el Extracto del Contrato”.

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, está firmado por el agente de Tránsito junto con el conductor al 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.

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

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

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".

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.

En cuanto a la apreciación de la pruebas en el proceso administrativo sancionatorio, el operador tiene la facultad de **no valorar aquellas que considera ineficaces**, es decir, que no conducen a establecer la verdad sobre los hechos materia de investigación, ya sea por ser impertinentes, superfluas o inútiles.

En concordancia con la doctrina jurídica procesal, en lo atinente con la apreciación de las pruebas, es decir, de la actividad intelectual del juzgador para determinar su valor de convicción sobre la certeza o ausencia de ésta, el sistema de la sana crítica o persuasión racional, el cual rige los códigos modernos, como lo es el Código General del Proceso y Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, donde el juzgador debe establecer por sí mismo el valor de las pruebas con base en las reglas de la lógica, la ciencia y la experiencia. Por tal razón, este sistema requiere de una motivación, que se plasma en las razones que el juzgador ha tenido para determinar el valor de las pruebas.

Así las cosas, si se concibe la conducencia como la capacidad legal que tiene la prueba para demostrar cierto hecho, es entonces fundamental analizarla y referirse a ella dentro del proceso administrativo, de tal forma que no genere duda en el juzgador al momento de tomar una decisión.

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

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N°2745 DEL 10 DE FEBRERO DE 2017, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR BIP TRANSPORTES S.A.S., IDENTIFICADA CON NIT 830.061.945.-7.

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)⁵.

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, señaló 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 demostraciones con otras pruebas, lo ya declarado en la sentencia que ha hecho tránsito a cosa juzgada". (3)⁶

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

⁵DEVIS, op. cit., pág. 343

⁶PARRA QUIJANO, Jairo. Manual de Derecho Probatoria. Décima Tercera Edición, Bogotá, 2002, Ps. 144 y 145.

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACION INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N°2745 DEL 10 DE FEBRERO DE 2017, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR BIP TRANSPORTES S.A.S., IDENTIFICADA CON NIT 830.061.945.-7.

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 si decidida (...)

Por lo anterior, es claro que la carga de la prueba recae sobre el sujeto de la investigación administrativa, en la que se le impone el deber de probar los argumentos que son motivo de su interés y cuya omisión trae una consecuencia desfavorable, ya que es deber del investigado desvirtuar los mentados hechos en el Informe Único de Infracciones de Transporte.

Ahora bien, el recurrente a lo largo de su escrito de recursos expone que el IUIT No. 15323934 del 24 de agosto de 2014 genera duda y ostenta inconsistencia sobre el lugar de expedición del mismo, para lo cual este Despacho le indicara al recurrente que el respectivo IUIT no ostenta inconsistencia sobre su expedición:

1. FECHA Y HORA															
FECHA				HORA				MINUTOS							
14	01	02	03	04	05	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10
24	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	

2. LUGAR DE LA INFRACCIÓN (CALLE, AVENIDA, TRUENANTE, CALLE, CIUDAD)											
VIA PRINCIPAL						VIA SECUNDARIA					
AVENIDA						CARRERA					
14						38					

3. PLACA (MARQUE LAS LETRAS)																									
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z

El cual indica que el lugar de la infracción fue en la Av 1 de mayo con carrera 38 en la localidad de Puente Aranda en la ciudad de Bogotá D.C

De otro lado, el recurrente solicita la recepción de varios testimonios, para lo cual es pertinente indicar que el agente de tránsito y transporte elaboró el respectivo IUIT de conformidad con su experticia técnica como miembro especializado de la policía⁷, además dicho documento se plasmó bajo la gravedad de juramento y con la comparecencia del conductor del vehículo de placas BJU-604, razones por las cuales los testimonios son impertinentes e inútiles para este Despacho, toda vez que el respectivo documento determina con certeza que el vehículo al momento de los hechos no portaba el documento idóneo que soporta su operación vehicular⁸, por lo que se comparte la admisibilidad y apreciación probatoria realizada por la primera instancia de conformidad con los artículos 164 y 176 del C.G.P.

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, 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.

⁷ Artículo 3° de la Ley 1310 de 2009. Profesionalismo. La actividad de Agente de Tránsito y Transporte es una profesión y como tal deberán recibir una formación académica integral acorde con su rango que permita una promoción profesional, cultural y social, con acento en la instrucción ética, moral, física, ecológica, de liderazgo y de servicio comunitario.

Para efectos de la formación técnica en la materia, exigida para desempeñarse como autoridad de tránsito y transporte, los organismos de tránsito con jurisdicción en las capitales de departamento podrán crear escuelas no formales encargadas de dicha formación académica, cumpliendo con el pènsun reglamentado por el Ministerio de Transporte o en su defecto para esta capacitación o la tecnológica se contratará con Universidades Públicas reconocidas.

⁸ Artículo 9 y 18 de la Ley 336 de 1996.

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N°2745 DEL 10 DE FEBRERO DE 2017, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR BIP TRANSPORTES S.A.S., IDENTIFICADA CON NIT 830.061.945.-7.

Así las cosas, en el curso del presente trámite sancionatorio la empresa investigada no aportó medios probatorios eficientes que permitan imputar el eximente de responsabilidad administrativa al sujeto 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, como es en el presente caso código 518 "Permitir la prestación del servicio sin llevar el Extracto del Contrato".

De otro lado, el literal c) del artículo 50 de la Ley 336 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 de la misma norma ibidem establece que "Presentados los descargos y practicadas las pruebas decretadas, si fuere el caso se adoptará la decisión mediante acto administrativo motivado. Esta actuación se someterá a las reglas sobre vía gubernativa señaladas en el Código Contencioso Administrativo", es decir que es facultativo del juzgador decretar o no las pruebas.

SOBRE EL PRINCIPIO DE LEGALIDAD EN LA ACTUACIÓN ADMINISTRATIVA SANCIONATORIA:

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, el cual fue expedido en estricto cumplimiento de un deber legal.

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."

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).

La Corte Constitucional en Sentencia C - 475 de 2004, determinó que los procedimientos administrativos sancionatorios deben ser prolongaciones de los principios fundantes de la Constitución Nacional:

"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 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, así mismo señaló Corte Constitucional:

"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."

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N°2745 DEL 10 DE FEBRERO DE 2017, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR BIP TRANSPORTES S.A.S., IDENTIFICADA CON NIT 830.061.945.-7.

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."

De conformidad con lo anterior, fue el Legislador en uso de sus funciones constitucionales y legales, el que determinó:

Mediante el artículo 9 de la ley 105 de 1993, determinó los sujetos de sanción a las normas de transporte, el cual reza:

"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". (Negrillas 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 (negrillas 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."**

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."

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).

Así mismo, en el mismo 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". (Negrita y subrayado fuera del texto).

DE LA ANULACIÓN PARCIAL DECRETO 3366 DEL 2003:

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N°2745 DEL 10 DE FEBRERO DE 2017, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR BIP TRANSPORTES S.A.S., IDENTIFICADA CON NIT 830.061.945.-7.

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.

Así mismo, la Sección Primera del Consejo de Estado, mediante Auto de fecha 22 de mayo de 2008 del expediente 11001-03-24-000-2008-00098-00⁹, 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 las sanciones establecidos en el artículo 46 de la Ley 336 de 1996.**

Mediante Auto del 24 julio de 2008 que decidió el recurso de reposición presentado contra el anterior nombrado Auto del 22 de mayo de 2008, el Honorable Consejo de Estado concluyó lo siguiente:

"Esto permite concluir que en el caso objeto de estudio, para determinar la manifiesta infracción, no es necesario realizar un análisis de fondo para deducir sin mayores elucubraciones, que el decreto hoy acusado, impone una restricción al límite inferior dispuesto en el artículo 46 de la ley 336 de 1998".

El **Ministerio de Transporte** mediante concepto radicado MT No. **20101340224991** del 21 de junio de 2010, considera que: *"la suspensión provisional de los artículos 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 artículos 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."*

Bajo las anteriores consideraciones, se concluye sin lugar a dudas que la anulación que alega el recurrente versa sobre los límites a los montos de la sanción contemplados en 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 lo cual los montos que se deben aplicar son los establecidos en el artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

SOBRE LA AMONESTACIÓN:

Este Despacho advierte que la amonestación escrita procede para casos específicos y de acuerdo a la modalidad de transporte que están determinados en el Decreto 3366 del 2003, así mismo el mencionado decreto define amonestación escrita y multa así:

"Artículo 10. Sanciones. Las sanciones para los infractores a las normas de transporte público, serán las siguientes:

1. **Amonestación escrita.** Consistirá en la exigencia perentoria al sujeto para que adopte las medidas tendientes a superar la alteración en la prestación del servicio que ha generado su conducta.
2. **Multa.** Es la consecuencia pecuniaria que se le impone a un sujeto de sanción por haber incurrido en una infracción de transporte terrestre automotor".

Ahora bien, para la modalidad de transporte terrestre automotor especial, establece los casos en que procede la amonestación escrita así:

⁹Mediante Sentencia del 19 de mayo de 2016 del expediente 11001 03 24 000 2008 00107 00 ACUMULADO: 11001 03 24 000 2008 00098 00, el Honorable Consejo de Estado anuló los artículos que ya habían suspendidos.

"Artículo 29. Serán sancionadas con amonestación escrita, las empresas de Transporte Terrestre Automotor Especial, que incurran en las siguientes infracciones:

a) No informar a la autoridad de transporte competente los cambios de sede o de domicilio principal;

b) No mantener actualizada la relación del equipo con el cual presta el servicio."

En ese orden de ideas, no se evidencia que el caso en estudio se adecuó a las situaciones anteriormente descritas, por tanto, no es procedente dar aplicación a la amonestación escrita en razón a que el vehículo de placas SWP-035, vinculado a la mencionada empresa de transporte incurrió en una infracción a la norma de transporte al no soportar la operación vehicular.

MEDIDA PREVENTIVA DE INMOVILIZACIÓN:

Por otra parte, frente al argumento 6, al respecto el Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, mediante radicación No. 11001-03-24-000-2004-00186-01, del 24 de septiembre de 2009, señaló:

"En cuanto al artículo 47 del Decreto 3366 de 2003 que establece que la inmovilización consiste en suspender temporalmente la circulación de un vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público y que se impondrá sin perjuicio de las sanciones que por la comisión de la falta se impongan, se tiene que esta medida preventiva está contemplada en la Ley 105 de 1993 artículo 9° numeral 5°. Como bien lo señala la entidad demandada cuando se impone además de la sanción, la inmovilización del vehículo no se está violando el debido proceso pues son dos situaciones distintas sobre lo cual la Corte Constitucional ha dicho que la imposición de diversas sanciones respecto de la misma conducta, no implica de por sí una violación al principio non bis in idem de tal manera que si una persona con una sola conducta quebranta varios bienes jurídicos, mal podría aducir a su favor el citado principio. (...) En este caso no se viola el principio non bis in idem, porque no se trata de una doble sanción por el mismo hecho; sino, se repite, de una medida preventiva. Sin embargo la Sala declarará la nulidad del inciso 5 del artículo 47 del decreto demandado, que impone una multa a cargo del propietario, porque las sanciones deben estar establecidas en la ley, como ya se dijo".

En ese orden de ideas, tenemos que la inmovilización del vehículo se impone como medida preventiva con el fin de subsanar la infracción, es decir no implica una sanción; y el otro, es el procedimiento sancionatorio legal establecido que consiste en una investigación administrativa que se realiza a la empresa donde se encuentra afiliado el vehículo que cometió infracción a la norma de transporte público terrestre automotor, con el fin de determinar la responsabilidad de la misma y si el caso es sancionada con multa.

Por lo anterior, queda claro que son dos procesos diferentes, lo que no quiere decir que sean dos sanciones administrativas, por tanto, en el presente caso no se ha desconocido el principio Non Bis In Idem, por el contrario se ha respetado todas las garantías procesales

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:

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 2001 -el cual se encontraba vigente al momento de los mentados hechos-, en su artículo 23 estableció los requisitos mínimo que debe contener el extracto de contrato:

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N°2745 DEL 10 DE FEBRERO DE 2017, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR BIP TRANSPORTES S.A.S., IDENTIFICADA CON NIT 830.061.945-7.

Artículo 23. Extracto del contrato. *Durante toda la prestación del servicio, el conductor del vehículo deberá portar en papel membreteado de la empresa y firmado por el representante legal de 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 No. 03068 de 2014 reglamentó el Formato Único de Extracto¹⁰ 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.

En virtud de lo anterior, se le **recuerda** a la empresa que debe cumplir con la normatividad vigente sobre la reglamentación del Formato Único del Extracto de Contrato¹¹ 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 deben soportar la operación de los equipos con los documentos vigentes y totalmente diligenciados que permitan soportar la operación, por tal razón al momento que el agente de tránsito o autoridad competente solicite los documentos mencionados y no se aporten se configura sin lugar a duda el código de infracción 518 "Permitir la prestación del servicio sin llevar el Extracto del Contrato" de conformidad con lo establecido en el literal d) y e) del Artículo 46 de Ley 336 de 1996

DE LA RESPONSABILIDAD DE LA EMPRESA:

Ahora bien, 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

¹⁰Ver Resolución 1069 de 2015, por medio de la cual el Ministerio de Transporte reglamenta el artículo 14 del Decreto 348 de 2015.

¹¹Ver Resolución 1069 de 2015, por medio de la cual el Ministerio de Transporte reglamenta el artículo 14 del Decreto 348 de 2015, la cual se encuentra vigente aun con la modificación realizada por el Decreto 431 de 2017.

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."

Así mismo lo establecía, el **derogado** Decreto 174 de 2001, en su artículo 6¹².

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 (**responsabilidad in vigilando**¹³) de la EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR BIP TRANSPORTES S.A.S., IDENTIFICADA CON NIT 830.061.945.-7, y una vez verificado se determina la comisión de la falta que se le ha endilgado a la sociedad investigada.

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

¹² **Artículo 6º** *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 ya sean estudiantes, asalariados, turistas (prestadores de servicios turísticos) o particulares, que requieren de un servicio expreso y que para todo evento se hará con base en un contrato escrito celebrado entre la empresa de transporte y ese grupo específico de usuarios.*

¹³ Consejo de Estado, Sección Primera, expediente Radicación número: 25000-23-24-000-1999-0545-01(6792)pág.12.

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N°2745 DEL 10 DE FEBRERO DE 2017, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR BIP TRANSPORTES S.A.S., IDENTIFICADA CON NIT 830.061.945.-7.

Es como así que, la Corte Constitucional reconoció la importancia del servicio público de transporte¹⁴:

*El transporte terrestre es una actividad social y económica que facilita la realización del derecho de libre movimiento y circulación, así como de derechos vinculados con la libertad económica y la iniciativa privada relacionada con la prestación del servicio público de transporte. **Su ejercicio arriesga derechos fundamentales de los ciudadanos a la vida, la integridad y la seguridad, por el peligro que entraña la movilización a través de vehículos - velocidad de la movilización y contundencia de los mismos** - También impacta en derechos colectivos como el medio ambiente y el uso del espacio público (vgr. vías, calles, bahías, publicidad exterior, contaminación del aire, etc.). Como consecuencia de ello, es objeto de una fuerte regulación por el Legislador, al punto tal de que la Corte ha reconocido que es "legítima una amplia intervención policiva del Estado [en estas materias], con el fin de garantizar el orden, y proteger los derechos" de los ciudadanos.*

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, 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.

DE LOS PRECEDENTES ADMINISTRATIVOS SOLICITADO POR EL RECURRENTE:

Es necesario recordarle al recurrente que la Superintendencia de Puertos y Transporte, es una entidad administrativa – Rama Ejecutiva del Poder Público - del orden nacional descentraliza por servicios, la cual **no hace** parte de la rama judicial¹⁵¹⁶, por lo que está entidad no profiere sentencias ni jurisprudencia¹⁷.

La Corte Constitucional en Sentencia C- 537 de 2010, definió en que consiste la doctrina probable de carácter administrativo:

*La doctrina probable puede ser definida como una técnica de vinculación al precedente después de presentarse **una serie de decisiones constantes sobre el mismo punto**. Esta técnica tiene antecedentes en el derecho romano en lo que se llamaba la perpetuo similiter iudicatarum. En Colombia, como se indica en la Sentencia C-836 de 2001, la figura tuvo origen en la doctrina legal más probable, consagrada en el artículo 10° de la Ley 153 de 1887. Posteriormente en la Ley 105 de 1890 se especificó aun más los casos en que resultaba obligatorio para los jueces seguir la interpretación hecha por la Corte Suprema y cambió el nombre de doctrina legal más probable a doctrina legal. Finalmente en el artículo 4° de la Ley 169 de 1896 estableció el artículo vigente de la doctrina probable para la Corte Suprema de Justicia*

¹⁴ Corte Constitucional, Sentencia C- 089 de 2011.

¹⁵ **ARTÍCULO 1. ADMINISTRACIÓN DE JUSTICIA DE LA LEY 270 DE 1996 – LEY ESTATUTARIA DE ADMINISTRACIÓN DE JUSTICIA.** La administración de justicia es la parte de la función pública que cumple el Estado encargada por la Constitución Política y la ley de hacer efectivos los derechos, obligaciones, garantías y libertades consagrados en ellas, con el fin de realizar la convivencia social y lograr y mantener la concordia nacional

¹⁶ **ARTÍCULO 5o. AUTONOMIA E INDEPENDENCIA DE LA RAMA JUDICIAL DE LA LEY 270 DE 1996.** La Rama Judicial es independiente y autónoma en el ejercicio de su función constitucional y legal de administrar justicia.

Ningún superior jerárquico en el orden administrativo o jurisdiccional podrá insinuar, exigir, determinar o aconsejar a un funcionario judicial para imponerle las decisiones o criterios que deba adoptar en sus providencias

¹⁷ **ARTÍCULO 10. DEBER DE APLICACIÓN UNIFORME DE LAS NORMAS Y LA JURISPRUDENCIA. <Artículo CONDICIONALMENTE EXEQUIBLE> de la Ley 1437 de 2011.** Al resolver los asuntos de su competencia, las autoridades aplicarán las disposiciones constitucionales, legales y reglamentarias de manera uniforme a situaciones que tengan los mismos supuestos fácticos y jurídicos. Con este propósito, al adoptar las decisiones de su competencia, deberán tener en cuenta las sentencias de unificación jurisprudencial del Consejo de Estado en las que se interpreten y apliquen dichas normas

"La Corte estima que no existe prohibición constitucional para que a través de la Ley se pueda establecer la figura de la doctrina probable de carácter administrativo. Sin embargo, se debe tener en cuenta que la vinculación a la doctrina probable no elimina la posibilidad de que se pueda cambiar ésta por parte de la entidad supervisora en situaciones específicas, caso en el cual debe motivar el acto con razones suficientes para evitar la vulneración de los principios de igualdad, seguridad jurídica, buena fe y confianza legítima".

Ahora bien, en el presente caso el recurrente solo menciona dos decisiones que ha adoptado esta entidad, las cuales son decisiones que no guardan relación sobre el mismo punto, por lo que en ningún momento se está vulnerados principios y derechos como la igualdad, seguridad jurídica, buena fe y confianza legítima.

De conformidad con lo expuesto, los argumentos argüidos frente a este tema no tienen sustento legal o jurídico.

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 y 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 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 se desató el recurso de apelación ante el Superintendente de Puertos y Transporte.

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.

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

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N°2745 DEL 10 DE FEBRERO DE 2017, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR BIP TRANSPORTES S.A.S., IDENTIFICADA CON NIT 830.061.945.-7.

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 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, este Despacho advierte que la sanción tomada en la primera instancia no se fundó en normas inexistentes, ambiguas u oscuras que infieran carencia de razonabilidad de la decisión tomada por la Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor, sin embargo es necesario aplicar el principio de proporcionalidad y favorabilidad en el caso en concreto; principio que se encuentra reflejado en la Sentencia de la Corte Constitucional C-125 DE 2003, que reza así:

"En cuanto al Principio de Proporcionalidad, en materia sancionatoria administrativa, este exige que tanto la falta descrita como la sanción correspondiente a la misma resulten adecuadas a los fines de la norma (...)"

Por lo anterior se procede a resaltar, que los aspectos jurídicos para el Despacho son imperativos e incuestionables, la observancia y aplicación del debido proceso en cada una de sus actuaciones administrativas, y tal como se evidencia en el expediente dando aplicación a las reglas de la sana crítica, se procede a modificar la sanción, con base en el criterio de proporcionalidad desarrollado por la jurisprudencia de la Corte Constitucional mencionado en el párrafo anterior, puesto que aunque la misma no resulta excesiva en rigidez frente a la trasgresión de la norma, tampoco resulta carente de importancia frente a la gravedad de la misma enmarcada dentro de las relaciones económicas y la prestación del servicio de transporte terrestre especial.

En ese sentido, este Despacho resuelve, modificar la sanción en correspondencia a la necesidad y proporcionalidad *stricto sensu* de la sanción impuesta, empero se debe instar a la empresa investigada a cumplir la normatividad vigente para la prestación del servicio habilitado y mejore las situaciones que le impidan prestar un servicio basado en los principios de calidad y seguridad de los ciudadanos.

Ahora bien, la multa impuesta en primera instancia de CINCO (5) SMMLV para la época de la comisión de los hechos equivalente a TRES millones ochenta mil PESOS (\$3.080.000) M/CTE, será modificada a CINCO (5) SMLMV para la época de la comisión de los hechos correspondiente a UN MILLÓN DOSCIENTOS TREINTA Y DOS MIL PESOS MCTE (\$1.232.000) con el fin de cumplir los principios antes expuestos y garantizar los Derechos Fundamentales del sancionado.

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 ningún 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

Conforme a lo expuesto este Despacho,

RESUELVE:

Artículo 1: MODIFICAR el artículo segundo de la Resolución No. 2745 DEL 10 DE FEBRERO DE 2017, por medio de la cual se sancionó a la EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR BIP TRANSPORTES S.A.S., IDENTIFICADA CON NIT 830.061.945.-7, el cual quedara así:

"SEGUNDO: SANCIONAR con multa de DOS (2) SMLMV para la época de la comisión de los hechos, equivalente a UN MILLÓN DOSCIENTOS TREINTA Y DOS MIL PESOS MCTE (\$1.232.000) a la EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR BIP TRANSPORTES S.A.S., IDENTIFICADA CON NIT 830.061.945.-7, por las razones expuestas en el presente acto en su parte considerativa."

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACION INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N°2745 DEL 10 DE FEBRERO DE 2017. POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR BIP TRANSPORTES S.A.S., IDENTIFICADA CON NIT 830.061.945.-7.

Parágrafo Único: Para efectos del pago de la multa el sancionado deberá dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la fecha en que quede en firme esta providencia, de conformidad con lo establecido en el artículo 87 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, comunicase a las líneas telefónicas: (57-1) 2693370 y Línea gratuita nacional 01 8000915615, donde le será generado el recibo de pago con código de barras en el cual se detallará el valor a cancelar. El pago deberá realizarse en el Banco de Occidente a favor de la Superintendencia de Puertos y Transporte en la cuenta corriente No. 223-03504-9.

Artículo 2: Dejar incólume el resto de los artículos de la Resolución No. 2745 DEL 10 DE FEBRERO DE 2017.

Artículo 3: 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 BIP TRANSPORTES S.A.S., IDENTIFICADA CON NIT 830.061.945.-7, en la CARRERA 63 N° 98B-25 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 4: 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

6249 16 FEB 2018

NOTIFÍQUESE Y CÚPLASE



JAVIER JARAMILLO RAMÍREZ
Superintendente de Puertos y Transporte.

Proyectó: Hugo Fernando Cano Hernández- Contratista-
Revisó: Dra. Gloria Inés Lache Jiménez- Jefe Oficina Asesora Jurídica





Superintendencia de Puertos y Transporte
República de Colombia



Al contestar, favor citar en el asunto este
No. de Registro 20185500159091



Bogotá, 16/02/2018

Señor
Representante Legal y/o Apoderado (a)
BIP TRANSPORTES S.A.S.
CARRERA 63 NO. 98B-25
BOGOTA - D.C.

ASUNTO: CITACION NOTIFICACIÓN

Respetado(a) señor(a):

De manera atenta, me permito comunicarle que la Superintendencia de Puertos y Transporte, expidió la(s) resolución(es) No(s) 6249 de 16/02/2018 por la(s) cual(es) se RESUELVE RECURSO DE APELACION DENTRO DE una(s) investigación(es) administrativa(s) 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.

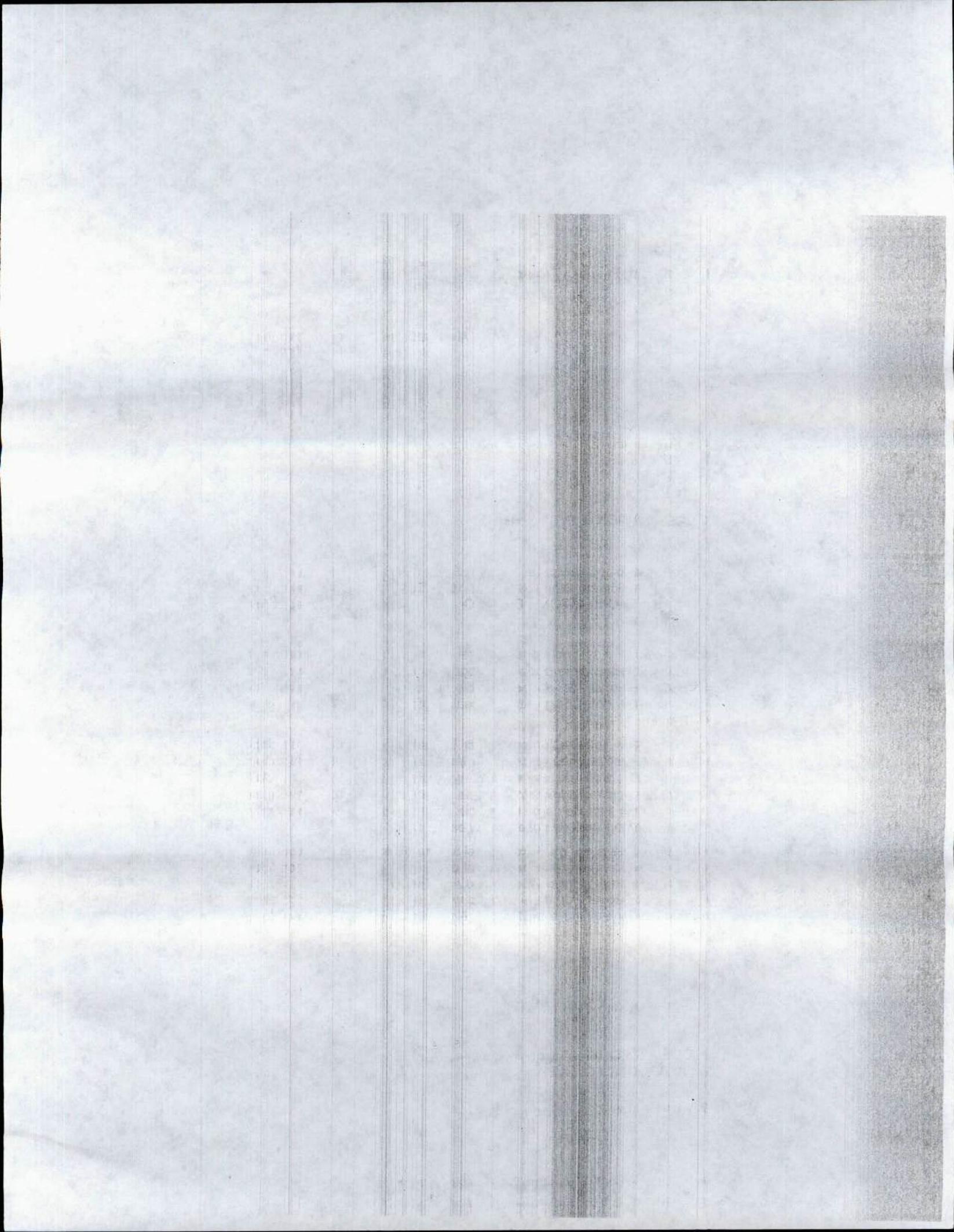
En el caso que desee hacer uso de la opción de realizar el trámite de notificación electrónica para futuras ocasiones, usted señor(a) representante legal deberá diligenciar en su totalidad la autorización que se encuentra en el archivo Word anexo a la Circular 16 del 18 de junio de 2012 la cual se encuentra 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.

Diana C. Merchan B.

DIANA CAROLINA MERCHAN BAQUERO*
COORDINADORA GRUPO NOTIFICACIONES

Transcribió: ELIZABETHBULLA
Revisó: RAISSA RICAURTE
C:\Users\elizabethbulla\Desktop\CITAT 6220.odt



Dirección Errada		Fallecido		Apartado Clausurado	
No Reside		Fuerza Mayor			
Fecha 1:	DIA	MES	AÑO	R	D
DANIELA ROZO			DANIELA ROZO		
C.C. 08 MAR 2018			C.C. 08 MAR 2018		
Observaciones: CC.79594872			Observaciones: CC.79594872		

08 MAR 2018

www.supertrans
 PBX: 3526700 - Bogotá D.C. Línea de A
 Dirección de Correspondencia - Superintendencia de Pue
 Oficina Principal - Calle 63

Mr. Mr. Mrs. Misses Express Express (000007) 04 000
 Mr. Transporte Lit. de carga (000200) 04 200
 07/03/2018 15:33:05
Fecha Pre-Admisión:
 Código Postal: 1121102
 Departamento: BOGOTÁ D.C.
 Ciudad: BOGOTÁ D.C.
 Dirección: CARRERA 83 NO. 96
 Nombre Razón Social:
 BIP TRANSPORTES S.A.S
DESTINATARIO
 Envío: RN912300815CO
 Código Postal: 1131139
 Departamento: BOGOTÁ D.C.
 Ciudad: BOGOTÁ D.C.
 Dirección: Calle 37 No. 28B-21
 P U E R T O S Y T R A N S P O R T E S
 P U E R T O S Y T R A N S P O R T E S
 SUPERINTENDENCIA DE
 Nombre Razón Social
REMITENTE
 472
 Servicios Postales
 Nacional S.A.
 NIT 900 082917-9
 DG 25 G 95 A 55
 Línea Nat. 01 9000 11
 210

472 Motivos de Devolución

1 2	Desconocido	1 2	No Existe Número
3 4	Rehusado	3 4	No Reclamado



Superintendencia de Puertos y Transporte
 República de Colombia

PROSPERIDAD
PARA TODOS

Libertad y Orden

